

**CIDADE DE BARRA MANSA**

# PlanMob

**Plano de Mobilidade Urbana 2023**

**Política Municipal de Mobilidade Urbana 2043**



**09 - METODOLOGIA SIMPLIFICADA PARA UM PLANO DE MOBILIDADE URBANA COM PROPOSTA PARA ADEQUAÇÃO ADMINISTRATIVA**



**CADERNO DE ESTUDOS TÉCNICOS**



# CEPLAM

Comissão de Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana  
Criado pela Portaria N.º 44/2022 – GP

## METODOLOGIA SIMPLIFICADA PARA UM PLANO DE MOBILIDADE URBANA COM PROPOSTA PARA ADEQUAÇÃO ADMINISTRATIVA

### 1 – CONTEÚDO MÍNIMO DOS PLANOS DE MOBILIDADE URBANA

Como é de conhecimento público, o conteúdo mínimo que deverá constar no plano de mobilidade urbana é descrito no artigo 24 da Lei nº 12.587/12 como mostrado a seguir:

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

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

Este conteúdo mínimo deve ser desenvolvido levando-se em conta alguns conceitos primordiais.

São eles:

- A priorização do transporte não motorizado sobre o motorizado;
- A priorização do transporte coletivo sobre o individual;
- A integração com a política de desenvolvimento urbano e as demais políticas setoriais (saneamento, habitação, uso do solo); e
- A participação da sociedade no planejamento, fiscalização e avaliação dessa política.



## **2 – METODOLOGIA SIMPLIFICADA PARA EXECUÇÃO DE UM PLANO DE MOBILIDADE URBANA**

Uma metodologia simplificada para elaboração de um plano de mobilidade urbana para municípios de porte médio como Barra Mansa, ancora-se basicamente em três pontos nodais:

A) Em cidades com essas características é possível identificar claramente os insumos e diagnósticos necessários para o planejamento da mobilidade urbana, tais como:

- Principais polos geradores de viagem;
- Modos e serviços de transporte urbano;
- Principais vias, e
- A legislação e projetos existentes.

Resta claro que essa avaliação pode e deve ser feita pelo próprio município, dispensando a contratação de serviços terceirizados de qualquer espécie.

B) Sem dúvida alguma, um plano de mobilidade urbana deve ser compatível com os projetos e leis vigentes na cidade onde será executado. Por mais expertise que uma consultoria externa possa ter em relação à questões pertinentes a este tema, dificilmente um plano de qualidade será implementado se não for adequado à realidade da cidade a que pretende atender.

Não existem modelos padronizados que magicamente se ajustem às tipicidades de cada município.

C) Por fim vale ressaltar que o Plano de Mobilidade deve conter os itens mínimos estabelecidos na Política Nacional de Mobilidade Urbana.

### **2.1 – DIAGNÓSTICO**

É uma ferramenta primordial de planejamento, onde se busca uma avaliação primorosa de análise, investigação e reconhecimento dos problemas de mobilidade urbana existentes no município. Sem um diagnóstico preciso não seremos capazes de definir os objetivos principais do plano, e sequer seremos capazes de avaliar corretamente a efetividade das ações eventualmente adotadas e logicamente também não seremos capazes de monitorar se os efeitos obtidos com a implementação do plano traduziram-se em melhorias de fato.



É nesta etapa que levantamos e sistematizamos o universo de dados e de informações que nos capacitarão a obter um instantâneo a respeito de quais são as reais condições de deslocamento pelo tecido urbano, permitindo-nos planejar quais serão as melhores alternativas para elaboração da política de mobilidade da cidade.

Por sua vez, é neste instante que identificamos precisamente os problemas enfrentados diariamente pelos cidadãos para acessar todas as oportunidades que a cidade oferece e principalmente quais são os entraves que devem ser superados, permitindo-nos também elencar a escala de prioridades a ser adotada pelo plano de mobilidade.

Em nosso caso concreto alguns dados já foram elencados e já estão disponíveis para análise, entretanto é certo que haveremos de realizar alguns levantamentos de campo.

## **2.2 – OBJETIVOS**

Os objetivos devem obviamente representar de forma clara a visão de futuro que se pretende construir para o município, são descrições objetivas de onde se quer chegar ou sobre o que se quer alcançar efetivamente com o Plano de Mobilidade Urbana.

Sempre é bom ressaltar que deverão ser consideradas as diretrizes estabelecidas no Plano Diretor e em legislações complementares pertinentes de forma a compatibilizar os diplomas legais. Instrumentos desconexos certamente não produzirão efeitos benéficos desejados e agravarão o quadro.

## **2.3 – METAS**

Este é o grande momento onde buscamos estabelecer a harmônica ligação entre os diagnósticos e os objetivos. As metas são fundamentais para se atingir o objetivo desejado. Ressaltamos que são as metas que estabelecem o passo a passo a ser seguido para materialização do objetivo desejado, estabelecendo também e principalmente os prazos factíveis para se concretizar tal empreitada.

## **2.4 – AÇÕES ESTRATÉGICAS**

Não é preciso ser um militar para entender a importância da estratégia para concretizar qualquer ação objetiva. É claro que para se alcançar qualquer meta é necessário prever uma série de ações para materializá-la. Estratégia é o padrão ou o plano que integra as principais metas, políticas e a sequência de ações que o



município deve executar de forma a obter, em nosso caso concreto, um todo coerente em matéria de mobilidade urbana.

## 2.5 – CONTEÚDOS EXTRAS E COMPLEMENTARES

Mesmo os planos executados com metodologia simplificada devem conter uma introdução com informações básicas sobre o município, um pequeno histórico sobre a evolução da cidade, e sobre seus principais vetores econômicos e todos os mapas pertinentes.

## 3 – CONCLUSÃO

É de importância fundamental que o Plano de Mobilidade Urbana de Barra Mansa contemple os onze pontos especificados na Política Nacional de Mobilidade Urbana, ou seja, na Lei Nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012.

Sabemos que o planejamento urbano, que está estabelecido como diretriz pelo Estatuto da Cidade, Lei Nº 10.257/01, é o instrumento fundamental e necessário para o crescimento sustentável das cidades brasileiras.

Planejamento é o instrumento de gestão por excelência. Não planejar qualquer ação, de qualquer natureza é flertar com o caos, a desordem e o fracasso.

O sucesso de qualquer empreendimento, de qualquer tipo ou forma, está essencialmente vinculado à qualidade do planejamento a ele realizado e o planejamento urbano é o instrumento por excelência para realização e efetivação do **direito à cidade**.

O **direito à cidade**, por sua vez, foi definido por Henri Lefbvre em sua obra “*O Direito à Cidade*”, como o “*direito à vida urbana, transformada, renovada*”, ou seja, ela abarca um conjunto de medidas destinadas a **promover a melhoria da qualidade de vida de seus habitantes, mediante a adequação do espaço urbano e a fruição de bens, serviços e equipamentos comunitários**.

Esta definição deste Filósofo francês é muito apropriada pois estabelece um link entre uma disciplina eminentemente técnica, relacionada com o estudo, regulação, controle e planejamento da cidade, com o Direito, que é, resumidamente, a norma das ações humanas na vida social.

Não existiriam cidades se não existissem humanos.

Somos animais sociais e buscamos viver juntos pois a união de esforços, visando um objetivo comum, leva ao progresso.



O contraponto a esta organização social harmônica é o que o filósofo Jean-Jacques Rousseau definiu como “estado de natureza”, qual seja o **domínio absoluto das liberdades individuais**.

A percepção de que não sobreviveríamos como espécie se passássemos toda nossa existência lutando para garantir o próprio lar e os bens nos levou a estabelecer uma espécie de pacto, um acordo que buscava equacionar esse estado de tensão permanente.

Definido pelos filósofos ditos “contratualistas” como Contrato Social, este acordo de convivência regido por normas de convivência social foi pioneiramente teorizado por Thomas Hobbes, que definiu que: “*o homem é o lobo do homem*”, ou seja, que existe no ser humano um desejo de dominar e de se sobrepor aos outros.

Para equilibrar este estado de coisas, e garantir uma convivência produtiva e próspera, primeiramente decidimos abrir mão de uma parcela de nossas liberdades individuais, estabelecendo a necessidade de criar uma liderança que acumulasse poder suficiente para controlar todos os membros da comunidade, mantendo a ordem.

Surgiram os reis e os exércitos e a evolução gradativa desse modelo culminou com a criação do estado nacional, **regido por leis, que garantem o predomínio do interesse coletivo sobre o interesse individual**.

Esse desenvolvimento das relações humanas permitiu, primordialmente, a evolução dos modos de produção e subsistência, proporcionando a invenção da agricultura, da metalurgia e do arado, levando a um aumento exponencial da produção de alimentos, em uma escala nunca vista anteriormente. Essa segurança alimentar permitiu que os homens abandonassem definitivamente a caça e a coleta, se estabelecendo em áreas próximas a grandes fontes de água, propícias à criação de lavouras, abandonando o modelo característico das pequenas vilas, processo este que culminou com a criação os grandes aglomerados de construções de destinadas ao armazenamento de bens, moradia e defesa, que tipicamente caracterizam as cidades.

O surgimento das cidades gerou a necessidade de se estabelecer regras de convivência harmônica entre este aglomerado de construções e pessoas, cada vez maior e mais complexo, e assim surgiu o Direito.



Com o tempo, a população urbana passou a crescer muito mais que a população rural e esse processo é hoje designado pelo termo “**urbanização**”.

A urbanização é um fenômeno moderno, típico da sociedade industrializada.

Este fenômeno entretanto gera incontáveis problemas.

Deteriora o meio ambiente, provoca a desorganização social ligada ao desemprego e a falta de moradias dignas, tudo associado com seríssimos problemas de higiene, saneamento básico e falta de segurança. A urbanização descontrolada também modifica o uso do solo transformando negativamente a paisagem urbana.

A solução para estes problemas é a **urbanificação**, qual seja a ordenação dos espaços habitáveis.

Historicamente, após o grande incêndio de Roma, no ano 64 d.C., na época do imperador Nero, (quando três das quatorze áreas da cidade foram completamente destruídas e outras sete ficaram danificadas), foram realizadas inúmeras obras de urbanificação remodelando a cidade. Temos então uma técnica que remonta aos primórdios da antiguidade clássica.

As técnicas primordialmente desenvolvidas neste período, tais como o alinhamento dos edifícios, a construção de praças e o arruamento regularmente projetado e construído evoluíram a partir do renascimento, por volta do século XIV, até se estabelecerem como uma ciência interdisciplinar logo após o início da revolução industrial no século XVIII.

Hoje conhecemos esta ciência como **Urbanismo**, que é a técnica da organização e da racionalização das aglomerações humanas.

Como bem definiu ilustre jurista José Afonso da Silva, o Urbanismo é hoje uma ciência, uma técnica e uma arte, cujo objetivo é a organização do espaço urbano, visando o bem-estar coletivo, através do **planejamento**, de legislação específica e da realização de obras públicas que permitam o desempenho harmônico e progressivo das **funções urbanas elementares**, quais sejam: habitação, trabalho, recreação do corpo e do espírito e circulação no espaço urbano.

Temos então que a mobilidade urbana nada mais é do que uma das funções urbanas elementares.



Mesmo a consecução dessas funções urbanas consideradas elementares geram conflitos entre os interesses coletivos e os interesses privados, no velho estilo característico do estado de natureza definido por Rousseau.

A composição desses conflitos de interesse urbanístico é função da lei.

No Brasil, essas leis receberam sistematização e unidade com a aprovação do Estatuto da Cidade, instituído pela Lei 10.257, de 10 de julho de 2001, que se somando às outras legislações dela derivadas, especialmente pelos Planos Diretores Municipais, constituem o que é denominado pela teoria jurídica como **Direito Urbanístico**.

Como é notório, as leis só possuem efetividade graças ao poder coercitivo por elas delegado aos entes estatais encarregados de garantir o seu cumprimento.

É assim com o Direito Penal, com o Direito Tributário entre outros, também o é com o Direito Urbanístico, entre outros.

Em Barra Mansa, o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental, que dispõe sobre a Política de Desenvolvimento Urbano do Município, Lei Complementar Nº 48, de 06 de dezembro de 2006, estabelece em seu Art. 51 que:

*Art. 51 – Para cumprir e fazer cumprir os programas, planos e projetos definidos pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Barra Mansa e necessários ao desenvolvimento da cidade poderá ser criado, através de Lei Específica, de acordo com o disposto no Inciso XIX, do Art. 37 da CRFB/88, o Instituto da Cidade de Barra Mansa, **Autarquia Municipal**, órgão de planejamento cujo objetivo será pensar a cidade sob o ponto de vista do projeto urbanístico, seus espaços e equipamentos públicos, seus sistemas de mobilidade, na execução de planos, projetos, pesquisas e implantação das ações voltadas para a produção da Cidade.*

*Parágrafo único – O Instituto da Cidade de Barra Mansa também fará parte, após sua criação, do Sistema Municipal de Planejamento e Gestão Urbana e Ambiental – SIMPLAG.*

Como é de conhecimento público, uma autarquia é um serviço autônomo, criado por lei, com **personalidade jurídica, patrimônio e receita próprios** para executar atividades típicas de Administração Pública, que requeiram, para seu melhor funcionamento, gestão administrativa e financeira descentralizada.



Em análise ligeira deste artigo, no caso concreto de Barra Mansa, entendemos que a criação de uma Autarquia Municipal para este fim é hoje um exagero.

De onde virá a receita?

Com a recente extinção da autarquia denominada SUSESP, (Superintendência de Serviços Públicos), que sobreviveu por alguns anos sem receita própria, com repasse direto de verba do orçamento da Prefeitura, o município entendeu que este modelo, atualmente, não tem condição de prosperar.

Excluindo o Serviço Autônomo de Água e Esgoto, que fornece um produto que o capacita de gerar receita própria, seria um equívoco propor a criação de uma autarquia nos mesmos moldes da extinta SUSESP.

Por outro lado, a criação de Subsecretarias, tanto na SMPU quanto Na SMOP, são alternativas mais práticas e economicamente viáveis para cumprir e fazer cumprir os programas, planos e projetos definidos pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental e pelo Plano de Mobilidade Urbana ora em construção, ambos fundamentais ao desenvolvimento da cidade.

O fortalecimento institucional dos mecanismos de planejamento urbano e polícia administrativa são fundamentais para o sucesso de qualquer política de ordenamento territorial.

O município hoje claramente não é capaz de evitar e corrigir as distorções no crescimento urbano e muito menos é capaz de garantir a plenitude do cumprimento dos programas, planos e projetos definidos pelo Plano Diretor.

Se tal situação ocorre com as diretrizes estabelecidas em uma legislação que remonta ao ano de 2006, já com 16 anos de vigência, como faremos com relação ao Plano de Mobilidade Urbana que se encontra hoje em fase de construção?

Carecemos urgentemente da criação de, pelo menos, duas novas estruturas administrativas, dedicadas exclusivamente à tarefa para cumprir minimamente essas diretrizes e planos.

Sugerimos a criação, na SMPU, de uma **Subsecretaria de Planejamento da Cidade**, com o escopo de controlar a gestão territorial do Município de Barra Mansa, em especial quanto ao uso e à ocupação do solo e aos planos, projetos e empreendimentos de impacto físico territorial relevantes, regulando também os processos de produção, estruturação e apropriação do espaço urbano, sugerindo e planejando ações com o objetivo de embelezar a cidade e melhorar a qualidade de



vida de sua população, buscando também fazer com que a vida urbana seja mais confortável, proveitosa e lucrosa. Deverá também realizar estudos que possibilitem estabelecer previsões confiáveis a respeito dos eventuais impactos gerados pelos programas, planos e projetos propostos no Plano Diretor, assim como sobre obras e empreendimentos de grande porte que pleiteiem licenciamento de implantação junto à SMPU.

Justifica-se esta proposta porque hoje temos que considerar seriamente o fato de que as cidades de todo o mundo estão passando por um processo de transformação profunda; a realidade atual é de que as cidades passaram a ser consideradas grandes empresas que, acima de tudo, estão pensando no lucro que podem auferir a longo prazo ao serem vendidas ao mercado mundial. Esse processo pode ser observado ocorrendo pelo mundo afora “*a todo vapor*” através das inúmeras campanhas de marketing vinculadas em todas as mídias que buscam vender a cidade a investidores de toda ordem.

A cidade se transformou em mercadoria em um mundo globalizado.

E esse novo nicho de mercado nada tem de diferente dos demais. Já podemos constatar que, em alguns casos, esta estratégia deu bons resultados, havendo melhorias substanciais nas cidades que abriram suas portas para empreendimentos de grande porte, especialmente porque há geração de empregos e logicamente melhorias na renda e no consumo.

Como disse Taynara de Carvalho Neves, no artigo “Cidade como mercadoria: da produção ao conflito”:

*“A forma de fazer e pensar a cidade precisa ser construída dentro de uma relação social coletiva que permita uma coesão entre os interesses sociais, econômicos e do mercado, para garantir que efetivamente ocorra um desenvolvimento significativo e, principalmente, uma apropriação da cidade como instrumento de realização da vida cotidiana.”*

Uma cidade fraturada socialmente, com seu tecido urbano permeado por nichos de pobreza, certamente não passará uma boa imagem a investidores em potencial.

Uma “mercadoria” ruim não agrega valor e não atrai bons investidores.

Hoje há um círculo vicioso que precisa ser rompido, pois uma sociedade só enriquece de fato quando todos os seus cidadãos tem acesso às condições mínimas para prosperar.



Precisamos “pensar a cidade” atuando de forma decisiva para impedir a reprodução dos ciclos de produção de miséria, fazendo isso com uma política de integração social que disponibilize a todos uma infraestrutura básica de qualidade.

Hoje a nossa cidade é uma mercadoria que carece de refinamento.

Temos que garantir que toda a população tenha acesso às áreas de entretenimento e lazer, escolas, hospitais e postos de saúde, transporte coletivo de qualidade, calçadas primorosamente construídas e adaptadas aos deficientes e aos demais portadores de necessidades especiais, sinalização funcional e efetiva, arborização urbana, redes de drenagem urbana funcionais, água potável para todos, encostas íntegras e estáveis, rios despoluídos, coleta e tratamento de esgotos e de lixo, etc.

Há um longo caminho a ser trilhado na busca pela qualificação plena e se não dispusermos de um corpo técnico dedicado a pensar a cidade com exclusividade, que seja capaz de diagnosticar suas carências, planejar e propor soluções em um prazo razoável e factível, continuaremos a fazer o que temos feito há décadas, qual seja, atuar exclusivamente sobre os efeitos negativos, sem dedicar qualquer esforço sobre as causas destes problemas.

Nossa cidade vizinha e conurbada, Volta Redonda dispõe do IPPU, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano, que funciona há décadas. É uma autarquia, que executa diversas funções:

1. Planeja a cidade de forma sistemática, através de projetos elaborados com uma visão de futuro do crescimento urbano, procurando otimizar a utilização de recursos municipais, elaborando projetos que melhorem a qualidade de vida da população no presente e no futuro.
2. Acompanha e promove suporte à fiscalização de obras públicas;
3. Fornece Certidões de Uso do Solo, Zoneamento, Características e Confrontações, Condomínio, Desmembramento, Remembramento e Consultas Técnicas Prévias;
4. Laudos de Perícia Técnica;
5. Laudos de Avaliação Imobiliária para desapropriação;
6. Laudos e Avaliações para Locação;
7. Expede alvarás, habite-se e registros relativos a projetos aprovados;
8. Fiscaliza a execução de obras de parcelamento do solo, de edificações e de intervenções urbanas;



9. Exerce o controle do uso do solo fazendo valer a legislação pertinente, em vigor, no município de Volta Redonda.

A SMPU de Barra Mansa executa rotineiramente as tarefas enumeradas de 2 a 9, entretanto, a tarefa número um, qual seja, planejar a cidade de forma sistemática, não é de forma alguma executada.

As coisas acontecem meio que de forma empírica, por tentativa e erro, baseada muita das vezes nas experiências pessoais de alguns dos profissionais que por aqui labutam, caracterizando-se mormente por um trabalho de combate aos problemas na medida em que acontecem. Como os bombeiros, o que realizamos é, por similitude, em grande medida, um verdadeiro combate aos incêndios na medida que acontecem.

Como é notório, se você deseja alcançar um objetivo de forma rápida e eficiente, o melhor recurso é executar o planejamento prévio de suas ações.

É assim no mundo dos negócios e também o é com o planejamento urbano.

Essa é a razão primordial de nossa proposta de criação da Subsecretaria de Planejamento da Cidade.

Por sua vez, para SMOP, Secretaria Municipal de Ordem Pública, propomos a criação de uma Subsecretaria de Trânsito e Transportes Rodoviários, cuja função primordial é planejar, controlar e avaliar as políticas de Mobilidade Urbana e os serviços de transportes de passageiros particulares e coletivos, sob o primado das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, com especial atenção aos meios não motorizados de transporte individual.

Em Volta Redonda estas funções estão sob os cuidados da Secretaria Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana, que executa:

1. Gestão operacional da Rodoviária Municipal;
2. Emissão de gratuidades para estacionamento rotativo, conforme a legislação;
3. Gestão e controle sobre as concessões do sistema de transporte público municipal;
4. Fiscalização do transporte escolar;
5. Gestão e controle das sinalizações viárias (placas, pinturas, semáforos, etc);
6. Estudos de viabilidade viária de mobilidade;
7. Gestão sobre o Plano de Mobilidade Urbana;



8. Interlocução com o Conselho Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana;
9. Atendimento à população.

Em Barra Mansa, excetuando os itens 06 e 07, as demais funções são executadas pela SMOP.

Sugerimos então que os estudos de viabilidade viária e mobilidade, assim como a gestão sobre o futuro Plano de Mobilidade Urbana fiquem sobre o controle da Subsecretaria de Trânsito e Transportes Rodoviários.

Como é de conhecimento geral, o Plano de Mobilidade Urbana é um instrumento de gestão pública que visa orientar as ações, projetos e investimentos em mobilidade urbana, que tem como um dos princípios fundamentais a integração sistêmica de todos os modais de deslocamentos, com clara prioridade pelo transporte coletivo e incentivo a opções não motorizadas.

Trata-se de um modelo de gestão que deve analisar o conjunto de medidas inter-relacionadas projetadas para satisfazer as necessidades de deslocamento de pessoas e mercadorias na cidade hoje e no futuro.

O Plano de Mobilidade Urbana deve atingir resultados consistentes para alcançar um modelo de cidade futura (visão), em um determinado período de tempo (prazo) monitorado por indicadores, cabendo à Subsecretaria de Trânsito e Transportes Rodoviários, promover as transformações efetivas na mobilidade urbana, através de um esforço político para promover as diversas formas de integração, superando as barreiras externas e melhorando os processos organizacionais e técnicos.

O plano de mobilidade deve ser um mecanismo de mudanças que garanta o direito à cidade para todos, sem perder de vista o fato de que a falta de mobilidade urbana é um **problema crônico e estrutural de todas as cidades**.

Ao mesmo tempo em que é “motor” do desenvolvimento, é a causa de inúmeros problemas, que impactam diretamente na economia da cidade e das pessoas que nela vivem.

Estudos apontam que inúmeras barreiras internas também estão ligadas ao fracasso de alguns planos de mobilidade. Entre as causas discriminadas, ressalta-se



PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA MANSA  
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO URBANO

---

a falta de equipes especializadas, a falta de dados, número de indicadores utilizados e, deficiências na identificação dos impactos das medidas propostas pelos planos.

Caberá a Subsecretaria de Trânsito e Transportes Rodoviários a tarefa de superar todos os entraves e proceder a avaliação do plano proposto ao longo de sua implementação.

É preciso ter em mente que para alcançar a mobilidade urbana sustentável temos que **frear a expansão urbana, reduzir os tempos e os custos dos deslocamentos, impulsionar os modos de locomoção não motorizados e priorizar o transporte coletivo**, ações estas que, em nosso entendimento, unem a SMPU à SMOP que, para serem bem-sucedidas nestas tarefas deverão sofrer um processo de fortalecimento institucional que, a nosso ver, ensejam a criação das duas Subsecretarias ora propostas.

Barra Mansa, 04 de outubro de 2022.

.....  
Arq.º Urb. Jorge Alberto Leal de Almeida  
Fiscal de Obras  
Membro do COINFE  
Mat.10791-3  
CAU/BR A22760-9