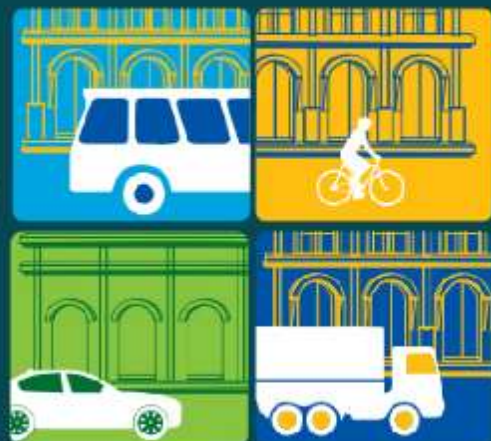


A cidade para todos

PMOB CORUMBÁ



Plano Municipal de Mobilidade Urbana e Rural de Corumbá



PARCERIA TÉCNICA:

RISCO
arquitetura urbana

APOIO:



REALIZAÇÃO:



ORGANIZANDO BEM DA CIDADE. CRIANDO SEM DAR PREGUIÇA.



O que é mobilidade?

Mobilidade é a forma de deslocamento de pessoas e cargas no território.



de um lugar...

de um lugar...



...a outro

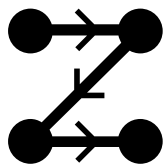




O que é planejar a mobilidade urbana e rural?

É entender quais os aspectos que influenciam o movimento pessoas e/ou cargas no território:

Qual o percurso?



Qual o meio de transporte?



Quanto tempo demora?



Qual o custo?



Qual o impacto no meio ambiente?



Quem faz o PMOB Corumbá?

A **coordenação executiva do PMOB é de responsabilidade da Prefeitura de Corumbá/MS**, sendo desenvolvido no âmbito do Programa de Apoio à Gestão Pública, projeto da Votorantim Cimentos, em parceria com Instituto Votorantim e o BNDES. Para organização das atividades e elaboração do Plano foi contratada uma consultoria técnica especializada.

PARCERIA TÉCNICA:

RISCO
arquitetura urbana

APOIO:

 Votorantim
Cimentos

 Instituto
Votorantim
O trabalho forma a vida

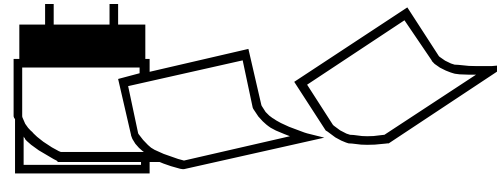
 **BNDES**

REALIZAÇÃO:



CUIDANDO BEM DA CIDADE. CUIDANDO BEM DAS PESSOAS.

Etapas



- 01 - Metodologia e Plano de Trabalho **Finalizado**
- 02 - Diagnóstico **Finalizado**
- 03 - Prognóstico, incluindo Programas, Projetos e Ações **Finalizado**
- 04 - Plano de Mobilidade Urbana e Rural **Finalizado**
- 05 - Minuta de Lei **Em andamento**

Cronograma de Execução

ETAPAS	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	JAN	FEV	MAR	ABR
1	Metodologia e Plano de Trabalho									
2		Diagnóstico								
3					Prognóstico e Plano de Ação incluindo Programas, Projetos e Ações					
4									PMOB	
5										Minuta de Lei

Mobilização Social

Visando a participação pública e a transparência na elaboração do PMOB foram realizadas:

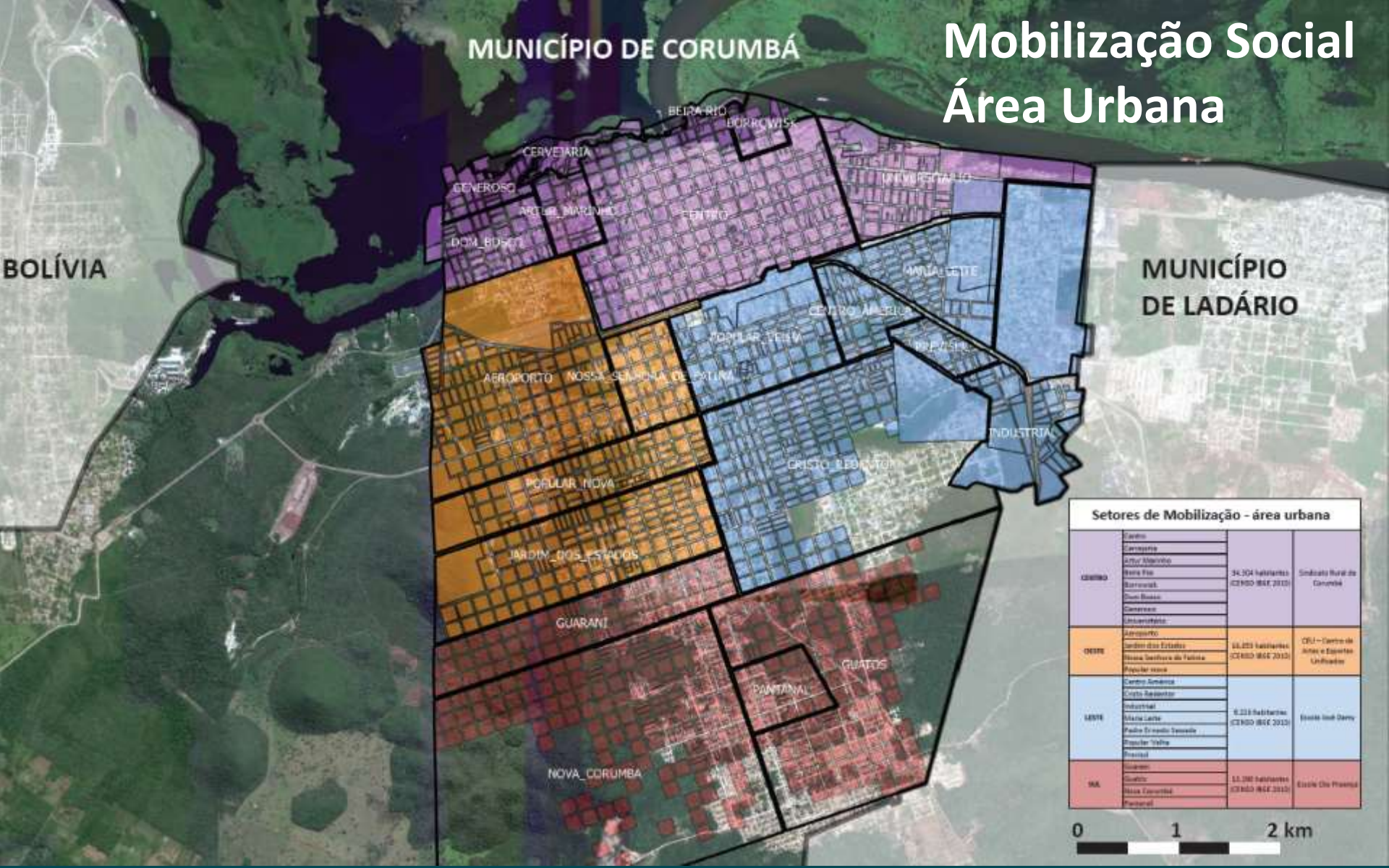
- Oficinas participativas (O) → 2 por setor de mobilização (diagnóstico e prognóstico)
- Reuniões de coordenação com os órgãos locais (RCO) → 6 reuniões (1 por etapa)
- Reuniões com Comitê local de acompanhamento do Plano (RCT) → 5 reuniões (1 por etapa)
- Conferências Municipais (C) → 2 Conferências (inicial e audiência final)

MUNICÍPIO DE CORUMBÁ

Mobilização Social Área Urbana

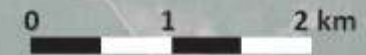
BOLÍVIA

MUNICÍPIO DE LADÁRIO



Setores de Mobilização - área urbana

CENTRO	Centro	34.304 habitantes (CENSO IBGE 2010)	Símbolo Rural de Corumbá
	Camacuru		
	Centro Alameda		
	Bom Fim		
	Barragem		
	Dois Bussas		
OESTE	Camacuru	61.023 habitantes (CENSO IBGE 2010)	CEU - Centro de União e Esportes Unificados
	Aeroporto		
	Jardim dos Estados		
	Itaipu		
LESTE	Itaipu	9.238 habitantes (CENSO IBGE 2010)	Escola José Darcy
	Escola Lacerda		
	Parque Esportivo		
	Parque Tupy		
	Parque		
	Parque		
SUL	Parque	11.280 habitantes (CENSO IBGE 2010)	Escola Clio Praxedes
	Parque		
	Parque		
	Parque		



MUNICÍPIO DE CORUMBÁ

Mobilização Social Área Rural

BOLÍVIA

MUNICÍPIO DE LADÁRIO

Legenda

- área urbana
- assentamentos rurais INCRA

Setores de Mobilização - área rural

SETOR	ASSENTAMENTO RURAL	POPULAÇÃO ESTIMADA	LOCAL OFICINAS
RURAL 1: DISTRITO DE CORUMBÁ	1. PA Tamarineiro	2.800 habitantes (CENSO IBGE 2010)	Escola Monte Azul
	2. PA Tamarineiro II		
	3. PA Peiolzinho		
	4. PA Taquaraí		
	5. PA Urucum*		
RURAL 2: DISTRITO DE ALBUQUERQUE	6. PA São Gabriel	893 habitantes (CENSO IBGE 2010)	Associação Albuquerque
	7. PA Mato Grande		

* o INCRA não dispõe do perímetro deste Assentamento

Mobilização Social

Transparência e Participação Popular

- Divulgação de atividades participativas;
- Relato das atividades desenvolvidas;
- Disponibilização dos relatórios;
- Canal de comunicação direto com a população;

Página:

www.pmobcorumba.wordpress.com

Facebook:

www.facebook.com/pmobcorumba



Mobilização Social

1ª Conferência de Lançamento do PMOB – 06/08/2015

+ de 70 participantes



CORUMBA.MS GOV.BR
PREFEITURA MUNICIPAL

A cidade para todos

1ª CONFERÊNCIA DO PMOB

Plano Municipal de Mobilidade Urbana e Rural de Corumbá

Dia **6 de agosto** de 2015 às **18h30**
Local: Sindicato Rural de Corumbá - Av. General Rondon, 1.033 - Centro

- MOBILIDADE A PÉ:**
Pedestres não recebem prioridade!
- NÃO INICIALIZADO:**
Ritmo lento, patim, skate!
- TRANSPORTE PÚBLICO:**
Linhas e ônibus colapsados.
- TRANSPORTE DE CARGAS:**
Fluxo de caminhões.
- VEÍCULOS PARTICULARES:**
Uso com ineficiência.

DATA NAVE PROTEÇÃO: ACESSO: WWW.PMOB.CORUMBA.MS | WWW.FACEBOOK.COM/PMOCORUMBA

PARTECIPANTES: **RISCO** | **Votorantim** | **BNDES** | **CORUMBA**

Mobilização Social

Oficinas do Diagnóstico – setembro/2015
+
Oficinas do Prognóstico – fevereiro/2016

+ de 360 pessoas consultadas diretamente
em 6 regiões urbanas e rurais



Oficina Área Sul
Escola Municipal Clio Proença – Guatós

Oficina Área Rural Albuquerque
Associação de Moradores de Albuquerque

Mobilização Social

Oficinas do Diagnóstico – setembro/2015

+

Oficinas do Prognóstico – fevereiro/2016

+ de 360 pessoas consultadas diretamente em 6 regiões urbanas e rurais



Oficina Área Oeste
CEU Jardim dos Estados



Oficina Área Lestes
Escola Municipal José Damy

5 reuniões do Comitê do PMOB Corumbá



Executivo

+

Legislativo

+

Sociedade Civil
Organizada

20 representantes

Comitê do PMOB Corumbá

Titulares	
Representante	Órgão
Fabio Provenzano Giovanni	Fundação de Desenvolvimento Urbano e Patrimônio Histórico
Maria Clara Mascarenhas Scardini	Gabinete do Prefeito
Marcelo Antunes	Secretaria Municipal de Infraestrutura, Habitação e Serviços Públicos
Juliana Antunes	Agência Municipal de Trânsito e Transporte
Maria Cristina Lanza de Barros	Câmara Municipal de Corumbá
Álvaro Damião de Barros Neto	Viação Corumbá
Lauzie M. Mohamed Xavier	Conselho de Arquitetura e Urbanismo
Milton Carlos de Melo	Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais
Prof. Dr. Edgar Aparecido da Costa	Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Alexandre Guimarães	Associação de Ciclismo do Pantanal

Suplentes	
Representante	Órgão
Marina Kleisorge Daibert	Fundação de Meio Ambiente do Pantanal
Prof. Raul Nunes Delgado	Secretaria Municipal de Governo
Nilo Correa	Secretaria Municipal de Assistência Social e Cidadania
Gilson Pacola	Secretaria Municipal de Educação
Pedro Paulo Marinho	Secretaria Municipal de Indústria e Comércio
Judson Porto	Sindicato dos Trabalhadores do Transporte Coletivo
Silvia Cedron	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Joelson Dib	Conselho Regional de Engenharia e Agronomia
Jorge Ribeiro Junior	Conselho Municipal da Cidade de Corumbá
Claudio Reis Rodrigues	Sindicato dos Taxistas

Oficina de Elaboração de Planos de Mobilidade Urbana / SEMOB/MCID / Instituto Votorantim

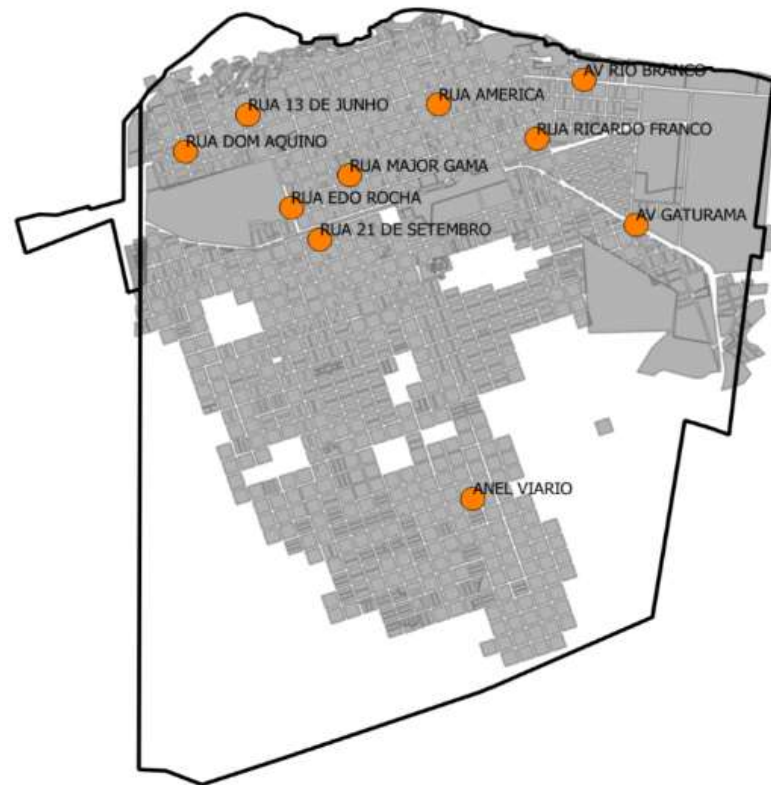
Participação do Ministério das Cidades
e de 5 municípios do Estado do Mato Grosso do Sul



Pesquisa de contagem volumétrica (fluxo)

Com apoio de Marinha do Brasil e 60 militares

Realizou-se estudo 10 vias do município de Corumbá.



Aplicação de Questionários (pesquisa de campo)

Com apoio de 16 alunos da UFMS – Campus Pantanal (Geografia e Administração)

- Pesquisa de Origem Destino – 300 questionários;
- Pesquisa de Caracterização dos Pedestres – 300 questionários;
- Pesquisa de Caracterização dos Ciclistas – 300 questionários;
- Pesquisa de Caracterização dos Usuários de Ônibus – 300 questionários;



**+ de 1500
questionários
+
treinamento
+
aula-debate**

Etapa 2

Diagnóstico

setembro a novembro/2015

Leitura e análise da situação da mobilidade urbana e rural no município quanto às demandas, infraestrutura e serviços existentes.



CARACTERIZAÇÃO TERRITORIAL DE CORUMBÁ



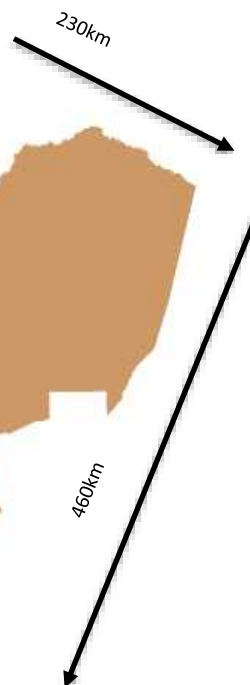
Holanda
42.000km²



Corumbá
65.000km²



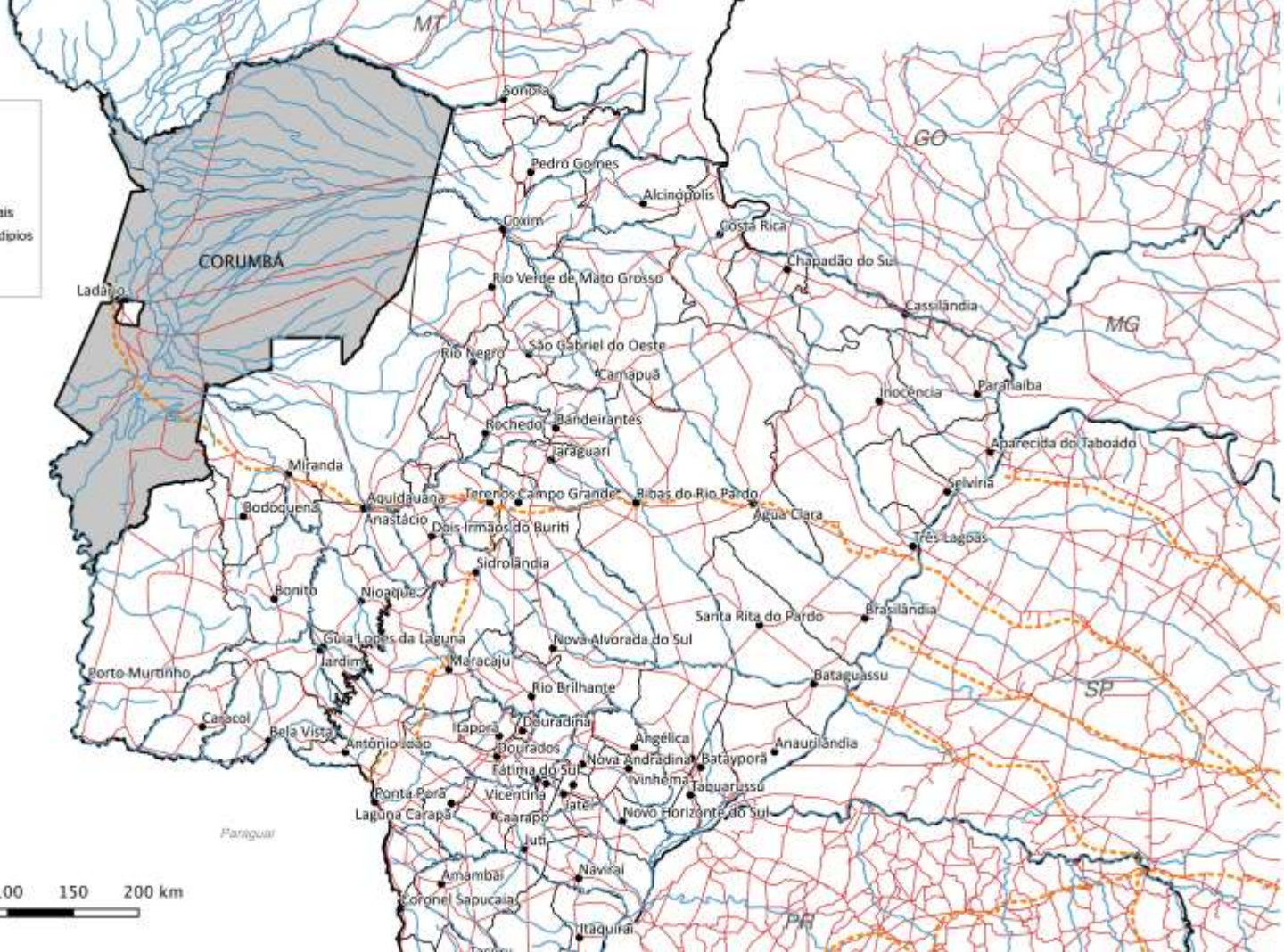
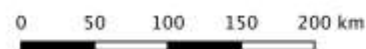
Portugal
95.000km²



INSERÇÃO REGIONAL

Legenda

- Hidrografia
- ferrovia
- Rodovias
- Sedes municipais
- limite dos municípios
- Corumbá
- UFs



DIVISÃO DOS DISTRITOS MUNICIPAIS

População estimada 2015 ^[4]	108.656
População em 2010	103.703
Área da unidade territorial (km ²)	64.962,720
Densidade demográfica (hab./km ²)	1,60

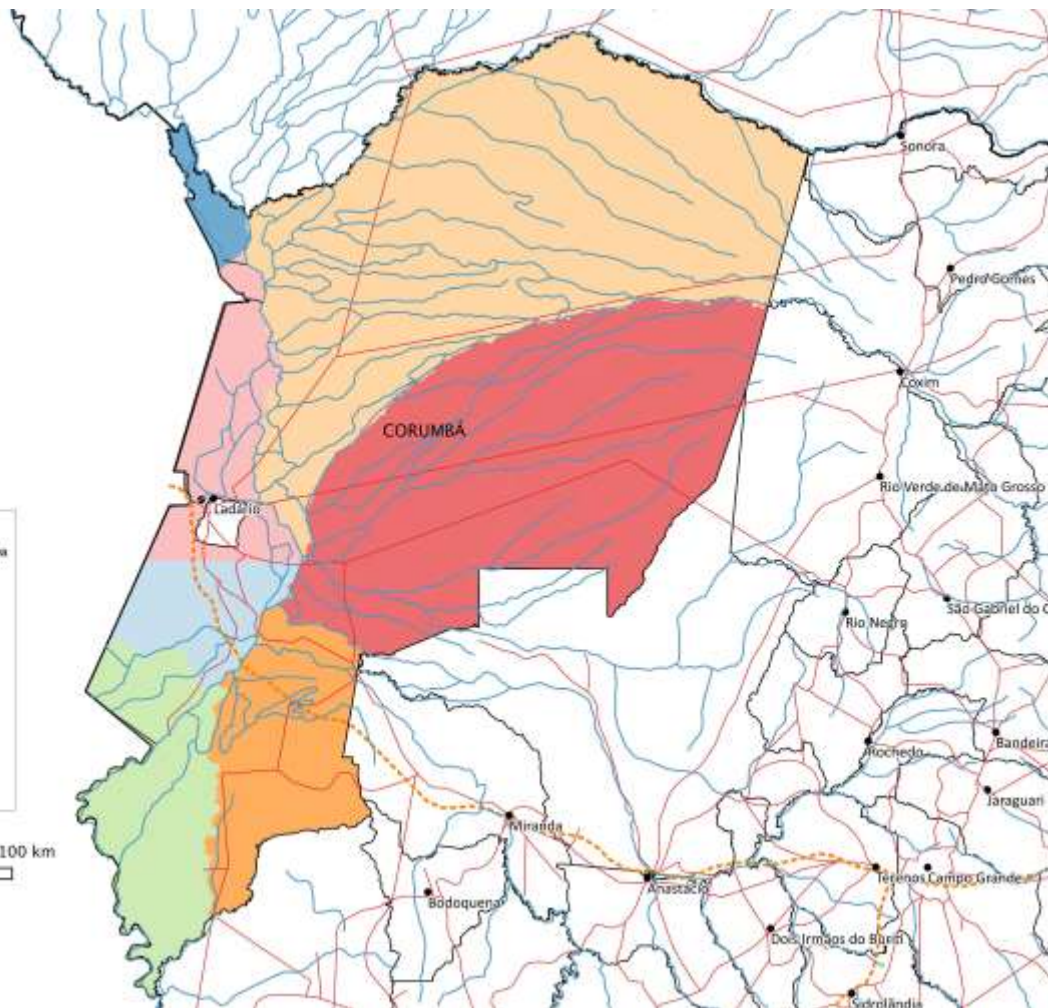
Fonte: IBGE Cidades, 2015.]

Distância até outros Municípios

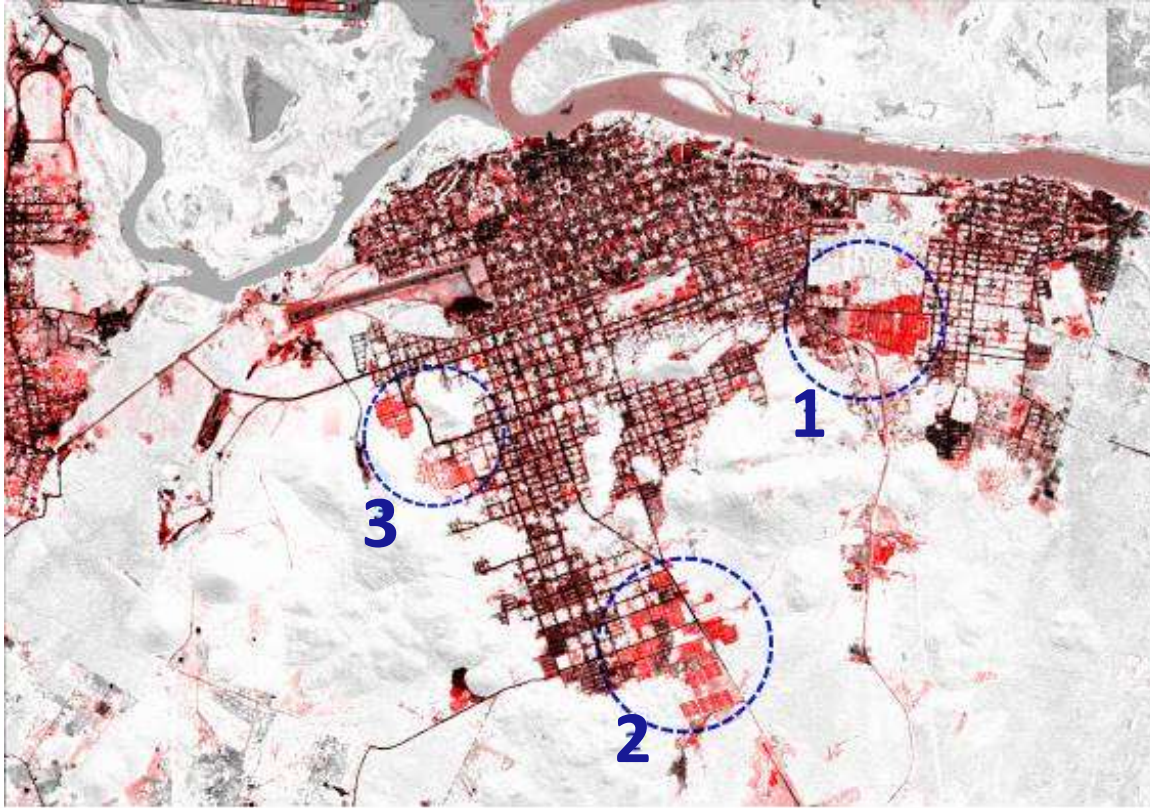
Município	Distância
1. Corumbá	-
2. Ladário	*
3. Campo Grande	420
4. Porto Murtinho	361
5. Aquidauana	295
6. Miranda	223
7. Sonora	662
8. Coxim	562
9. Rio Verde de Mato Grosso	510
10. Bonito	305

*Município de Ladário está contido e conurbado à Corumbá

Divisão Distrital



EVOLUÇÃO DA ÁREA URBANIZADA X PLANO DIRETOR (2006 a 2013)



- ÁREA URBANIZADA 2006
- ÁREA URBANIZADA 2013
- CONJUNTOS HABITACIONAIS

Legenda:

- 1 – **Conjunto Padre Ernesto Sassida** (1.200 unidades)
- 2 - Conjunto Corumbela 200 unidades (em execução desde 2013), conjunto do PAC Casa nova (800 unidades) e Conjunto Flamboyant.
- 3 – Região do aeroporto (840 + 200 unidades MCMV) e Conjunto Buriti.

= Crescimento total de 3.240 unidades produzidas pelo Poder público no período.

Fonte: Google satélite 2006 e 2013.

Elaboração: Risco arquitetura urbana 2015.

INFRAESTRUTURA EXISTENTE

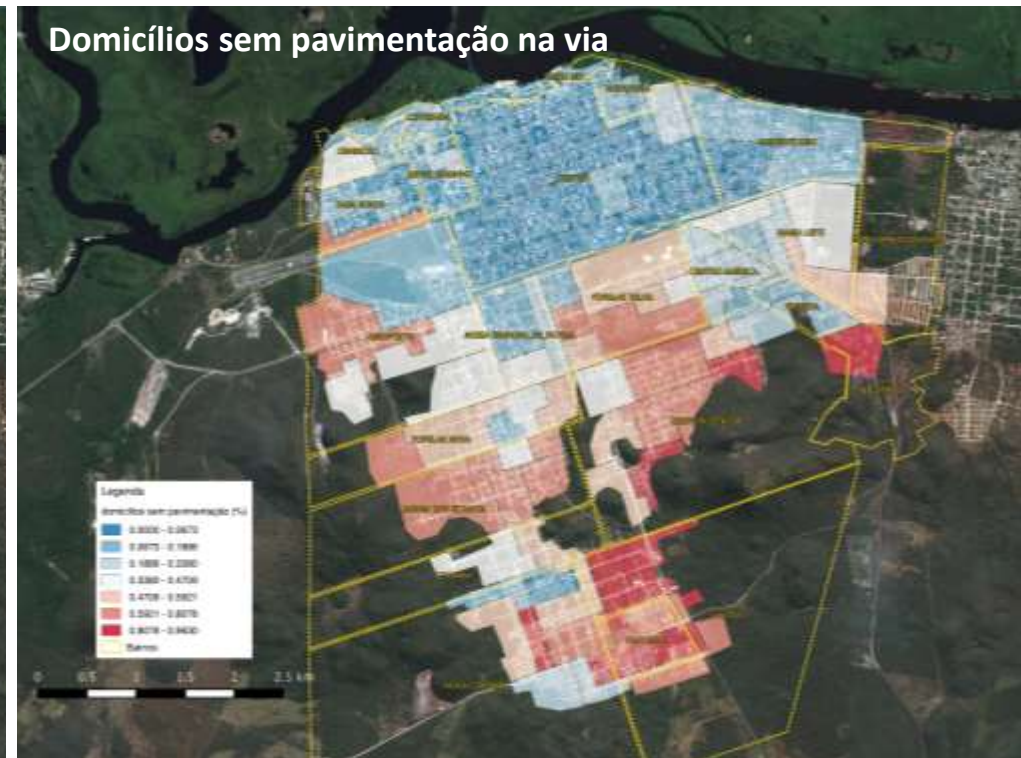
Sistema Viário – pavimentação das vias

Vias com e sem pavimentação



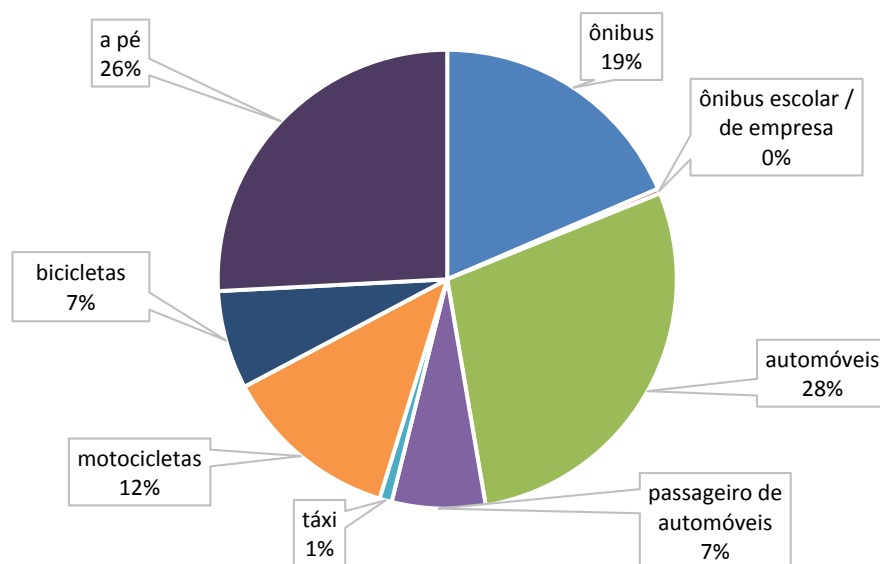
65% das vias são pavimentadas

Domicílios sem pavimentação na via



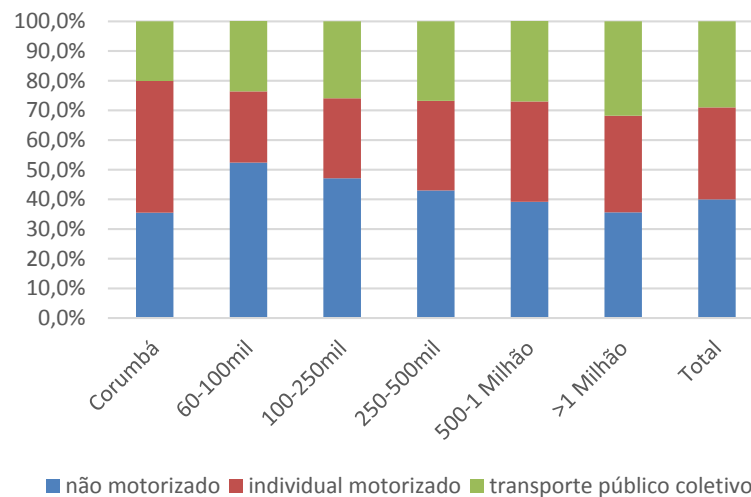
DIVISÃO MODAL DAS VIAGENS

Pesquisa origem destino Corumbá 2015



Fonte: Pesquisa origem destino (base não domiciliar), Corumbá, 2015.
Elaboração: Risco arquitetura urbana, 2015

Comparativo com outros Municípios



Fonte: SIMOB ANTP. Relatório Geral 2012.
Elaboração: Risco arquitetura urbana, 2015.

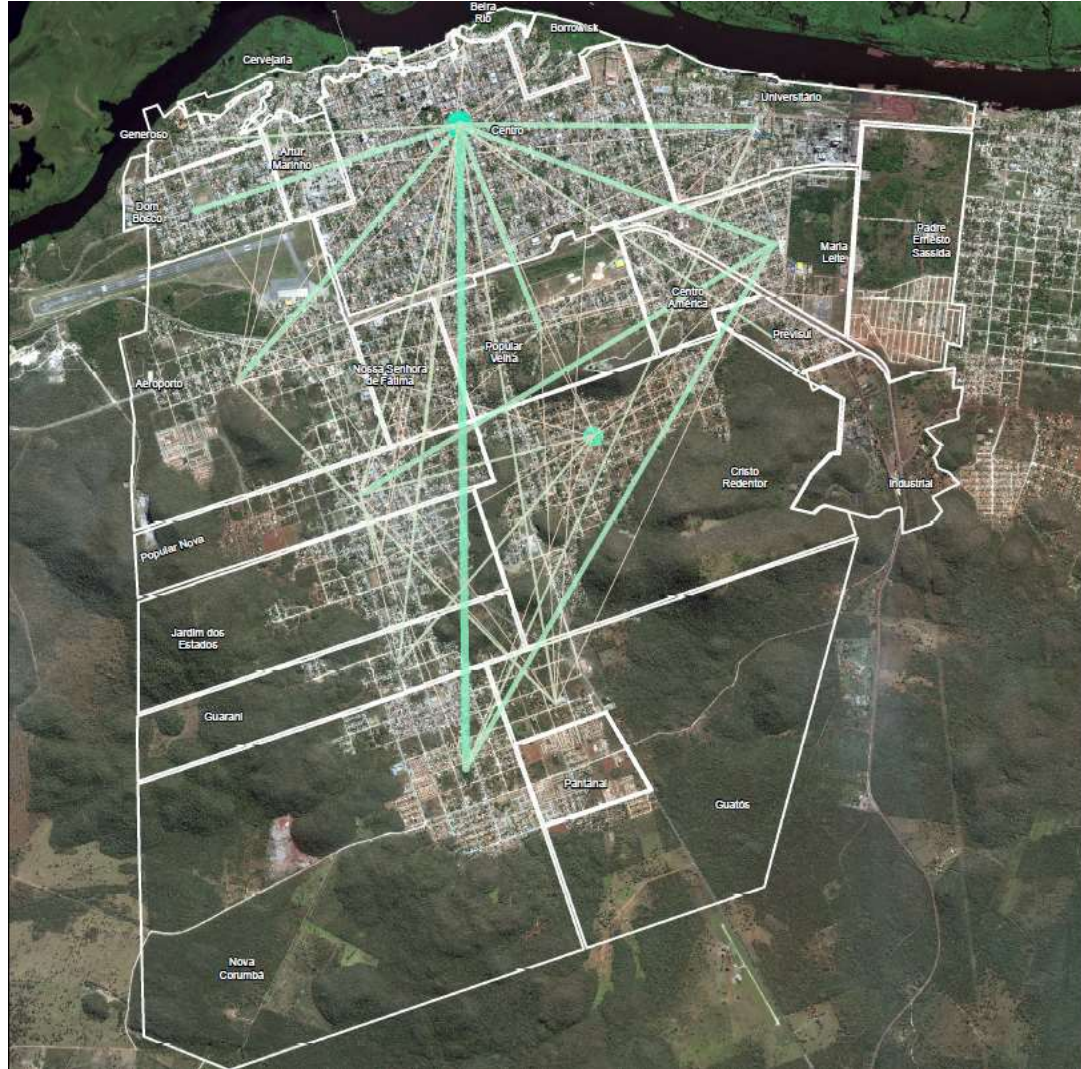
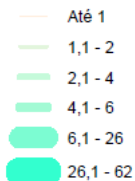
PESQUISA ORIGEM DESTINO

Principais Fluxos de Origem/Destino:

- Centro x Centro
- Cristo Redentor X Cristo Redentor
- Centro X Nova Corumbá
- Popular Nova x Maria Leite
- Centro x Maria Leite
- Centro x Popular Nova
- Centro x Aeroporto
- Nova Corumbá x Maria Leite
- Centro x Dom Bosco

Legenda

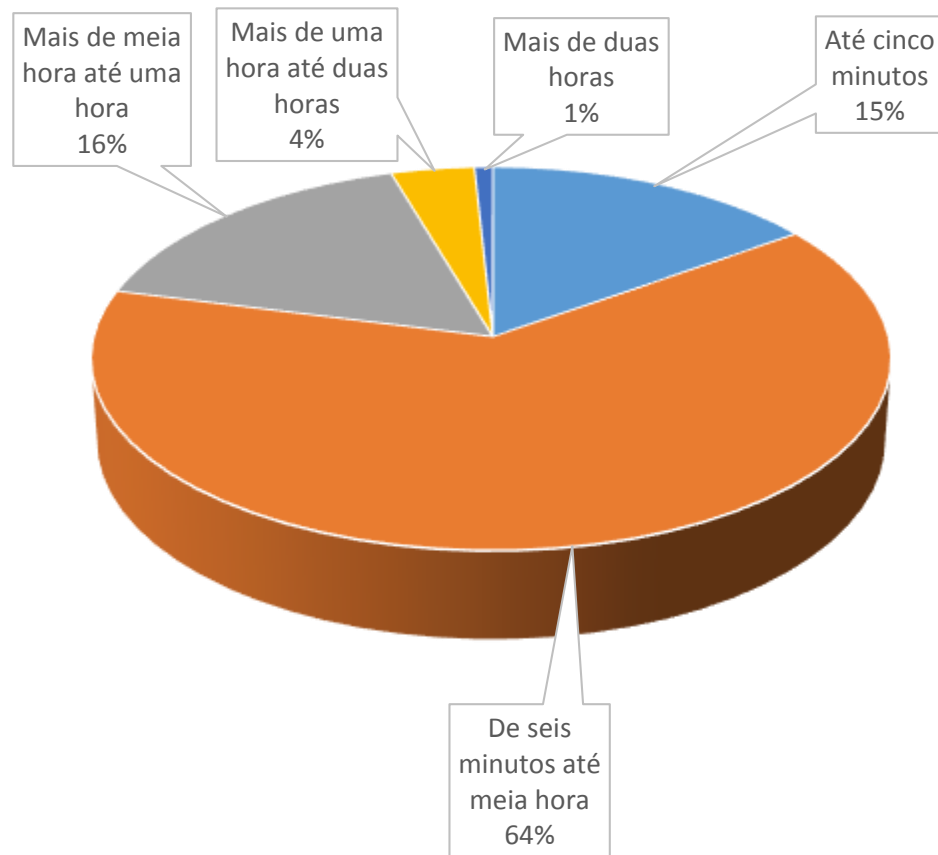
Magnitude - Viagens



TEMPO DE DESLOCAMENTO CASA-TRABALHO

Tempo habitual de deslocamento do domicílio para o trabalho principal	População Urbana	
Até cinco minutos	4.267	15%
De seis minutos até meia hora	17.960	64%
Mais de meia hora até uma hora	4.630	16%
Mais de uma hora até duas horas	1.054	4%
Mais de duas horas	232	1%
Total	28143	100%

Fonte: IBGE - Censo Demográfico 2010.



Mobilidade a pé

Pedestres são sempre prioridade!



Dos entrevistados,

26,7%

andam como principal forma de transporte

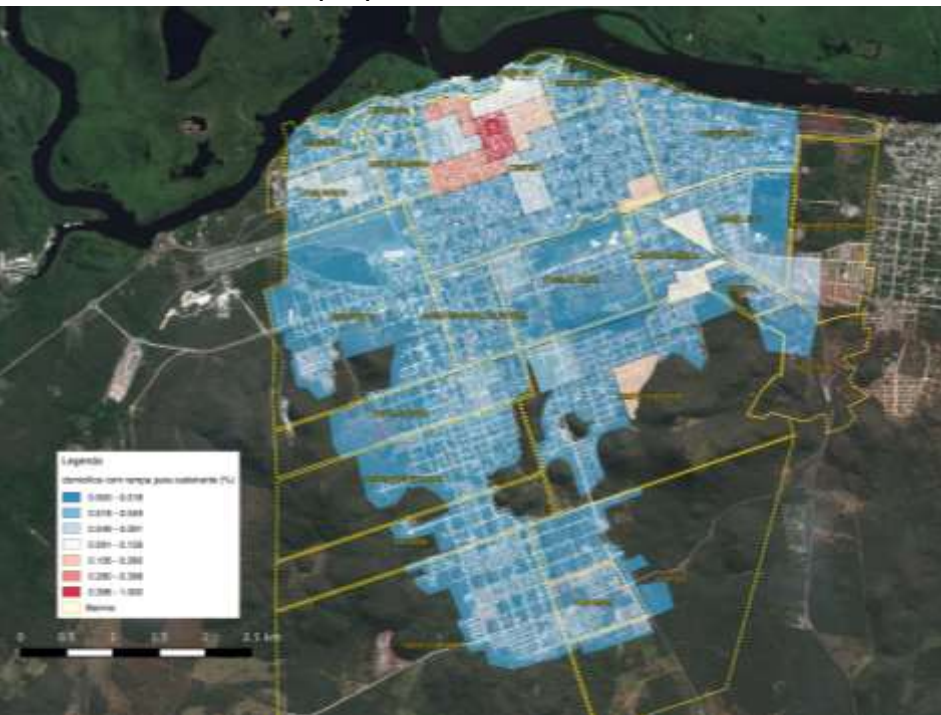
...mas só 6,3% querem continuar a pé...

e 45,9% gostariam de usar automóveis.

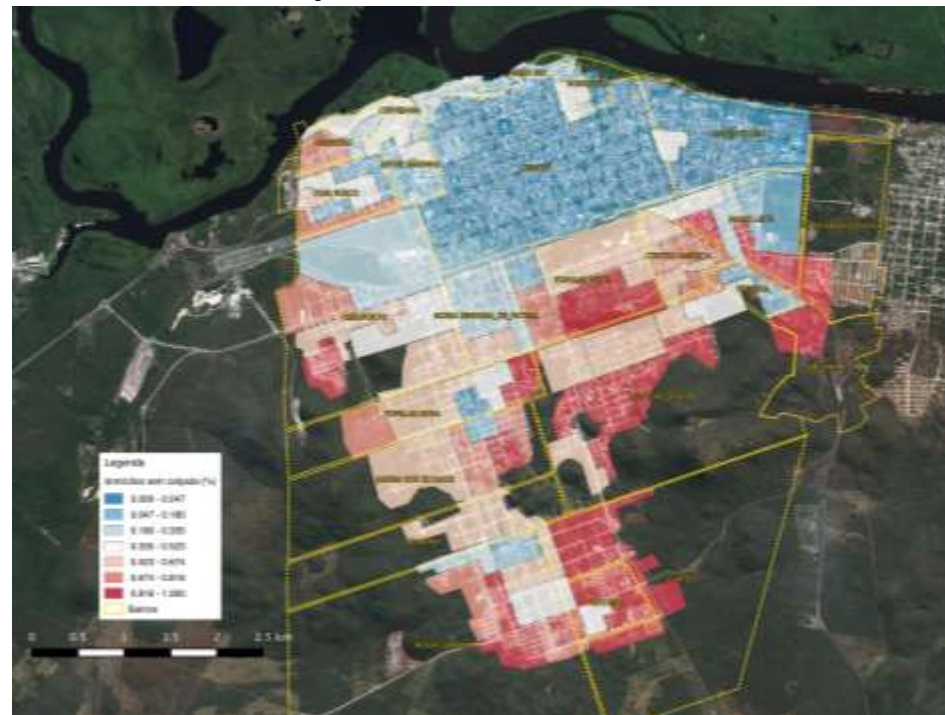


INFRAESTRUTURA DA MOBILIDADE A PÉ – CALÇADAS

Domicílios com rampa para cadeirante



Domicílios sem calçada



Modos Não motorizados

Bicicleta, patins, skate, e barcos não motorizados.



VIAGENS EM BICICLETA

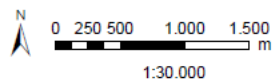
Principais Fluxos de Origem/Destino:

- Centro X Dom Bosco
- Centro X Cristo Redentor
- Centro x Universitário
- Centro x Maria Leite
- Centro x Popular Nova
- Nova Corumbá x diversos bairros

Legenda

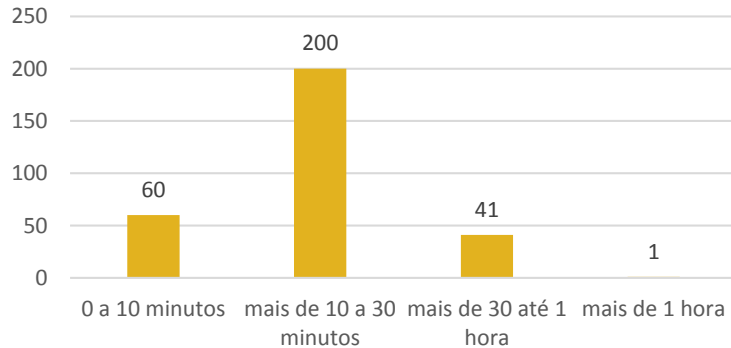
Magnitude - Viagens

- até 1
- 1,1 - 4
- 4,1 - 7
- 7,1 - 13
- 13,1 - 17
- 17,1 - 32



PERFIL DAS VIAGENS EM BICICLETA

Tempo de percurso médio = 22min



2/3 dos ciclistas entrevistados demoram entre 10 e 30min no seu percurso médio

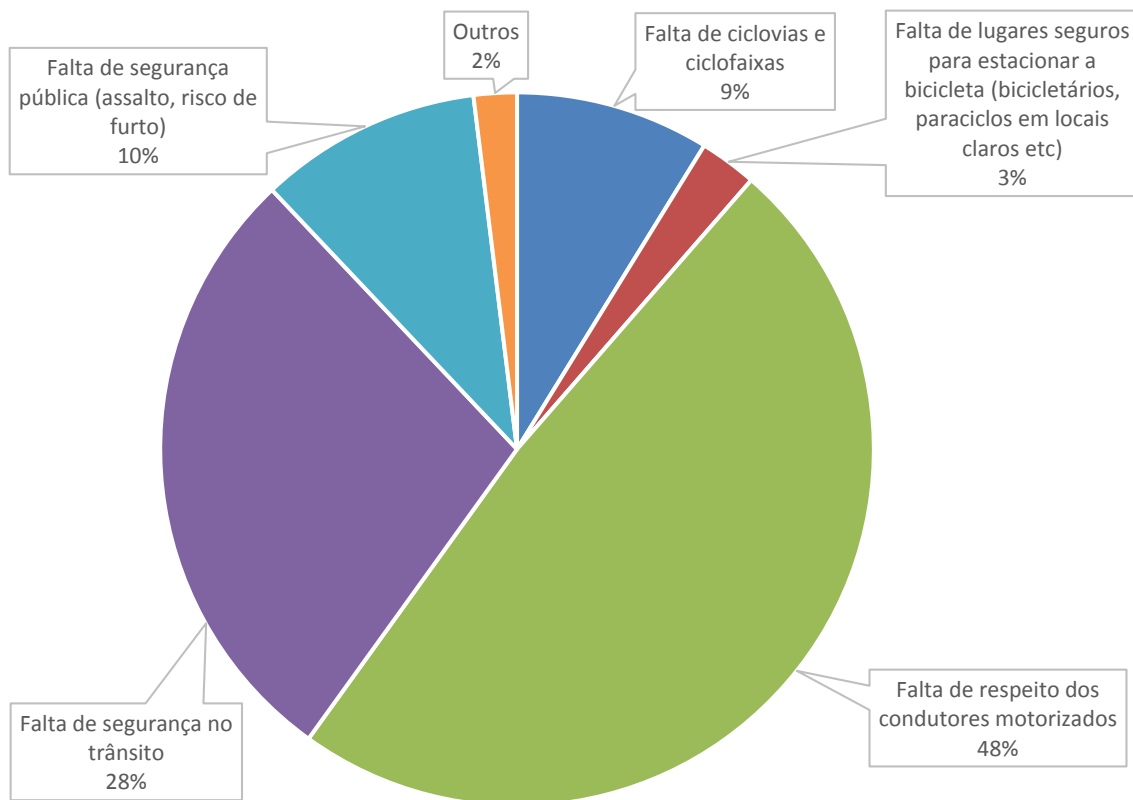
Considerando uma velocidade média de deslocamento entre 12 e 15km/h* temos:

Percurso médio = 4,4 a 5,5 km

*Velocidades médias adotadas pelo Caderno de Referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades, SEMOB, MCID, 2007.

A área urbana de Corumbá mede aproximadamente 7 x 7km, ou seja, **o percurso médio dos ciclistas é de 2/3 da distância máxima para se atravessar a cidade.**

PERFIL DAS VIAGENS EM BICICLETA



Destaca-se que 76% dos principais problemas apontados são referentes à falta de segurança no trânsito e falta de respeito dos condutores motorizados.

PERFIL DAS VIAGENS EM BICICLETA

Vias consideradas perigosas
(pelos ciclistas)



PERFIL DAS VIAGENS EM BICICLETA

Vias citadas para infraestrutura cicloviária

Legenda

Frequência de vias citadas para infraestrutura cicloviária









- Até 5
- de 6 a 9
- de 10 a 16
- de 17 a 24
- de 25 a 50
- de 50 a 91

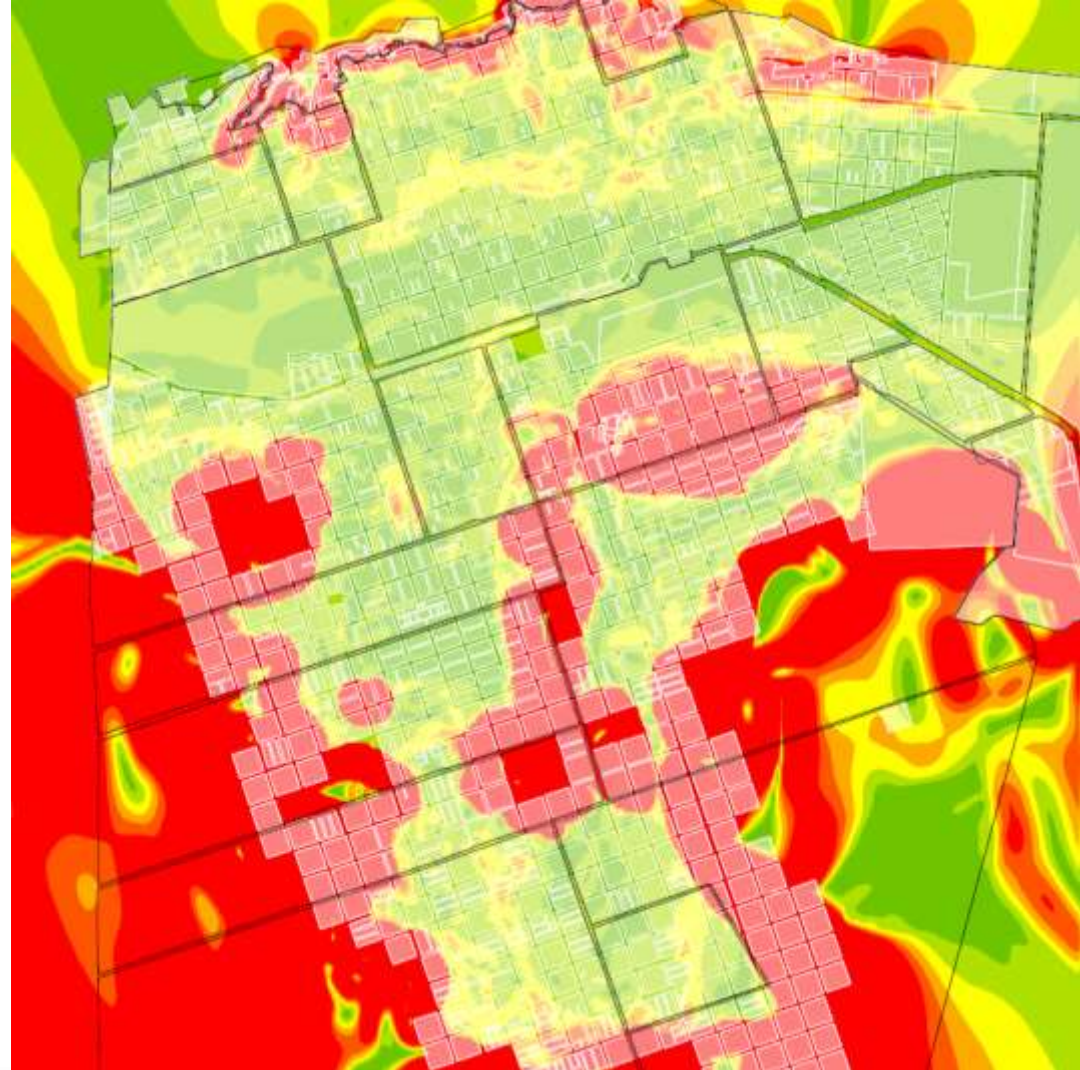


PERFIL DAS VIAGENS EM BICICLETA

Declividade das vias

Legenda

	Bairros		de 4 a 6%
	Declividade		de 6 a 8%
			de 8 a 10%
			acima de 10%
			de 0 a 2%
			de 2 a 4%



PERFIL DAS VIAGENS EM BICICLETA

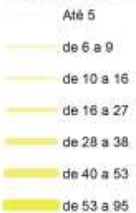
Legenda

Frequência de vias citadas para infraestrutura cicloviária



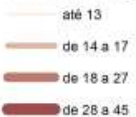
Legenda

Frequência de uso das vias



Legenda

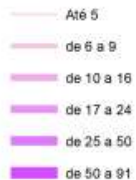
Frequência das vias citadas consideradas perigosas



REDE CICLOVIÁRIA PROPOSTA

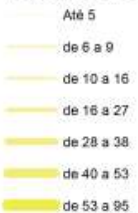
Legenda

Frequência de vias citadas
para infraestrutura cicloviária



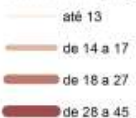
Legenda

Frequência de uso das vias

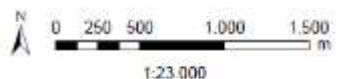
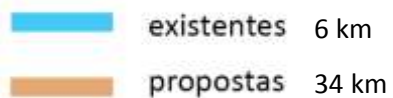


Legenda

Frequência das vias citadas
consideradas perigosas



Cicloviás / Ciclofaixas



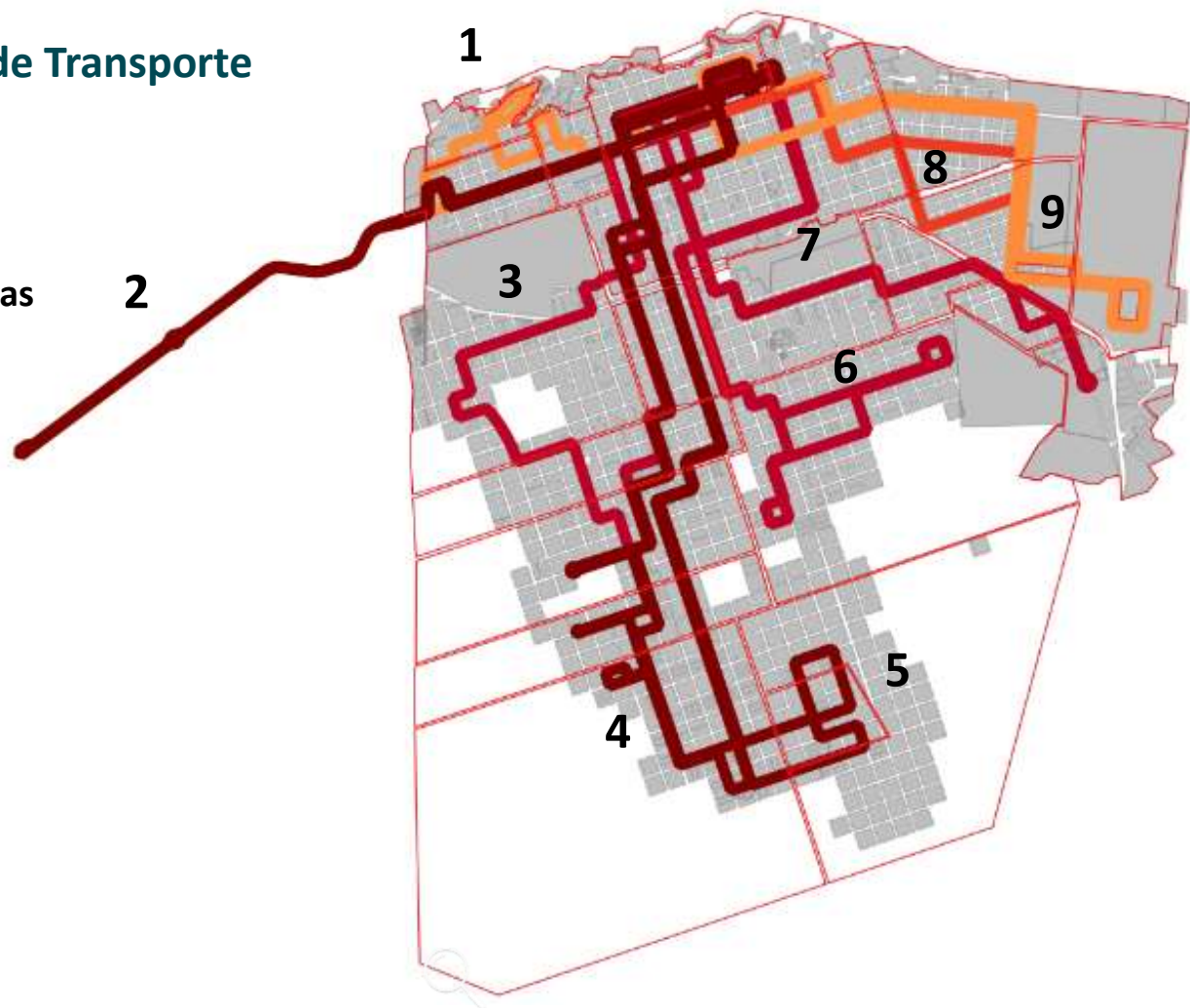
Sistema Municipal de Transporte Coletivo de Ônibus



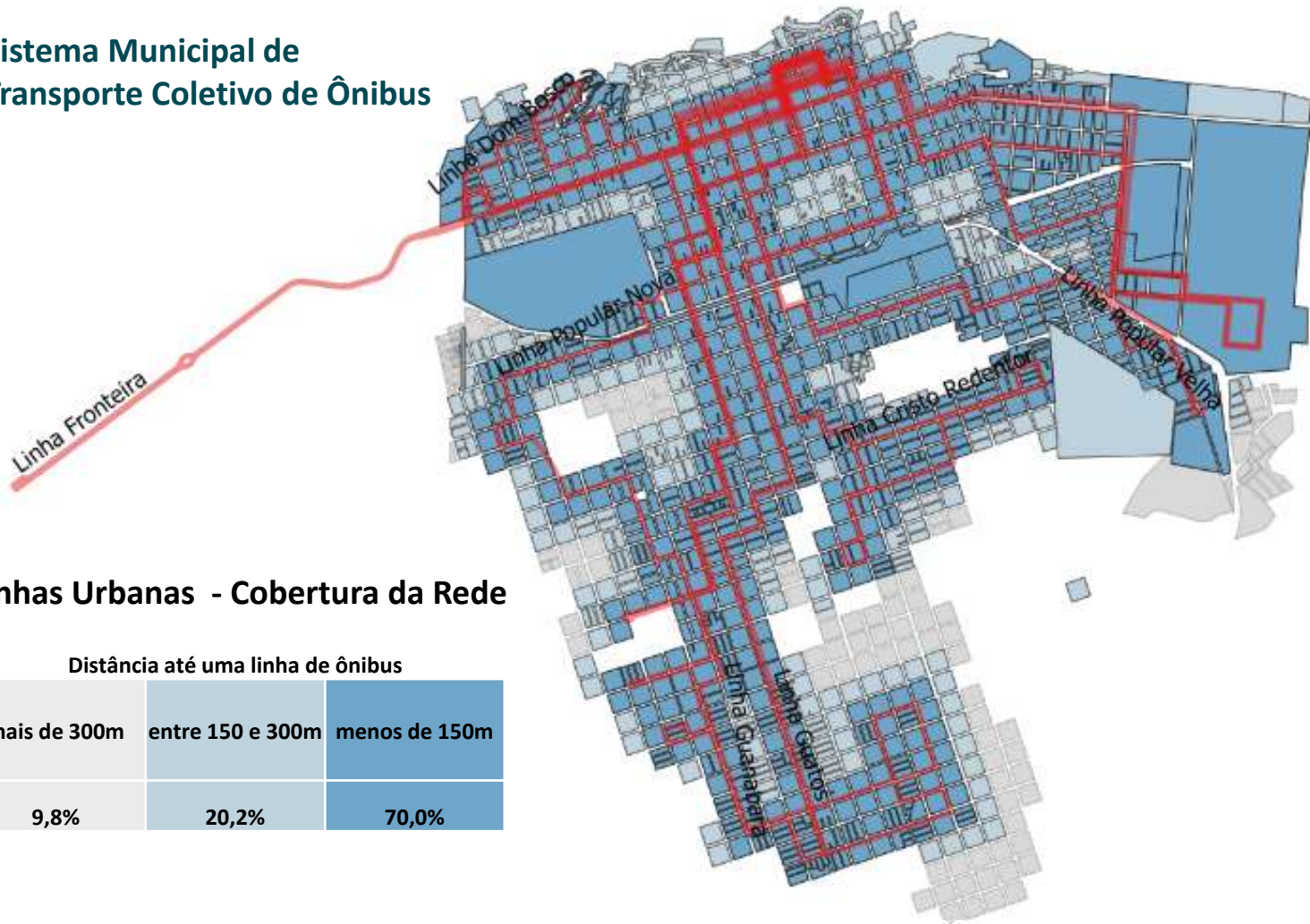
Sistema Municipal de Transporte Coletivo de Ônibus

Linhas de Ônibus Urbanas

- 101 - Dom Bosco
- 102 - Fronteira
- 103 - Popular Nova
- 104 - Guanabara
- 105 - Guatós
- 106 - Cristo Redentor
- 107 - Popular Velha
- 108 - Maria Leite
- 109 - Universitário
- 113 - Expresso Guatós



Sistema Municipal de Transporte Coletivo de Ônibus

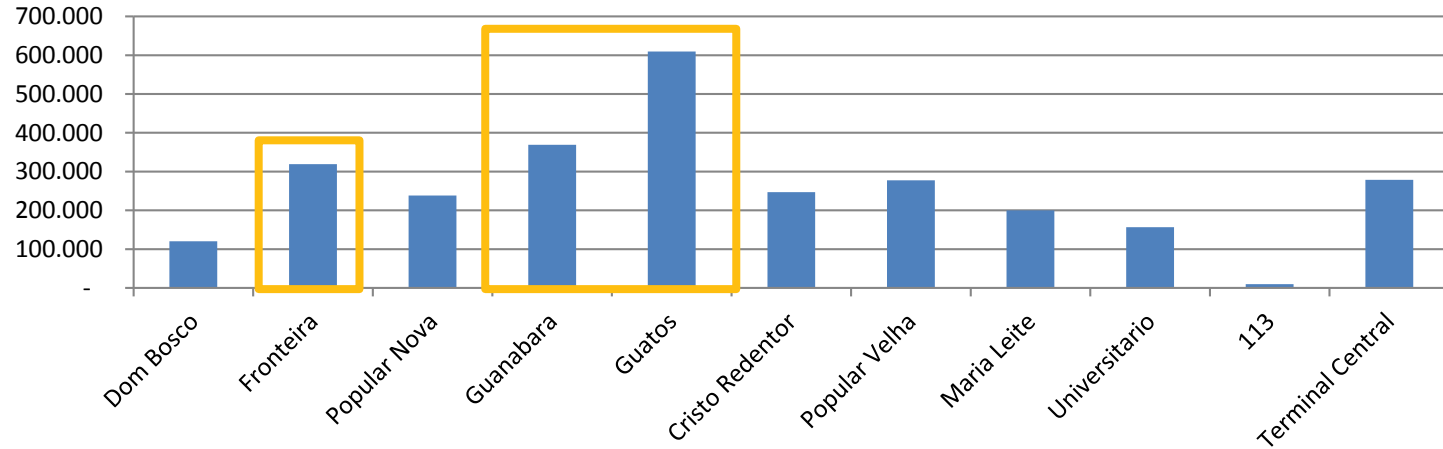


Linhas Urbanas - Cobertura da Rede

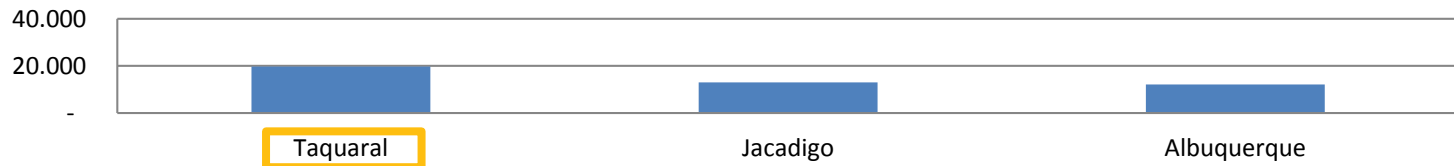
Distância até uma linha de ônibus

mais de 300m	entre 150 e 300m	menos de 150m
9,8%	20,2%	70,0%

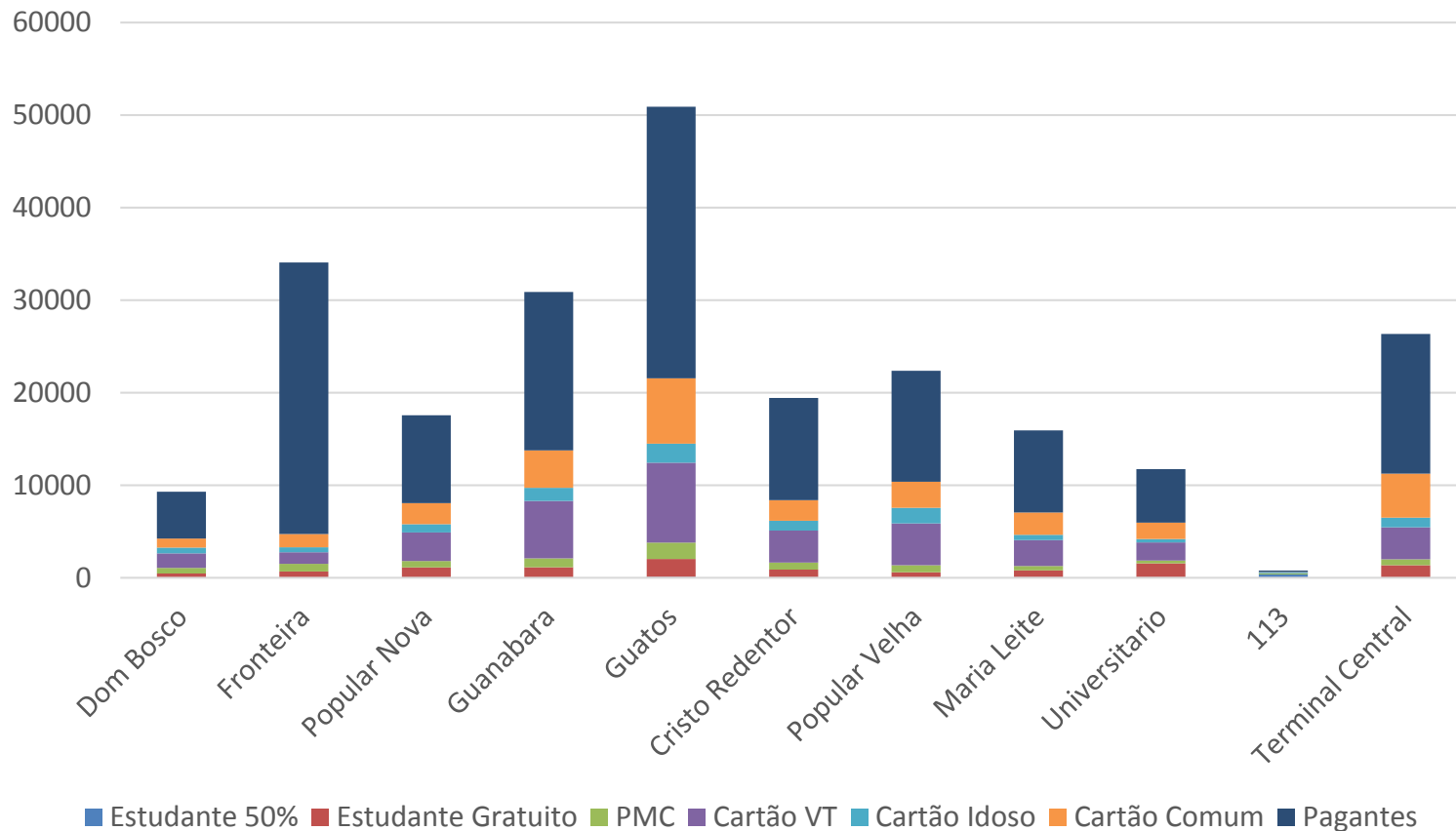
Total de Passageiros Transportados Linhas Urbanas Corumbá-MS 2015



Total de Passageiros Transportados Linhas Rurais Corumbá- MS 2015



Composição de Passageiros por Linha Urbana Corumbá-MS (dezembro 2015)



■ Estudante 50% ■ Estudante Gratuito ■ PMC ■ Cartão VT ■ Cartão Idoso ■ Cartão Comum ■ Pagantes

Informações Gerais

Nome da Linha	Extensão (km)	Km média dia	Km média mês	Km 2015	Volts diárias (média)	Volts Mensais (média)	Tempo por volta (minutos)	Frota
101 Dom Bosco	9,96	288,93	8.788,26	105.459,15	27,84	846,75	40,00	1,00
102 Fronteira	16,18	442,10	13.446,01	161.352,10	26,58	808,33	55,00	2,00
103 Popular Nova	18,08	654,28	19.900,39	238.804,63	34,23	1.041,17	50,00	2,00
104 Guanabara	19,4	721,71	21.950,73	263.408,82	34,90	1.061,42	70,00	3,00
105 Guatós	17,73	782,11	23.789,54	285.474,54	41,11	1.250,42	70,00	4,00
106 Cristo Redentor	15,4	447,82	13.620,72	163.448,67	28,70	873,00	60,00	2,00
107 Popular Velha	13,28	462,58	14.069,58	168.834,91	34,38	1.045,67	50,00	2,00
108 Maria Leite	11,24	229,46	6.979,43	83.753,16	20,00	608,33	55,00	1,00
109 Universitário	12,76	271,53	8.258,46	99.101,56	20,68	628,92	55,00	2,00
Total	134,03	4300,519	130803,13	1.569.637,54	268,41	8.164,00	-	19,00

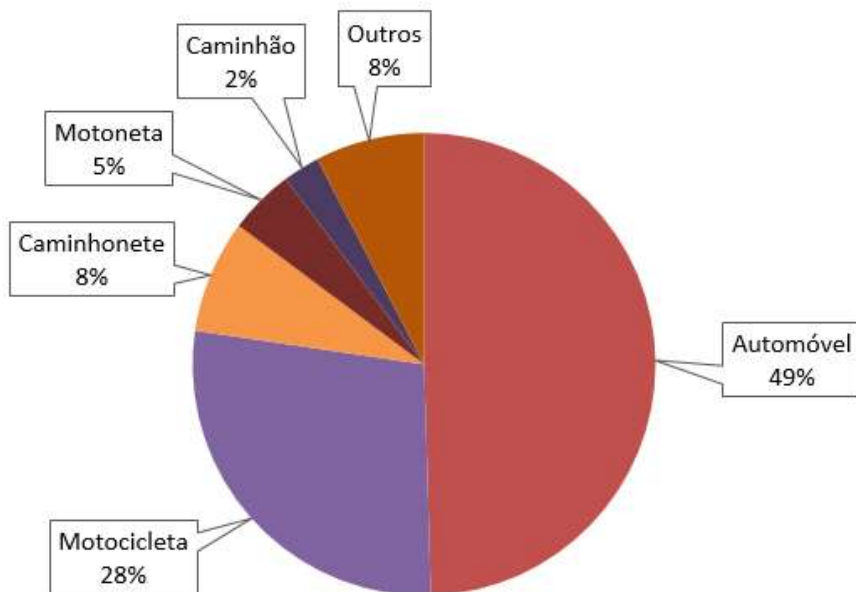
Veículos Particulares

Use com moderação!



FROTA DE VEÍCULOS E TAXA DE MOTORIZAÇÃO

Frota Municipal de Veículos de Corumbá (Principais Veículos 2014)



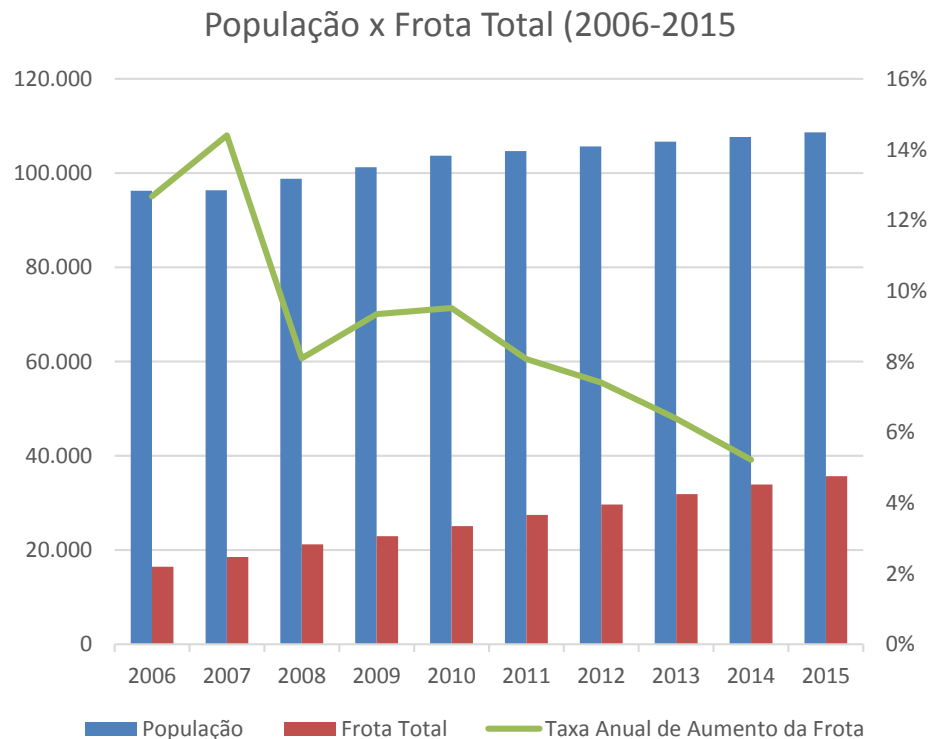
Variável	Corumbá		Mato Grosso do Sul		Brasil	
	Quantidade	%	Quantidade	%	Quantidade	%
Automóveis	17.236	51,15%	621.596	48,21%	47.946.664	56,77%
Caminhões	891	2,64%	47.395	3,68%	2.588.984	3,07%
Caminhões-trator	309	0,92%	14.129	1,10%	578.765	0,69%
Caminhonetes	2.749	8,16%	130.073	10,09%	6.245.837	7,39%
Caminhonetas	796	2,36%	32.430	2,51%	2.732.871	3,24%
Micro-ônibus	82	0,24%	3.347	0,26%	361.501	0,43%
Motocicletas	9.673	28,71%	328.492	25,47%	19.242.916	22,78%
Motonetas	1.594	4,73%	94.959	7,36%	3.599.581	4,26%
Ônibus	236	0,70%	8.616	0,67%	574.125	0,68%
Tratores	6	0,02%	210	0,02%	29.516	0,03%
Utilitários	122	0,36%	8.223	0,64%	563.861	0,67%
Total	33.694	100,00%	1.289.470	100,00%	84.464.621	100,00%
População (2014)	108656		2619657		202768562	
Taxa Motorização	3,2		2,0		2,4	

Fonte: DENATRAN, 2014. Elaboração: Risco arquitetura urbana, 2015.

PROJEÇÕES

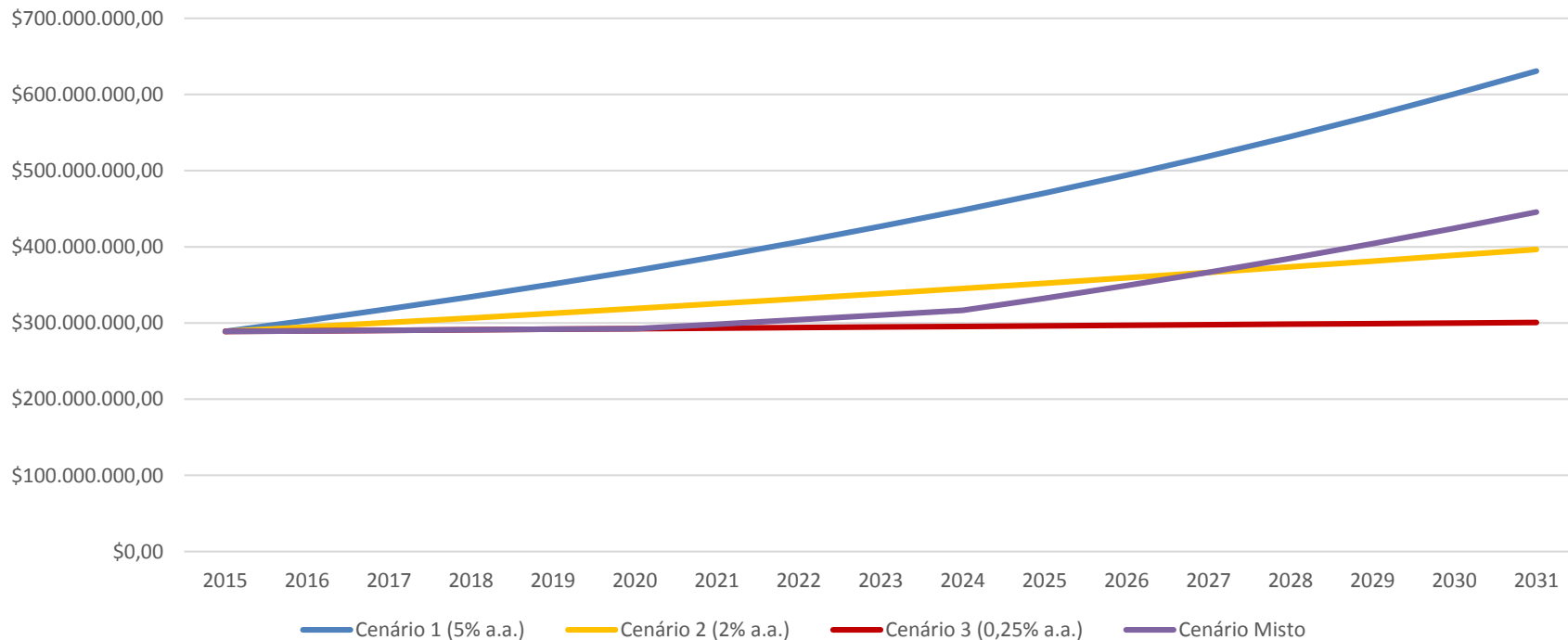
População, Frota Total de Veículos e Taxa de Motorização

Ano	População	Frota Total	Taxa de Motorização [veículos / 100 habitantes]	Taxa Anual de Aumento da Frota	Taxa Anual de Aumento da Frota [média de 4 anos]	Taxa Anual de Aumento da Frota [média de 10 anos]
2006	96.277	16.464	17,1			
2007	96.373	18.551	19,2	13%		
2008	98.816	21.223	21,5	14%	11%	9%
2009	101.260	22.941	22,7	8%		
2010	103.703	25.085	24,2	9%		
2011	104.694	27.472	26,2	10%	7%	
2012	105.684	29.690	28,1	8%		
2013	106.675	31.889	29,9	7%		
2014	107.665	33.926	31,5	6%		
2015	108.656	35.699	32,9	5%		



PROJEÇÕES

Orçamento Municipal



PROGNÓSTICO

Princípios

- I – Universalidade do direito de se deslocar e usufruir a cidade;
- II - Acessibilidade ao portador de deficiência física ou de mobilidade reduzida;
- III - Desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana e Rural;
- V - Segurança nos deslocamentos para promoção da saúde e garantia da vida;
- VI - Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VII - Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- VIII - Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e na prestação do serviço de transporte coletivo.



PROGNÓSTICO

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 do Município;
- II – Prioridade dos pedestres e dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III - criação de medidas de desestímulo à utilização do transporte individual motorizado;
- IV - Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no município;
- V - Incentivo 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;
- VII - Integração da política de mobilidade da cidade de Corumbá com o Município de Ladário e a fronteira internacional Brasil-Bolívia com o Município de Puerto Quijarro; e
- VIII - Busca por alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do PMOB Corumbá.

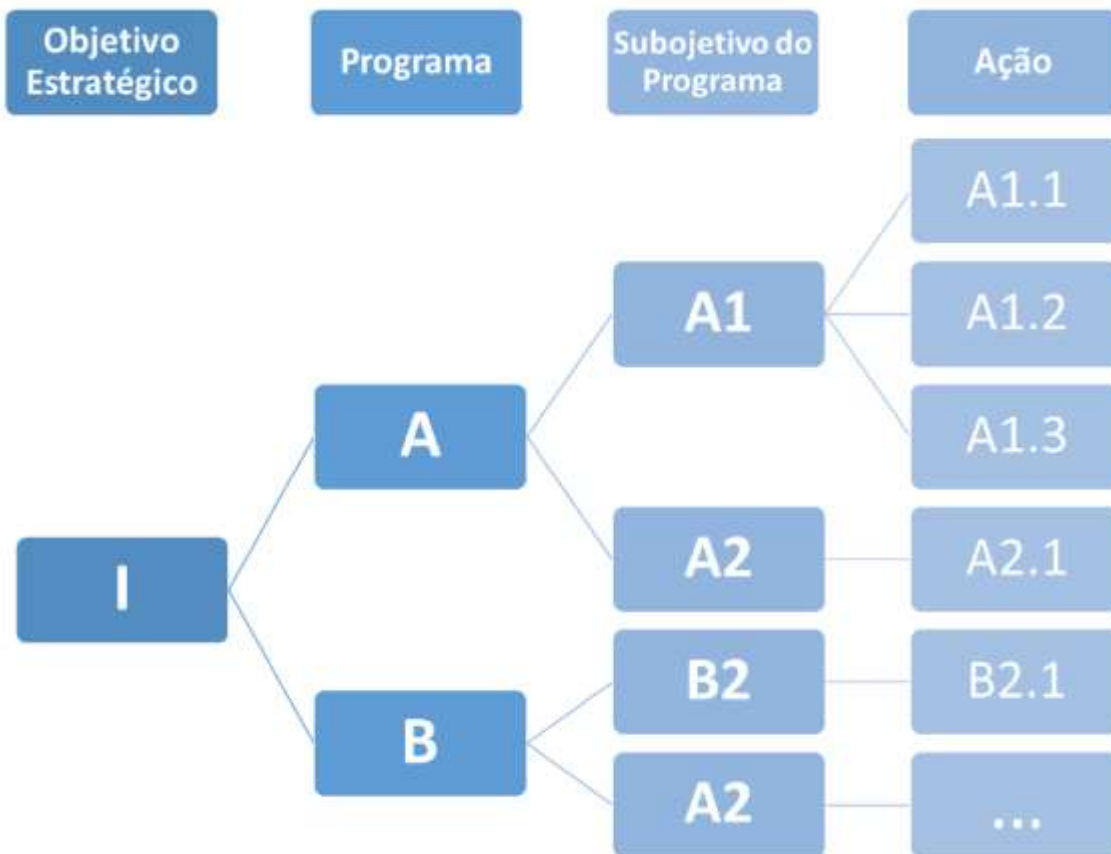
PROGNÓSTICO

Objetivos

- I - Proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os pedestres, os meios de transporte não motorizados e o transporte coletivo, de forma inclusiva e sustentável;
- II - Contribuir para a redução das desigualdades socioeconômicas e espaciais e promover a inclusão social;
- III - Promover o amplo acesso da população aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- IV - Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- V - Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no município; e
- VI - Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

HORIZONTE DE PLANEJAMENTO

ANO		PRAZOS
0	2016	IMEDIATO
1	2017	CURTO
2	2018	
3	2019	
4	2020	MÉDIO
5	2021	
6	2022	
7	2023	
8	2024	LONGO
9	2025	
10	2026	
11	2027	
12	2028	
13	2029	
14	2030	
15	2031	



**6 OBJETIVOS
ESTRATÉGICOS**

**12 PROGRAMAS
(A a M)**

118 AÇÕES

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

PROGRAMAS

I - promover os deslocamentos ativos	A	Programa de Implantação e Qualificação da Infraestrutura de Transporte Ativo
	B	Programa de Estímulo ao Uso do Transporte Ativo
II - tornar o transporte coletivo mais atrativo do que o transporte individual	C	Programa de Implantação e Qualificação da Infraestrutura de Transporte Coletivo
	D e E	Programa de Qualificação e Priorização do Transporte Coletivo Urbano e Rural
III - promover a segurança no trânsito e a redução do número de incidentes	F	Programa de Segurança Viária e Educação para o Trânsito
IV - assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental	G	Programa de Mobilidade Sustentável
V - tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social e redução de desigualdade	H	Programa de Redução de Desigualdade
VI - otimizar a gestão do espaço viário	I	Programa de Reorganização das Vias e de Estacionamentos
	J	Programa de Implantação e Qualificação da Infraestrutura Rodoviária
VII - estruturar a gestão pública da mobilidade urbana e rural no município.	M	Programa de Gestão da Mobilidade Urbana e Rural

PROGRAMAS, METAS E AÇÕES

Objetivo estratégico I - promover os deslocamentos ativos

PROGRAMAS		SUBOBJETIVOS DOS PROGRAMAS		AÇÕES	
A	Programa de Implantação e Qualificação da Infraestrutura de Transporte Ativo	A1	Qualificar e implantar a rede de mobilidade a pé	A1.1	Fiscalização da regularidade das calçadas (notificações e multas)
				A1.2	Qualificação de calçadas (rotas prioritárias)
				A1.3	Construção de calçadas (rotas prioritárias)
				A1.4	Implantação de rotas acessíveis seguindo diretrizes da acessibilidade universal (rotas prioritárias)
				A1.5	Adaptação de iluminação para o pedestre (rotas prioritárias)
				A1.6	Instalação de iluminação para o pedestre (rotas prioritárias)
				A1.7	Construção de funicular/plano inclinado para melhoria de acesso de pedestres ao porto
				A1.8	Manutenção e adequação de escadarias
				A1.9	Construção de escadarias
				A1.10	Arborização de calçadas
				A1.11	Implantação de sinalização voltada para pedestres (placas de rua)
		A1.12	Regulamentar a obrigação do calçamento para emissão do Habite-se		
		A2	Qualificar e ampliar a rede cicloviária municipal e seus equipamentos relacionados.	A2.1	Implantação de sinalização e rotas prioritárias para ciclistas
A2.2	Manutenção de ciclofaixas existentes				
A2.3	Manutenção de ciclovias existentes				
A2.4	Implantação de ciclofaixas				
A2.5	Implantação de ciclovias				
B	Programa de Estímulo ao Uso do Transporte Ativo	B1	Estimular o uso do modo a pé	B1.1	Organização de rotas a pé para as viagens de estudantes entre casa e escola
				B1.2	Campanhas de incentivo ao deslocamento a pé e os benefícios para a saúde
		B2	Estimular o uso da bicicleta	B2.1	Incentivos à construção de bicicletários e paraciclos pela iniciativa privada
				B2.2	Construção de bicicletários / paraciclos em edifícios e equipamentos públicos
				B2.3	Campanhas de incentivo ao deslocamento por bicicleta e os benefícios para a saúde

INDICADOR DE PROGRAMA

Quilômetros de rede cicloviária implantada

inclui as seguintes ações:

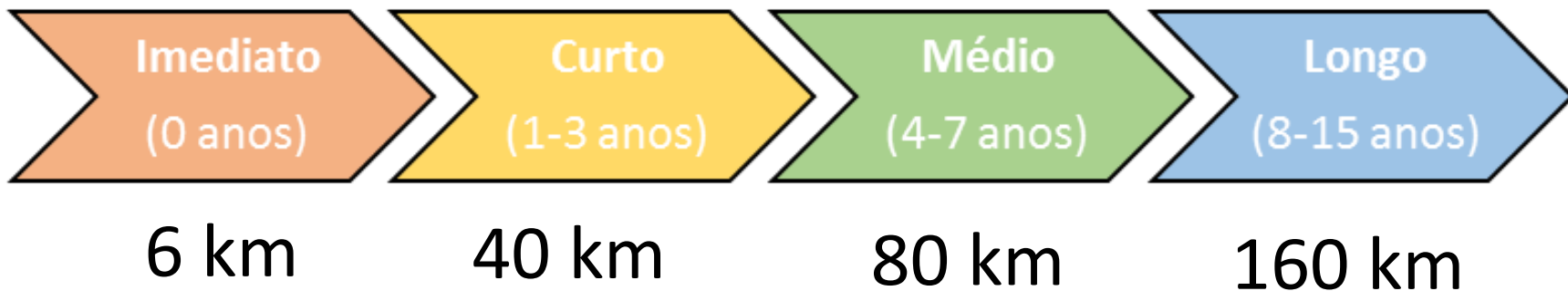
A2.1 Implantação de sinalização e rotas prioritárias para ciclistas

A2.2 Manutenção de ciclofaixas existentes

A2.3 Manutenção de ciclovias existentes

A2.4 Implantação de ciclofaixas

A2.5 Implantação de ciclovias



Onde é prioridade?

REDE CICLOVIÁRIA PROPOSTA

Legenda

Frequência de vias citadas
para infraestrutura cicloviária

- Até 5
- de 6 a 9
- de 10 a 16
- de 17 a 24
- de 25 a 50
- de 50 a 91

Legenda

Frequência de uso das vias

- Até 5
- de 6 a 9
- de 10 a 16
- de 16 a 27
- de 28 a 38
- de 40 a 53
- de 53 a 95

Legenda

Frequência das vias citadas
consideradas perigosas

- até 13
- de 14 a 17
- de 18 a 27
- de 28 a 45

Cicloviás / Ciclofaixas

- existentes 6 km
- propostas 34 km



CICLOFAIXAS

Praça Linear dos Ipês – Av. General Dutra

Antes



Foto: Google Street View, janeiro 2012

Depois



Foto: Clóvis Neto, novembro 2015

CICLOFAIXAS

Opções



PROGRAMAS, METAS E AÇÕES

Objetivo estratégico II - tornar o transporte coletivo mais atrativo do que o transporte individual;

PROGRAMAS		SUBOBJETIVOS DOS PROGRAMAS		AÇÕES	
C	Programa de Implantação e Qualificação da Infraestrutura de Transporte Coletivo	C1	Qualificar e construir Terminais de Ônibus	C1.1	Manutenção e adaptação de terminal/ponto final de ônibus existente
				C1.2	Construção de terminal de ônibus novo
		C2	Qualificar e construir de pontos de ônibus	C2.1	Manutenção e sinalização de pontos de ônibus existentes
				C2.2	Construção de pontos de ônibus novos
		C3	Priorizar a circulação do transporte coletivo	C3.1	Implantação de faixa preferencial de ônibus
				C3.2	Implantação de faixa exclusiva de ônibus
D	Programa de Qualificação e Priorização do Transporte Coletivo Urbano	D1	Ampliar a participação de viagens em transporte coletivo	D1.1	Consulta sistemática à população urbana - pesquisa de satisfação
				D1.2	Aumento da frequência de ônibus - linhas urbanas
				D1.3	Adequação de traçados de ônibus de acordo com a demanda de usuários - linhas urbanas
				D1.4	Implantação de novas linhas de acordo com a demanda de usuários - linhas urbanas
				D1.5	Implantação de bilhete eletrônico (mantendo opção de pagamento em dinheiro)
				D1.6	Sinalização e informação da rede: traçados, horários e alternativas de linhas
				D1.7	Implantação de integração temporal da passagem
				D1.8	Aumentar o conforto do usuário de ônibus (ar condicionado)
				D1.9	Implantação de tarifa reduzida em horários fora de pico
		D2	Viabilizar a operação financeira do sistema coletivo de ônibus urbano com melhoria da qualidade do serviço	D2.1	Sistematização da coleta de dados operacionais para tomada de decisão
				D2.2	Definição de metas e objetivos operacionais para as linhas de ônibus urbanas
				D2.3	Monitoramento dos indicadores de receita-despesa das linhas urbanas
				D2.4	Redução de custos operacionais das linhas urbanas com melhora na qualidade do serviço

PROGRAMAS, METAS E AÇÕES

Objetivo estratégico II - tornar o transporte coletivo mais atrativo do que o transporte individual;

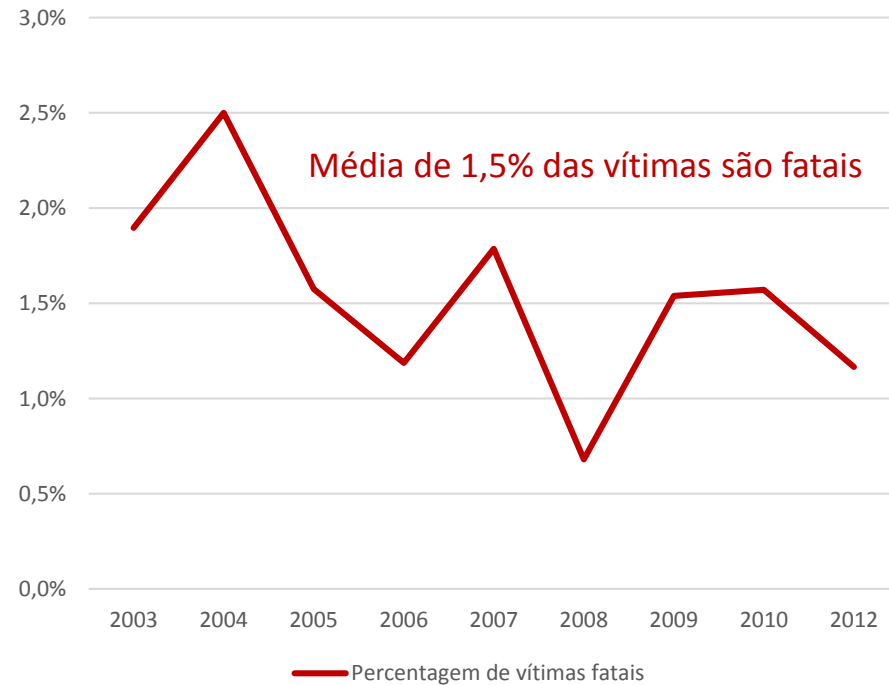
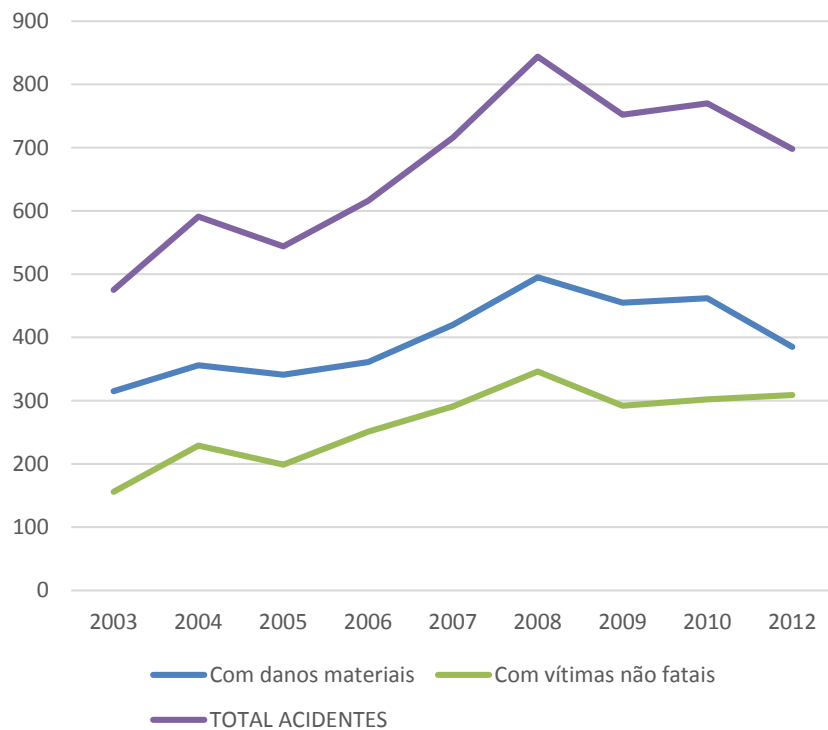
PROGRAMAS		SUBOBJETIVOS DOS PROGRAMAS		AÇÕES	
E	Programa de Qualificação e Priorização do Transporte Coletivo Rural	E1	Ampliar o acesso ao transporte coletivo rural	E1.1	Consulta sistemática à população rural - pesquisa de satisfação
				E1.2	Aumento da frequência de ônibus - linhas rurais
				E1.3	Adequação de traçados de ônibus de acordo com a demanda de usuários - linhas rurais
				E1.4	Implantação de novas linhas de acordo com a demanda de usuários - linhas rurais
				E1.5	Aumento do conforto do usuário de ônibus rural (maior número de assentos e bagageiro para carga)
				E1.6	Implantação de sistema de cobrança com opção de bilhete em papel (compra antecipada)
				E1.7	Sinalização e informação dos traçados, horários e tarifas
		E2	Viabilizar a operação financeira do sistema coletivo de ônibus rural com melhoria da qualidade do serviço	E2.1	Sistematização da coleta de dados operacionais para tomada de decisão
				E2.2	Definição de metas e objetivos operacionais para as linhas de ônibus rurais
				E2.3	Monitoramento dos indicadores de receita-despesa das linhas rurais
				E2.4	Redução de custos operacionais das linhas rurais com melhora na qualidade do serviço

PROGRAMAS, METAS E AÇÕES

Objetivo estratégico III - promover a segurança no trânsito e a redução do número de incidentes;

PROGRAMAS		SUBOBJETIVOS DOS PROGRAMAS		AÇÕES	
F	Programa de Segurança Viária e Educação para o Trânsito	F1	Reduzir o número de incidentes envolvendo vítimas fatais	F1.1	Diminuição do limite de velocidade a 50km/h em vias dentro do perímetro urbano
				F1.2	Diminuição do limite de velocidade a 30km/h em vias locais (bairros)
				F1.3	Implantação de medidas de acalmamento de tráfego (implantação de lombadas, faixas elevadas, faixas de pedestres, alargamentos de calçada e redução da distância de travessias para pedestres)
		F2	Aumentar a sensação de segurança no trânsito, com enfoque nos usuários de modos ativos	F3.1	Formação e treinamento de motoristas de ônibus quanto a segurança viária, com enfoque no respeito de pedestres e ciclistas
				F3.2	Formação e treinamento de taxistas quanto a segurança viária, com enfoque no respeito de pedestres e ciclistas
				F3.3	Formação e treinamento de mototaxistas quanto a segurança viária, com enfoque no respeito a pedestres e ciclistas
				F3.4	Realização de campanhas educativas para o trânsito, com enfoque no respeito a pedestres e ciclistas

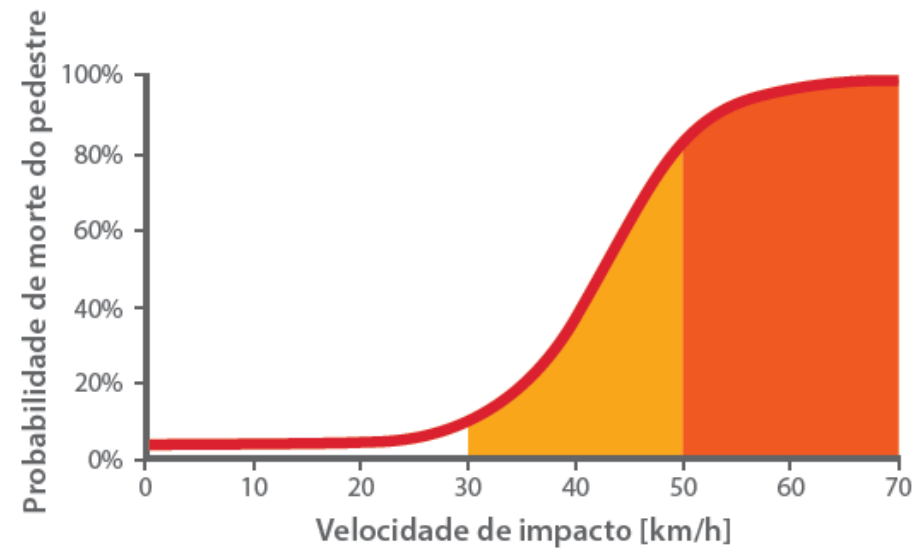
INCIDENTES DE TRÂNSITO (2003 a 2012)



- AÇÕES**
- F1.1 Diminuição do limite de velocidade a 50km/h em vias dentro do perímetro urbano**
 - F1.2 Diminuição do limite de velocidade a 30km/h em vias locais (bairros)**
 - F1.3 Implantação de medidas de acalmamento de tráfego** (implantação de lombadas, faixas elevadas, faixas de pedestres, alargamentos de calçada e redução da distância de travessias para pedestres)



Fonte: Embarq Brasil, 2015



Fonte: Embarq Brasil, 2015

INCIDENTES DE TRÂNSITO (2012)

ACIDENTES	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2012	MÉDIA ANUAL
Com danos materiais	315	356	341	361	420	495	455	462	385	399
Com vítimas fatais	4	6	4	4	5	3	5	6	4	5
Com vítimas não fatais	156	229	199	251	291	346	292	302	309	264
TOTAL ACIDENTES	475	591	544	616	716	844	752	770	698	667
VÍTIMAS	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2012	MÉDIA ANUAL
Fatais	4	7	4	4	7	3	6	6	5	5
Não fatais	207	273	250	333	385	438	384	376	424	341
Vítimas fatais (% do total)	1,9%	2,5%	1,6%	1,2%	1,8%	0,7%	1,5%	1,6%	1,2%	1,5%
TOTAL VÍTIMAS	211	280	254	337	392	441	390	382	429	346

Fonte: Departamento Estadual de Trânsito - DENATRAN/MS. Relatórios anuais de 2004 a 2012.

LOGRADOUROS CRÍTICOS (2012)	
1. PORTO CARRERO	17
2. DOM AQUINO	14
3. CABRAL	13
4. CIRIACO DE TOLEDO	11
5. 21 DE SETEMBRO	11
6. DOM PEDRO II	9
7. AMERICA	9
8. RIO BRANCO	8
9. EDU ROCHA	8
10. FIRMO DE MATOS	8
SUBTOTAL	108
TOTAL NO ANO DE 2012	15%

Os 10 logradouros mais críticos no ano de 2012 equivalem a 15% do total de acidentes ocorridos.



Fontes: Logradouros Críticos (DETRAN/MS 2012) e Cruzamentos com maior número de acidentes (AGETRAT/PMC, 2015)

INCIDENTES DE TRÂNSITO CICLISTAS (2015)

ID	LOCAL DOS ACIDENTES*
1	Rua Edu Rocha X Rua América**
2	Rua Edu Rocha X Rua Campo Grande
3	Rua Edu Rocha X Rua Dom Aquino
4	Rua Edu Rocha X Rua Paraná
5	Rua Edu Rocha X Av. Porto Carreiro
6	Rua Colombo x Rua 7 de Setembro
7	Rua América X Rua Antonio Maria Coelho
8	Rua 21 de Setembro x Rua Porto Carreiro
9	BR-262

Notas: *Locais identificados de acidentes com ciclistas nos últimos 3 anos (pesquisa de campo com amostra de 307 entrevistados). **ocorreram 2 acidentes no mesmo local.

Identificou-se uma concentração de acidentes na Rua Edu Rocha e outras vias de circulação de veículos em maior velocidade.



INDICADORES

- Prover informações sobre a evolução de um aspecto ou problema focado;
- Subsidiar o desenvolvimento de políticas públicas e definição de prioridades;
- Contribuir para o acompanhamento de ações; e
- Ser ferramenta de difusão de informação.

monitorar o desempenho tendo por principal objetivo de avaliar recursos alocados e os resultados obtidos

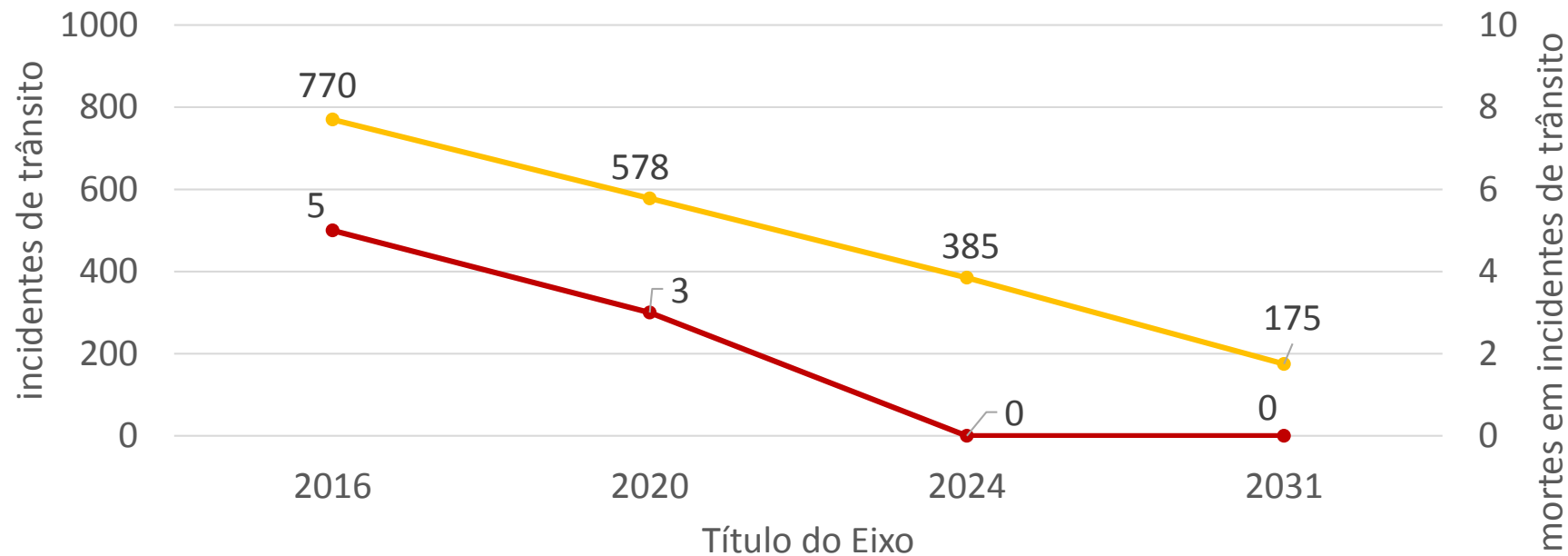
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Indicadores de Efetividade (impacto)

Objetivos Estratégicos	Indicadores de Efetividade (impacto)	Metas			
		Atual	2020	2024	2031
I - promover os deslocamentos ativos	Porcentagem de deslocamentos a pé	28%	30%	32%	36%
	Porcentagem de deslocamentos realizados por bicicleta	8%	10%	14%	16%
II - tornar o transporte coletivo mais atrativo do que o transporte individual	Porcentagem de viagens em transporte coletivo	20%	22%	24%	28%
III - promover a segurança no trânsito e a redução do número de incidentes	Número de mortes em incidentes de trânsito por ano [1]	5	3	0	0
	Número de incidentes de trânsito por ano [1]	770	578	385	175
IV - assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental	Emissões de gases de efeito estufa (GEE) [2]	-	-	-	-
	Emissões de material particulado (PM) [2]	-	-	-	-
	Porcentagem da população que vive a menos de 300 m de um ponto de embarque de transporte público [3]	10%	10%	10%	10%
	Razão entre oferta de emprego e população por bairro [4]	-	-	-	-
V - tornar a mobilidade urbana um fator de redução de desigualdades e inclusão social	Porcentagem da população vivendo na proximidade de equipamentos públicos básicos [5]				
	Proporção da tarifa do transporte coletivo urbano em relação à renda mediana familiar per capita [6]	25,26%	20%	15%	10%
	Proporção da tarifa do transporte coletivo rural em relação à renda mediana familiar per capita [7]	20,18%	15%	13%	10%

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Indicadores de Efetividade (impacto)

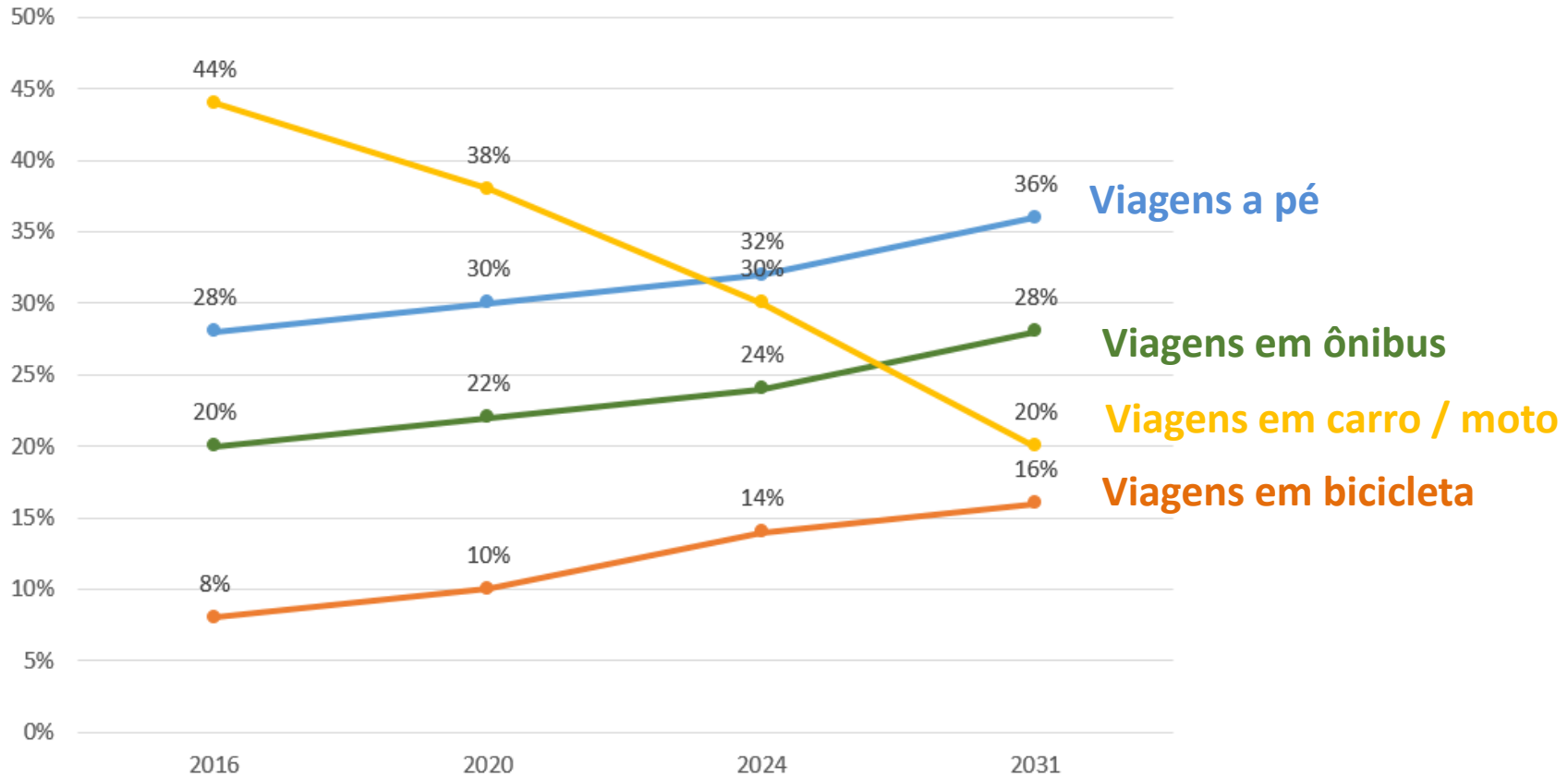


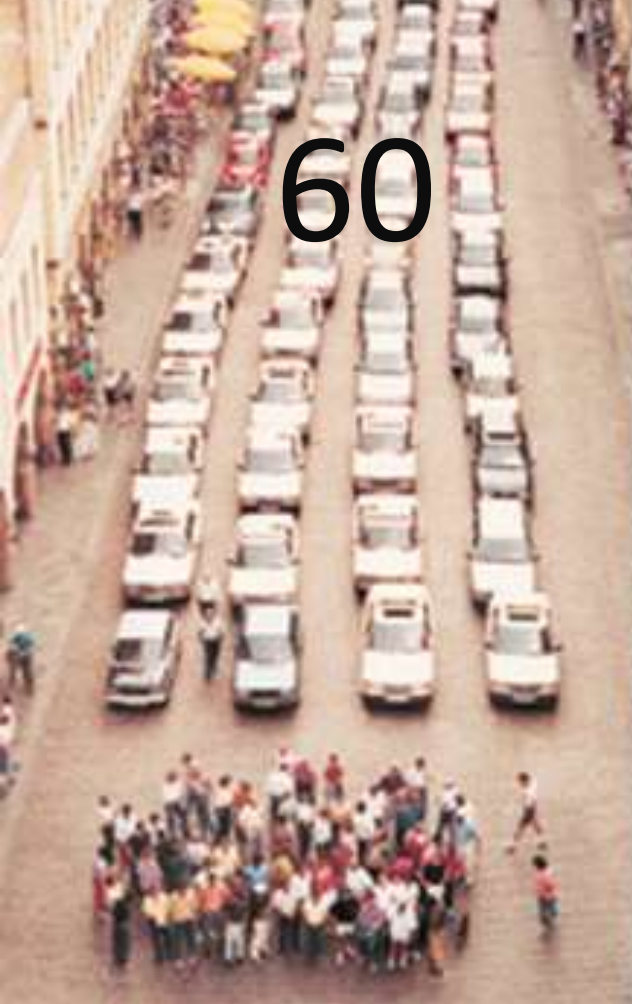
—●— Número de incidentes de trânsito por ano

—●— Número de mortes em incidentes de trânsito por ano

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Indicadores de Efetividade (impacto)





60



60



60

Fonte: Muester Planning Office, 2001

PROGRAMAS, METAS E AÇÕES

Objetivo estratégico IV - assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental;

PROGRAMAS		SUBOBJETIVOS DOS PROGRAMAS		AÇÕES	
G	Programa de Mobilidade Sustentável	G1	Reduzir emissões de poluentes locais e gases de efeito estufa	G1.1	Realização de inventário de emissões (gases de efeito estufa e poluição - material particulado)
				G1.2	Incentivos para a substituição das tecnologias e combustíveis da frota municipal de ônibus por alternativas mais eficientes e não poluentes
				G1.3	Incentivos para a substituição das tecnologias e combustíveis da frota municipal de veículos motorizados por alternativas mais eficientes e não poluentes
				G1.4	Incentivos para a substituição das tecnologias e combustíveis da frota municipal de táxis por alternativas mais eficientes e não poluentes
		G2	Integrar o planejamento da mobilidade com o planejamento urbano e uso do solo	G2.1	Restrição do perímetro urbano (revisão do Plano Diretor)
				G2.2	Incentivo ao adensamento populacional ao longo dos eixos de transporte coletivo (revisão do Plano Diretor)
				G2.3	Priorização de investimentos de infraestrutura de mobilidade em áreas de maior vulnerabilidade social
				G2.4	Incentivos à instalação de comércio e serviços nos bairros
				G2.5	Incentivos à promoção de empregos nos bairros
				G2.6	Elaboração de projeto de adequação do entorno da ferrovia (trecho urbanizado)
				G2.7	Elaboração de projeto de revisão do uso da estação ferroviária existente
				G2.8	Implantação de adequação do entorno da ferrovia (trecho urbanizado)
				G2.9	Construção de novo equipamento com revisão do uso da estação ferroviária existente
				G2.10	Regulamentação de instrumentos urbanísticos previstos no Estatuto da Cidade (outorga onerosa, AIU)

PROGRAMAS, METAS E AÇÕES

Objetivo estratégico V - tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social e redução de desigualdades;

PROGRAMAS		SUBOBJETIVOS DOS PROGRAMAS		AÇÕES	
H	Programa de Redução de Desigualdade	H1	Distribuir equipamentos públicos no território	H1.1	Diagnóstico de bairros desprovidos em relação a presença de equipamentos públicos de uso cotidiano: creches, escolas de ensino infantil e fundamental, unidade básica de saúde, equipamentos de esporte, praças, parques e CRAS)
				H1.2	Desenvolvimento de plano de implantação de equipamentos públicos em bairros desprovidos em consonância com o Plano Diretor
		H2	Aumentar a mobilidade da população de baixa renda	H2.1	Estudo e definição de política tarifária para redução do custo do transporte público coletivo
				H2.2	Estudo para extensão da gratuidade 100% a estudantes que pagam 50% da tarifa
				H2.3	Estudo para implantação de tarifa social (renda familiar reduzida e desempregados)
				H2.4	Incentivo ao uso de bicicletas populares
		H3	Aumentar a mobilidade da população portadora de necessidades especiais	H3.1	Adequação da frota de ônibus à acessibilidade universal
				H3.2	Adequação dos pontos de ônibus/calçadas do entorno à acessibilidade universal

PROGRAMAS, METAS E AÇÕES

Objetivo estratégico VI - otimizar a gestão do espaço viário

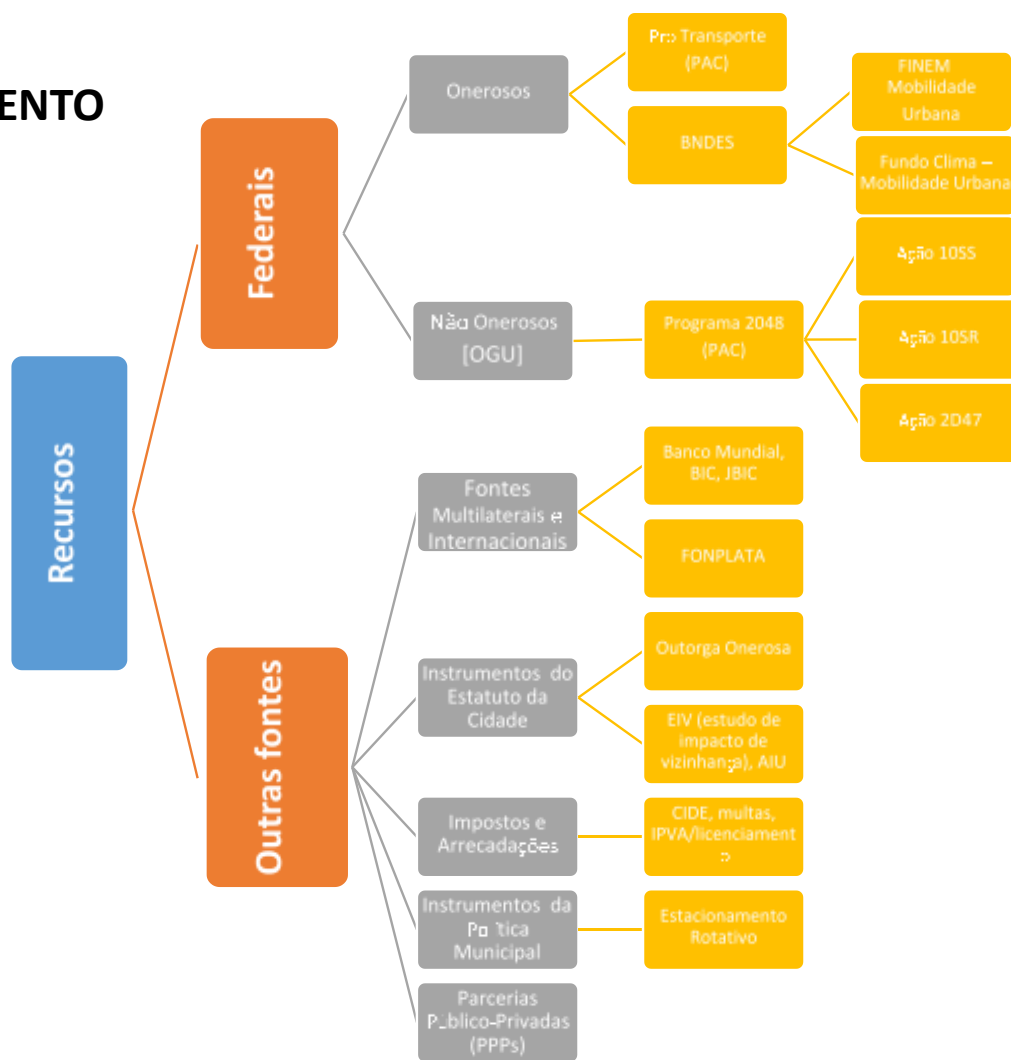
PROGRAMAS		SUBOBJETIVOS DOS PROGRAMAS		AÇÕES	
I	Programa de Reorganização das Vias e de Estacionamentos	I1	Aprimorar a gestão do espaço viário	I1.1	Definição de hierarquia viária
				I1.2	Elaboração de projeto de reorganização da circulação viária
				I1.3	Implantação de medidas de adequação viária (sinalização)
				I1.4	Regulamentação da circulação de veículos de carga no perímetro urbano
				I1.5	Fiscalização da circulação de veículos de carga no perímetro urbano
				I1.6	Implantação de sistemas de controle e de fiscalização de tráfego (radares)
				I1.7	Implantação de semáforos e sinalização viária
				I1.8	Implantação do Sistema de Estacionamento Rotativo - SER no centro de Corumbá
				I1.9	Fiscalização da circulação de veículos motorizados
				I1.10	Fiscalização do estacionamento de veículos motorizados
				I1.11	Fiscalização do tráfego de fronteira (destaque para a frota irregular de táxis da Bolívia)
				I1.12	Regulamentação do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV
J	Programa de Implantação e Qualificação da Infraestrutura Rodoviária	J1	Qualificar e ampliar a rede viária municipal	J1.1	Manutenção de vias existentes
				J1.2	Sinalização de vias existentes
				J1.3	Pavimentação de vias novas
				J1.4	Sinalização de vias novas
		J2	Mitigar impactos do anel viário existente	J2.1	Elaboração de projeto de mitigação de impactos do anel viário existente
				J2.2	Implementação de medidas de mitigação de impactos do Anel Viário existente
				J2.3	Iluminação de trecho urbano do anel viário
		J3	Implantar alternativa ao anel viário existente	J3.1	Elaboração de Estudos de Viabilidade de Novo Anel Viário
				J3.2	Elaboração de Projeto de Novo Anel Viário
J3.3	Construção de Novo Anel Viário				
L	Programa de Implantação e Qualificação da Infraestrutura Portuária	L1	Qualificar o Porto Geral	L1.1	Revisão de proj. de implementação do Porto Geral para pequenas cargas
				L1.2	Revisão de proj. de implementação p/embarque e desembarque de passageiros
				L1.3	Revisão de proj. p/ urbanização da orla Fluvial
				L1.4	Implementação e adequação da orla para mobilidade e acessibilidade
				L1.5	Incentivo a construção de porto para grandes cargas (privado)

PROGRAMAS, METAS E AÇÕES

Objetivo estratégico VII - estruturar a gestão pública da mobilidade urbana e rural no município

PROGRAMAS		SUBOBJETIVOS DOS PROGRAMAS		AÇÕES	
M	Programa de Gestão da Mobilidade Urbana e Rural	M1	Estruturar mecanismos de captação e gestão de recursos	M1.1	Criação de Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano
				M1.2	Monitoramento de convênios para captação de recursos da mobilidade
		M2	Atualizar estudos e planejamento de forma periódica	M2.1	Realização e atualização da Pesquisa de Origem Destino (base domiciliar)
				M2.2	Realização e atualização de Pesquisa de Caracterização Modal sistemática
				M2.3	Realização e atualização de Pesquisa de Contagem Volumétrica de Fluxo
				M2.4	Revisão do PMOB Corumbá
		M3	Gestão participativa e controle social	M3.1	Atribuição de função de monitoramento da implementação do PMOB à Comissão Técnica de Mobilidade Urbana do Conselho Municipal da Cidade de Corumbá
				M3.2	Criação e instituição do regimento da Comissão Técnica de Mobilidade Urbana do Conselho Municipal da Cidade de Corumbá
				M3.3	Elaboração e atualização do Sistema de Informações da Mobilidade de Corumbá a ser monitorado pela Comissão de Mobilidade Urbana
				M3.4	Divulgação dos dados consolidados do Sistema de Informações da Mobilidade de Corumbá

RECURSOS E FONTES DE FINANCIAMENTO



• Criação de Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano - FUNDURB

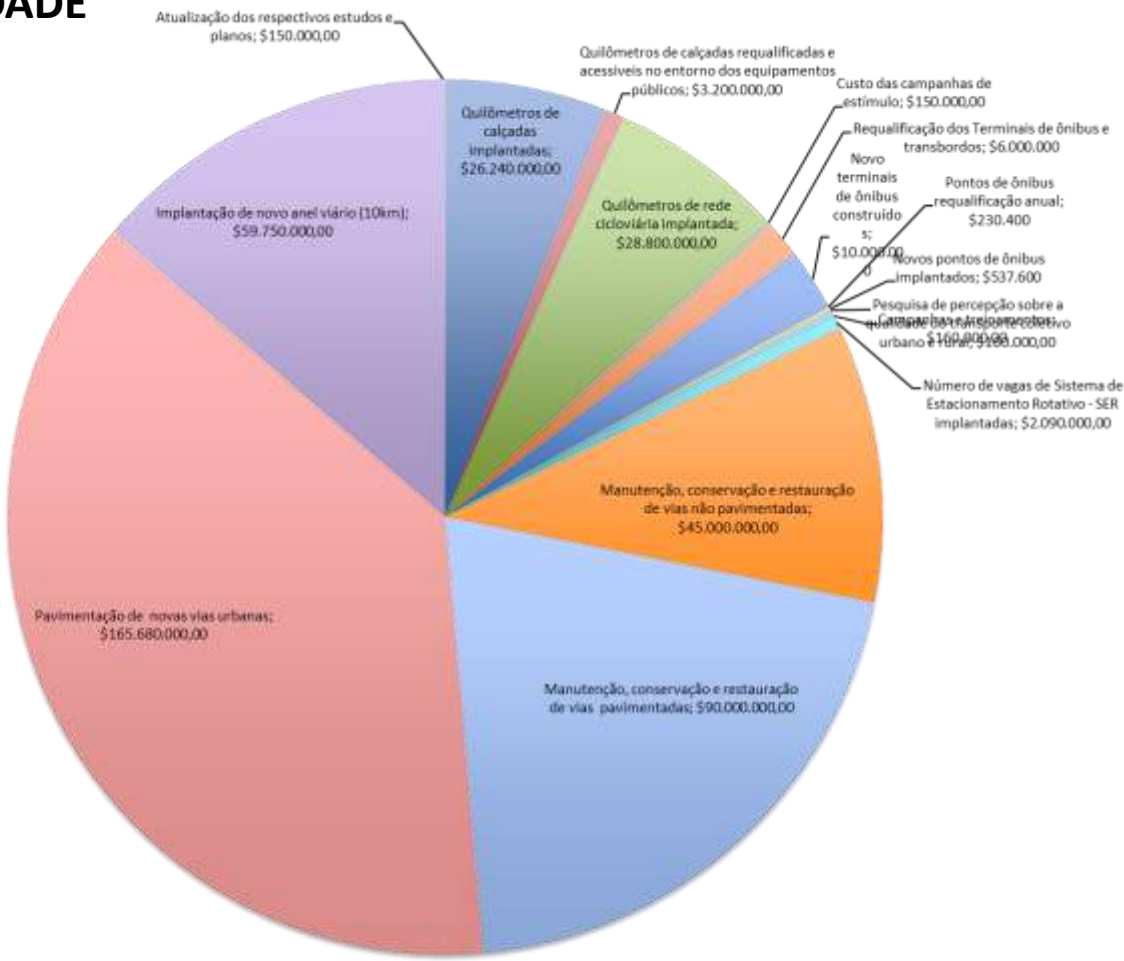
Desenvolvimento urbano e mobilidade como destaque, para não engessar a administração.

Origem de Recursos	Tipo	Destinação Possível	Exemplo
Recursos de Multas	Arrecadação por multa	Sinalização, Educação de Trânsito, Fiscalização	Possibilidade de uso em sinalização vertical ou horizontal, como pintar ciclofaixas, força-tarefa para fiscalização e aplicação da legislação vigente.
IPVA	Imposto	Livre	Não se pode vincular os impostos diretamente mas pode-se firmar compromisso de investimento em proporções equivalentes à arrecadação do tributo (6% da arrecadação tributária em 2015).
CIDE	Contribuição	Infraestrutura de Transportes	Acessibilidade de pontos de ônibus, melhorias em pontos de ônibus, calçadas, ciclofaixas.
Concessionária de Ônibus	Acordo	Livre	Pode-se acordar juntamente com a concessionária do transporte coletivo que lucro que ultrapasse, por exemplo, 15% no mês seja contribuído ao fundo ou que seja diretamente reinvestido pela empresa em benfeitorias no sistema.
Outorga Onerosa do Direito de Construir	Legislação Urbanística	Conforme Art. 26 do Estatuto da Cidade	Desde investimentos diretos em mobilidade, com prioridade para mobilidade ativa (não motorizados) até políticas de descentralização de atividades e serviços, diminuindo pressão sobre o sistema de transporte.
Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV	Legislação Urbanística	Livre	Compensações e investimentos no entorno ou a serem aplicados em áreas de maior necessidade por critério social e abrangência.
Área de Intervenção Urbana - AIU	Legislação Urbanística	Livre	Investimentos em infraestrutura ou arrecadação livre para uso discricionário do Fundo.

ESTIMATIVA DO CUSTO DA MOBILIDADE

O valor bruto estimado de investimento nos próximos 15 anos é de **R\$ 440 milhões**:

- **R\$ 412,7 milhões dos cofres públicos = R\$30 milhões por ano** (12% da receita municipal do ano de 2015).
- **manutenção de vias urbanas e rurais = 135 = 33,5% do total;**
- **Sistema de Estacionamento Rotativo geraria ao menos R\$ 10 milhões nos próximos 15 anos;**



ESTIMATIVA DO CUSTO DA MOBILIDADE

O valor bruto estimado de investimento nos próximos 15 anos é **de R\$ 440 milhões**

- **R\$ 412,7 milhões dos cofres públicos = R\$30 milhões por ano**
- (12% da receita municipal do ano de 2015).
- **manutenção de vias urbanas e rurais = 135 = 33,5% do total;**
- **Sistema de Estacionamento Rotativo geraria ao menos R\$ 10 milhões nos próximos 15 anos;**

MONITORAMENTO

RESPONSABILIDADE: Comitê Técnico de Mobilidade do Conselho Municipal da Cidade de Corumbá

ATRIBUIÇÕES:

- **Gerenciar o Sistema de informações da Mobilidade**
(atualizar dados e disponibilizar online);
- **Monitorar indicadores** (atualizar dados e disponibilizar online);
- **Reuniões semestrais para apresentação dos dados;**
- **Elaboração de Relatório Anual com reunião aberta à população;**

REVISÃO DO PMOB CORUMBÁ

- Obrigatoriedade da revisão a cada 8 (oito) anos;
- Responsabilidade da Prefeitura Municipal de Corumbá;
- Plano de Mobilidade integrado ao Plano Diretor.

PRAZO DE REVISÃO: 2024

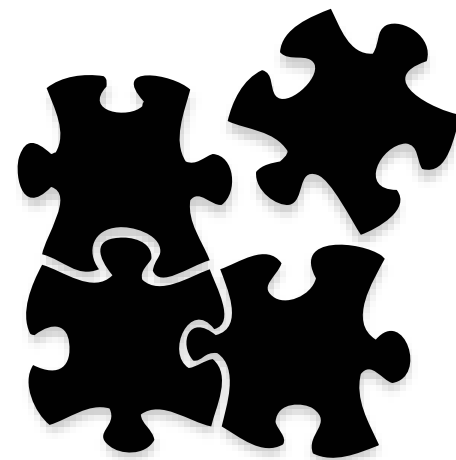
Etapa 4

Plano de Mobilidade Urbana e Rural

abril/2016

Plano de Mobilidade Urbana e Rural consolidado inclui:

- Plano de Mobilização Social;
- Diagnóstico Técnico-Participativo;
- Prognóstico;
- Plano de Ação.



15 DIAS DE CONSULTA PÚBLICA

Etapa 5

Minuta de Lei da Política de Mobilidade

abril/2016



- Elaboração da Minuta de Lei para Política Municipal de Mobilidade e encaminhamento para a Câmara Municipal de Vereadores.
- Análise e formalização da Lei Municipal de Mobilidade.

MINUTA DE PROJETO DE LEI Nº XX/2016

“Aprova o Plano Municipal de Mobilidade Urbana e Rural e Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana e Rural de Corumbá.”

Art. 1º Fica instituído o Plano Municipal de Mobilidade Urbana e Rural e a Política Municipal de Mobilidade Urbana e Rural de Corumbá/MS.

Parágrafo único. Para os fins desta Lei, entende-se por mobilidade urbana o conjunto de deslocamento de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários modais de transporte.

Art. 2º O objetivo geral da Política Municipal de Mobilidade é proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os meios de transporte coletivos e não-motorizados, de forma inclusiva e sustentável.

Art. 3º Os princípios da Política Municipal de Mobilidade Urbana e Rural, em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, são:

I – Universalidade do direito de se deslocar e usufruir a cidade;

II - Acessibilidade ao portador de deficiência física ou de mobilidade reduzida;

III - Desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômica e ambiental;

III - Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana e Rural;

V - Segurança nos deslocamentos para promoção da saúde e garantia da vida;

VI - Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VII - Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

VIII - Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e na prestação do serviço de transporte coletivo.

Art. 4º A Política Municipal de Mobilidade observará as 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 do Município;

II – Prioridade dos pedestres e dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - criação de medidas de desestímulo à utilização do transporte individual motorizado;

IV - Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no município;

V - Incentivo 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;

VII - Integração da política de mobilidade da cidade de Corumbá com o Município de Ladário e a fronteira internacional Brasil-Bolívia com o Município de Puerto Quijarro; e

VIII - Busca por alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do PMOB Corumbá.

Art. 5º Para o alcance do objetivo geral, conforme art. 2º desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes objetivos estratégicos:

I - Promover os deslocamentos não motorizados;

II - Tornar o transporte coletivo mais atrativo do que o transporte individual;

III - Promover a segurança no trânsito e a redução do número de acidentes;

IV - Assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimulem o uso de modos não motorizados;

V - Tornar a mobilidade urbana um fator de redução das desigualdades;

VI - Otimizar a gestão do espaço viário;

VII - Estruturar a e fortalecer a gestão pública da mobilidade urbana e rural no município.

Art. 6º Fica instituído o Plano Municipal de Mobilidade Urbana e Rural de Corumbá (PMOB), competindo ao Poder Público municipal, em suas atribuições:

I – Executar a Política Municipal de Mobilidade conforme estabelecido no Plano de Mobilidade Urbana e Rural de Corumbá em anexo.

II – Revisar o Plano Municipal de Mobilidade Urbana e Rural a cada 8 (oito) anos;

III – Atribuir a função de monitoramento da implementação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana e Rural de Corumbá para o Comitê Técnico de Mobilidade do Conselho Municipal da Cidade de Corumbá.

Página:

www.pmobcorumba.wordpress.com

Facebook:

www.facebook.com/pmobcorumba

EQUIPE DA RISCO ARQUITETURA URBANA

André Dal'Bó da Costa - Arquiteto Urbanista (coordenação)

Ramiro Levy - Arquiteto Urbanista (coordenação)

Armando Funari - Economista

Bernardo Serra – Economista

Felipe Ferreira Dias - Engenheiro Ambiental

Haydée Svab - Engenheira Civil

Isis Bernardo Ramos – Geógrafa

Marcos Kiyoto de Tani Isoda - Arquiteto Urbanista

Marina Harkot - Cientista Social

www.riscoau.com

AGRADECIMENTOS

PREFEITURA MUNICIPAL DE CORUMBÁ

Prefeito Paulo Duarte

Maria Clara Scardini

FUPHAN

Fabio Provenzano Giovanni

Lauzie Mohamed Xavier

AGRADECIMENTOS

COMITÊ DE MOBILIDADE DE CORUMBÁ

Gabinete

FUPHAN

AGETRAT

SEINFRA

Câmara de Vereadores

Viação Cidade Corumbá

IPHAN

UFMS – Campus Pantanal

Sindicato dos taxistas

Associação dos Ciclistas

CAU

APAE

AGRADECIMENTOS

ALUNOS DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO MATO GROSSO DO SUL – CAMPUS PANTANAL

Prof. Edgar Costa

Prof. Beatriz Paula

Aguinaldo Rodrigues, Bruno Daniel Monteiro da Cruz, Carla Santana Arruda, Diana Carla Cruz Gomes Dourado, Edson Rodrigo dos Santos da Silva, Fernando de Souza da Silva, Fernando Lisboa dos Santos, Gilsimary Ribeiro Gomez, Karine Pierre da Silveira, Mario de Farias Peixoto, Michelle Freitas da Silva Costa, Priscila de Godoy Leite, Regilaine Miranda de Moraes, Rodrigo Domingues da Costa, Rosa de Souza Ojeda Rolon, Viviana Teixeira da Costa

AGRADECIMENTOS

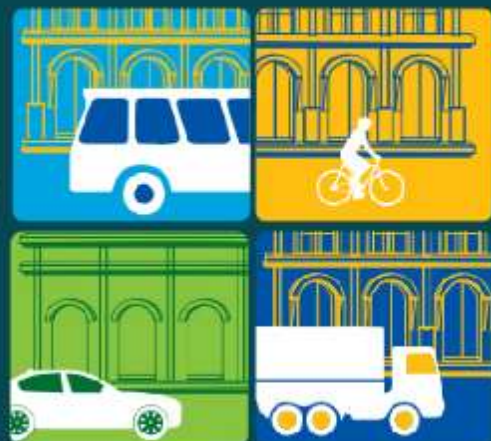
MARINHA DO BRASIL

Contra Almirante Petrônio Augusto Siqueira de Aguiar
(Comandante do 6º Distrito Naval)

60 militares que participaram da contagem de tráfego

A cidade para todos

PMOB CORUMBÁ



Plano Municipal de Mobilidade Urbana e Rural de Corumbá



PARCERIA TÉCNICA:

RISCO
arquitetura urbana

APOIO:



REALIZAÇÃO:



ORGANIZANDO BEM DA CIDADE. CRIANDO SEM DAR PREGUIÇA.

