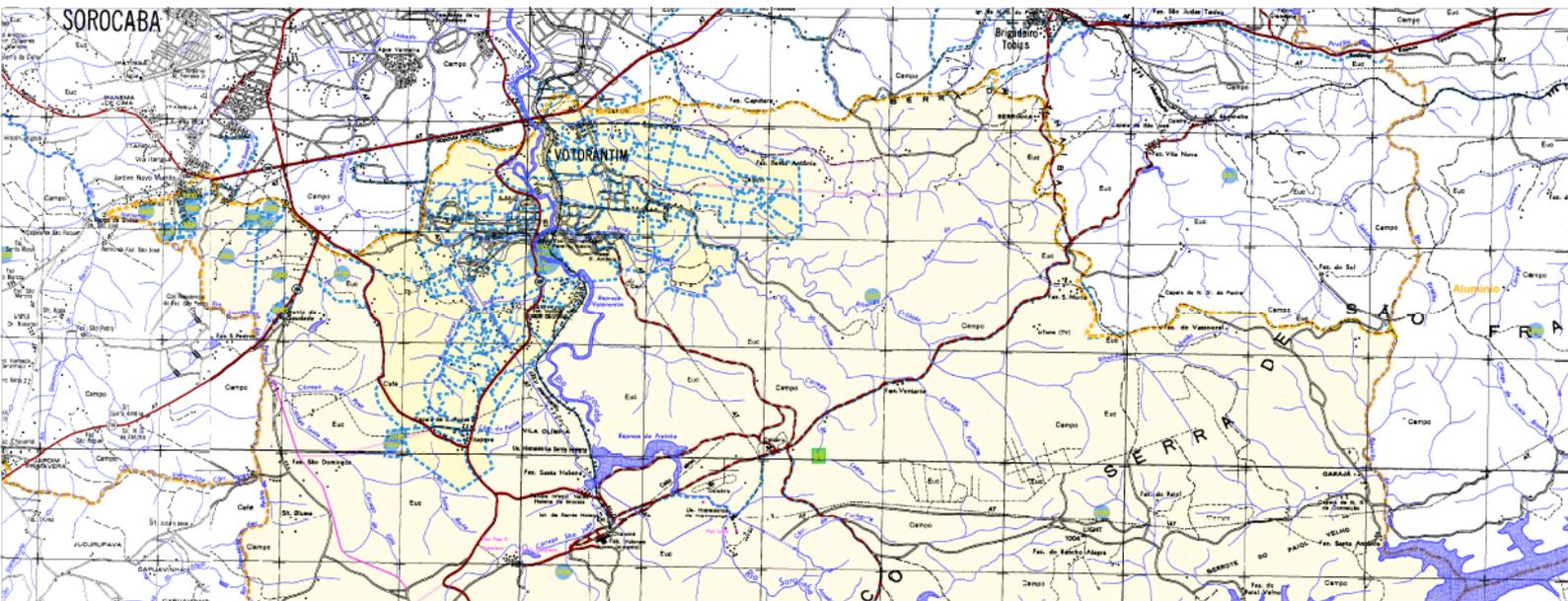


PMOB Votorantim



Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Votorantim/SP

Anexo - Relatório de Atividades

maio a novembro de 2016



Ficha Técnica:

A elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Votorantim/SP é desenvolvido no âmbito do programa de Apoio à Gestão Pública, viabilizado pela parceria entre a Prefeitura Municipal de Votorantim, Votorantim Energia, o Instituto Votorantim e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. O trabalho conta com a parceria técnica da Risco arquitetura urbana.

Prefeitura Municipal de Votorantim / SP

CNPJ 46.634.051/0001-76

Prefeito Municipal: Erinaldo Alves da Silva

www.votorantim.sp.gov.br

Tel. 15 3353-8533

Instituto Votorantim

www.institutovotorantim.org.br

T. 0800 89 11729

Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

www.bndes.gov.br

T. 21 21727447

Risco arquitetura urbana

www.riscoau.com

T. 11 34865414

contato@riscoau.com



O trabalho da Risco arquitetura urbana está licenciado com uma Licença Creative Commons – Atribuição Não Comercial 4.0 Internacional

Introdução

Este documento apresenta o relatório de atividades realizadas no período de maio a novembro de 2016, essenciais à elaboração do Diagnóstico Técnico Participativo (Produto 3) e do Prognóstico e Plano de Ação (Produto 4) do Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PMOB) de Votorantim/SP.

O PMOB tem como referência básica a Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal nº12.587/2012, que estabelece como princípio o planejamento e a promoção das políticas de transporte e de circulação, integradas à política de desenvolvimento urbano, objetivando à promoção do acesso democrático ao espaço urbano.

Desta forma, toma-se como princípio para a execução do presente Plano a junção entre as noções de *Direito à Cidade e a Mobilidade Urbana*. Isto significa afirmar que as estratégias relacionadas ao planejamento da Política pública de mobilidade deverão necessariamente incidir, não somente sobre os fluxos, mas também na base dos processos de produção e ordenamento do espaço urbano, ou seja, nas formas de acesso, posse e propriedade de terras urbanas com disponibilidade de serviços básicos e infraestrutura adequada.

A Política local de mobilidade urbana, deverá ainda priorizar os modos de transporte coletivo e os ativos (não-motorizados), de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável.

Durante todas as etapas de elaboração deste PMOB, buscou-se a construção através da democracia participativa e a ampliação das formas de controle social, destacando a realização de Oficinas Participativas realizadas em conjunto com a população local e diferentes regiões do município, e a atuação da Comissão do Plano Municipal de Mobilidade de Votorantim estabelecida pelo Decreto Municipal nº 4985, de 02 de junho de 2016, tendo seus representantes definidos através da Portaria nº 16.466, de 17 de junho de 2016.

Neste documento são apresentadas também as vistorias de campo realizadas, as atividades de pesquisa de campo realizadas com alunos do curso de Geografia da UFSCAR – Campus Sorocaba, atas das reuniões com a equipe da Prefeitura de Votorantim e também o relato da Audiência Pública do PMOB Votorantim.

1	REUNIÃO LOCAL Nº3 – 04/05/2016	6
2	REUNIÃO LOCAL Nº4 – 05/06/2016	7
3	VISTORIA DE CAMPO – 04 E 05/05/2016.....	9
4	REUNIÃO DA COMISSÃO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO (RC1)	10
5	AULA-DEBATE E TREINAMENTO PARA APLICAÇÃO DE PESQUISA DE CAMPO	14
6	REUNIÃO Nº2 DA COMISSÃO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO (RC2)	16
7	AULA-DEBATE DE ENCERRAMENTO DAS ATIVIDADES DE PESQUISA DE CAMPO.....	21
8	REUNIÃO LOCAL Nº5 - 11/10/2016	23
9	OFICINAS PARTICIPATIVAS	26
9.1	OFICINA PARTICIPATIVA REGIÃO OESTE	29
9.2	OFICINA PARTICIPATIVA REGIÃO SUL.....	31
9.3	OFICINA PARTICIPATIVA REGIÃO CENTRAL.....	34
9.4	OFICINA PARTICIPATIVA LESTE.....	37
9.5	AVALIAÇÃO GERAL DAS OFICINAS	40
10	REUNIÃO Nº03 DA COMISSÃO DE MOBILIDADE DE VOTORANTIM	42
11	AUDIÊNCIA PÚBLICA	44

FIGURAS

<i>Figura 3-1 Esquema de localização dos pontos visitados da cidade na vistoria.....</i>	<i>10</i>
<i>Figura 4-1 Foto da 1ª Reunião da Comissão de Mobilidade de Votorantim</i>	<i>13</i>
<i>Figura 4-2 Lista de presença da 1ª Reunião da Comissão de Mobilidade de Votorantim</i>	<i>13</i>
<i>Figura 5-1 Lista de presença da aula-debate realizada dia 22/08/2016.....</i>	<i>15</i>
<i>Figura 5-2 Aula-debate realizada dia 22/08/2016 na UFSCAR – Campus Sorocaba</i>	<i>16</i>
<i>Figura 6-1 Lista de presença da 2ª Reunião da Comissão de Mobilidade realizada dia 20/09/2016.....</i>	<i>17</i>
<i>Figura 7-1 Lista de presença da aula-debate realizada dia 20/09/2016.....</i>	<i>23</i>
<i>Figura 8-1 Lista da Reunião com SEMU e Concessionária dos serviços coletivos de ônibus.....</i>	<i>26</i>
<i>Figura 9-1 Mapa dos setores de mobilização das oficinas participativas realizadas dias 11 e 13/10/2016</i>	<i>28</i>
<i>Figura 9-2 Cartaz de divulgação das oficinas participativas realizadas dia 11/10/2016</i>	<i>28</i>
<i>Figura 9-3 Lista de presença da oficina participativa realizada dia 11/10/2016 no Jardim Novo Mundo</i>	<i>29</i>
<i>Figura 9-4 Lista de presença da oficina participativa realizada dia 11/10/2016 no Jardim Novo Mundo</i>	<i>31</i>
<i>Figura 9-5 Foto da oficina participativa realizada dia 11/10/2016 no Jardim Serrano.....</i>	<i>32</i>
<i>Figura 9-6 Lista de presença da oficina participativa realizada dia 11/10/2016 no Jardim Serrano</i>	<i>34</i>
<i>Figura 9-7 Lista de presença da oficina participativa realizada dia 13/10/2016 no Centro.....</i>	<i>35</i>
<i>Figura 9-8 Lista de presença da oficina participativa realizada dia 11/10/2016 no Centro.....</i>	<i>37</i>
<i>Figura 9-9 Foto da oficina participativa realizada dia 13/10/2016 – Vila Nova Votorantim.</i>	<i>37</i>
<i>Figura 9-10 Lista de presença da oficina participativa realizada dia 13/10/2016 – Vila Nova Votorantim.....</i>	<i>40</i>
<i>Figura 10-1 Lista de presença da oficina participativa realizada dia 13/10/2016 – Vila Nova Votorantim.....</i>	<i>44</i>
<i>Figura 11-1 Lista de presença da Audiência Pública do PMOB Votorantim realizada dia 10/11/2016.....</i>	<i>52</i>
<i>Figura 11-2 Foto da Audiência Pública do PMOB Votorantim realizada dia 10/11/2016.....</i>	<i>52</i>

1 Reunião Local nº3 – 04/05/2016

A terceira reunião local do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Votorantim/SP ocorreu às 09h00 do dia 04/05/2016, na Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento (SPD) da Prefeitura de Votorantim, contando com a presença do Secretário da SPD e coordenador do PMOB Votorantim, Sr. Marcos Pontes.

Foi realizada uma explanação geral sobre os processos de urbanização que ocorreram na última década, a revisão do Plano Diretor de Votorantim recentemente aprovado (dezembro/2015) e seus principais objetivos e diretrizes para ordenamento territorial do município, bem como os principais pontos de atenção identificados. Destacou-se as diretrizes urbanísticas que deverão orientar o uso do solo e o desenvolvimento urbano da cidade nos próximos 20 anos, com destaque para as áreas previstas de expansão urbana, os novos loteamentos aprovados e as áreas de ocupação irregular. Outro aspecto relevante debatido foi da influência de Sorocaba e demais municípios da região metropolitana nas dinâmicas dos deslocamentos em Votorantim, uma vez que muitos bairros da cidade tem quase exclusivamente residências em condomínios fechados, e esta população se desloca diariamente para outros municípios para trabalhar. Neste caso, o modo de transporte mais utilizado são os automóveis, refletindo na grande frota em circulação pelas vias municipais.

Outro objetivo da reunião foi de organizar as atividades de campo que seriam realizadas na sequência, com apoio da Sra. Dirlei Alves, da SPD. Também foram debatidos aspectos relativos à configuração territorial do município e as formas de organização dos dados disponíveis, a saber: IBGE, Prefeitura de Votorantim, SEADE.

Foi também ressaltado a papel fundamental das atividades participativas do processo de elaboração do PMOB Votorantim, com destaque para a urgência na formalização da Comissão de Mobilidade de Votorantim, que deverá acompanhar a elaboração dos trabalhos e a realização das oficinas participativas com a população.

Também abordou-se a necessidade de viabilizar uma parceria com a Prefeitura de Votorantim e Universidades e Faculdades da Região para a aplicação de questionários em campo, fundamentais para a caracterização das viagens e análise da qualidade dos serviços e infraestrutura da cidade. O Coordenador do PMOB se comprometeu a verificar junto à instituição que leciona a possibilidade de parceria para a configuração de atividade de extensão universitária com alunos.

Também foi citado a possibilidade de parceria com o Núcleo ETC da Universidade Federal de São Carlos (UFSCAR) que possui campus universitário no Município de Sorocaba e configura-se como uma outra alternativa para viabilização das atividades de campo. Ressaltou-se que estas parcerias precisam ser viabilizadas durante o período de elaboração do diagnóstico para que possam auxiliar na caracterização da situação da mobilidade no município de Votorantim.

2 Reunião Local nº4 – 05/06/2016

A quarta reunião local do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Votorantim/SP foi realizada no dia 05/05/2016 às 09h30 na Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Guarda Patrimonial (SEMU) com presença do Secretário da SEMU, Sr. Carlos Soares.

Na ocasião foram solicitados dados relativos aos sistemas de mobilidade, em especial quanto aos serviços de ônibus no município, sendo a solicitação formalizada através de Ofício. Na sequência foram abordados os seguintes tópicos:

- os profissionais de taxi de Votorantim não reconhecem jurisdição de sindicato situado em Sorocaba mas até o momento não conseguiram ter sua própria associação para defender os interesses dos taxistas locais;
- está em processo a renomeação de 10 pontos de táxi – 6 pontos na Avenida; 2 pontos nos Shoppings. Destaca-se neste ponto que as permissões são condicionadas à algum ponto;
- quanto ao transporte escolar, há em Votorantim 60 permissionários que atendem o município (vans). Apesar de haver uma lista, não há uma sistemática de controle das atividades. Além disso, ocorre também o transporte gratuito através da Secretaria de Educação, que contrata e controla a frota gratuita, decreto, regulamentação, definições, dados, etc.
- a fiscalização de trânsito ocorria através de um convênio com a Polícia Militar do Estado de São Paulo, mas atualmente há 10 agentes de trânsito atuando no município.
- a arrecadação com IPVA é de cerca de R\$13milhões/ano.
- Os gastos com a gestão da mobilidade são altos. O subsídio de transporte coletivo – é de aproximadamente R\$120.000,00 por mês.

- Houve grande crescimento da frota de veículos no período recente mas ao mesmo tempo houve uma redução da arrecadação de multas e infrações no período.

- Multas e infrações – Há 2 radares que fazem contagem de veículos, separando motos, carros, ônibus, caminhões (há pontos de GPS dos radares). Na Av. Gisele Constantino, 638 está instalado 1 radar com contagem com informações interessantes especialmente sobre caminhões/carretas, uma vez que na dinâmica cotidiana há muitos caminhões circulando na cidade.

- não há sistema de estacionamento rotativo / Zona Azul em Votorantim, mas há um indicativo de necessidade de implementação.

- dentre os principais pontos de vagas de estacionamento estão as aproximadamente 5.000 vagas no shopping, cuja área de estacionamento é 75% no Município de Votorantim e o restante em Sorocaba. O faturamento com o estacionamento chega a 30% do total do shopping.

- Não há cadastro ou detalhamento dos Polos Geradores de Tráfego conforme definido na legislação de Estudo de Impacto de Vizinhança, pois este licenciamento é feito através da CETESB.

- O Contrato com o Grupo São João (empresa concessionária dos serviços de ônibus) é válido por 20 anos, com data de início em 2000, mas não se tem referência clara sobre como se deve dar atualização tarifária. Uma necessidade urgente é a de instrumentos melhores para calcular e negociar tarifa.

- Dentre as contrapartidas da Concessionária houve a construção do terminal. No entanto, ocorre também a exploração dos espaços comerciais sem nenhuma participação ou porcentagem destinada à Prefeitura.

- Quanto aos valores das tarifas, o valor de R\$2,80 é subsidiado (bilhete único) e a de R\$3,75 ocorre sem subsídio (passe comum). Há também o passe escolar, o vale transporte, passe social. Este último apesar de previsto não conta com cadastro de beneficiários.

- O Grupo São João realiza também transporte intermunicipal e fretamentos, além de operar em muitas outras cidades;

- Dentre os principais aspectos ressaltados foi a necessidade de se pensar em formas de aumentar o controle da prefeitura quanto à operação do sistema de ônibus;
- Quanto à infraestrutura de ônibus, os pontos de ônibus são construídos e tem manutenção da empresa e os abrigos a Prefeitura que se responsabiliza;
- No contrato com empresa de ônibus há a previsão de pedidos de informações adicionais à empresa enquanto estiver vigente o contrato;
- Os principais fluxos e pontos de congestionamentos estão localizados na Av. 31 de Março, Av. Octávio Augusto Rangel, Av. Gisele Constantino e ocorrem por volta das 18h00, principalmente às sextas-feiras;
- Não existe levantamento de incidentes de trânsito ou atropelamentos, tanto quanto a quantidade ou localização;
- Dentre as deficiências nas linhas de ônibus apontou-se que não há linhas que passam nos condomínios;
- São escassos os dados das linhas de ônibus intermunicipais.

3 Vistoria de Campo – 04 e 05/05/2016

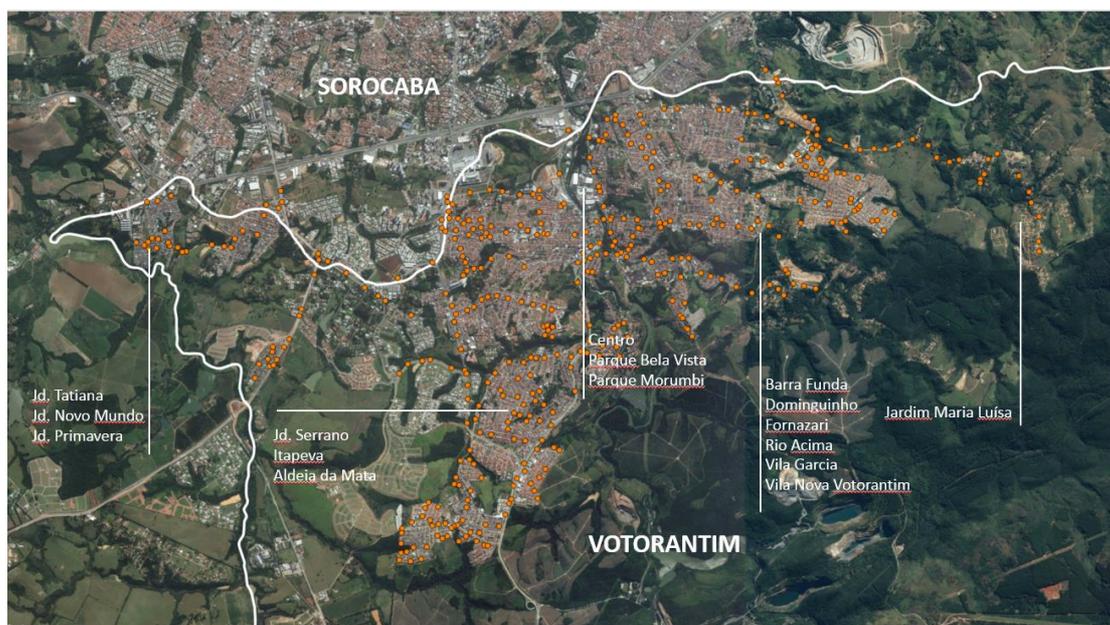
Nos dias 04 e 05 de maio de 2016 após a RL5 a equipe da consultoria foi a campo junto da equipe da Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento e realizou-se vistoria de nos bairros da região leste da cidade, com destaque para a área central, bairro Barra Funda, Dominginho, Fornazari, Rio Acima, Vila Garcia e Vila Nova Votorantim. A equipe foi também até o bairro de Jardim Maria Luiza, localizado em área rural.

A vistoria de campo teve como objetivo auxiliar na caracterização de cada um dos bairros da cidade e entender as dinâmicas de deslocamentos realizados diariamente. Foram analisados de cada região os aspectos urbanísticos (tamanho de lote e largura das vias) e também relativos às distâncias até o centro da cidade, bem como quanto à relação com o município vizinho de Sorocaba.

No dia seguinte, dia 05/05/2016, a equipe se encontrou novamente e visitou as demais áreas da cidade localizadas no centro e à Oeste do município.

Dentre os objetivos destas vistorias destacam-se as atividades de reconhecimento dos bairros, com levantamento fotográfico e demarcação geográfica (GPS) de pontos estratégicos do território do município. As atividades foram realizadas ao longo de toda a zona urbana e parte da rural povoada. O mapa a seguir apresenta a localização dos bairros visitados durante estas atividades.

Figura 3-1 Esquema de localização dos pontos visitados da cidade na vistoria



Fonte: Google Satélite, 2015. Elaboração Risco Arquitetura Urbana, 2016.

4 Reunião da Comissão de Mobilidade Urbana do Município (RC1)

A Comissão de Mobilidade de Votorantim foi estabelecida no Decreto nº4.985/2016 e seus membros através da Portaria nº 16.466/2016. Suas reuniões são abertas à participação do público que queira contribuir para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Votorantim. A primeira reunião ocorreu no Mini Auditório da Secretaria de Cultura, Turismo e Lazer, sito à Avenida São João, 649 – Jardim Icatu – Votorantim, às 15:00h do dia 21 de julho de 2016. A seguir a Ata da Reunião:

Ata da 1ª reunião da Comissão do Plano Municipal de Mobilidade de Votorantim/SP

No dia 22/07/2016 foi realizada a 1ª reunião da Comissão do Plano Municipal de Mobilidade de Votorantim/SP, criada através do Decreto Municipal nº 4985, de 02 de junho de 2016, e com seus representantes definidos através da Portaria nº 16466, de 17 de junho de 2016. A reunião ocorreu na Secretaria de Cultura, Turismo e Lazer (Sectur) e contou com a presença de representantes da Comissão, de composição paritária entre membros da Prefeitura e membros da sociedade civil, além de representantes da consultoria contratada (Risco arquitetura urbana), da Votorantim Energia e do Instituto Votorantim.

A reunião seguiu o seguinte debate:

1. Apresentação geral da Comissão. Por ser a primeira reunião da Comissão, sua composição paritária foi ressaltada e cada membro se apresentou rapidamente. Foi ressaltado o caráter aberto das reuniões e estimulado o convite de participantes externos.

O Regimento da Comissão foi apresentado sucintamente e foi firmado o compromisso da consultoria em enviar uma cópia para os membros presentes avaliarem e aprovarem até a próxima reunião.

2. A consultoria apresentou na sequência o desenvolvimento do Plano Municipal de Mobilidade de Votorantim (PMOB) até a data, com destaque para os dados obtidos do CENSO IBGE 2010 e informações fornecidas pela Prefeitura de Votorantim.

Foram expostos os princípios e conceitos de mobilidade que norteiam a elaboração do PMOB, principalmente aqueles relacionados à Política Nacional de Mobilidade Urbana – Lei 12.587/2012. Foram citadas as duas etapas já desenvolvidas (“Plano de Trabalho” e “Plano de Mobilização, Formação e Participação”) e a 1ª Conferência Municipal e Mobilidade, realizada em Março de 2016.

Ressaltou-se a importância do processo participativo e da divulgação das ações, incluindo as páginas eletrônicas:

www.pmobvotorantim.wordpress.com e www.facebook.com/pmobvotorantim

3. Foi dada ênfase na apresentação do conteúdo da terceira etapa, Diagnóstico Técnico-Participativo, em desenvolvimento. A consultoria apresentou uma síntese da sua produção para apreciação e debate da Comissão. Destacamos a seguir alguns pontos em que a participação da Comissão trouxe colaborações importantes para o Diagnóstico.

O volume total de viagens a trabalho para fora do município de Votorantim, que de acordo com o Censo 2010 (IBGE) é de 46% do total de viagens a trabalho. Este dado surpreendeu alguns presentes e houve até questionamento sobre uma possível superestimação ou mudança desta proporção nos últimos anos. Foi levantada a necessidade de obter este dado mais atualizado, possivelmente através de pesquisas futuras, e do refinamento dos destinos destas viagens (para quais municípios, pois além de Sorocaba

foram citados como destinos comuns Jundiaí, Campinas, Alumínio e São Paulo), por exemplo através de uma pesquisa origem-destino.

A partir do mapeamento preliminar dos equipamentos públicos (educação, saúde e lazer) foi levantado o debate sobre a centralização e descentralização destes. Os membros presentes citaram dois exemplos de descentralização de equipamentos em Sorocaba, um malsucedido e um bem-sucedido (UPAs). Foi sugerido refinar este mapeamento, dividindo equipamentos de caráter mais local (ex: postos de saúde) de equipamentos de grande porte (ex: hospitais).

Foram apresentadas algumas leituras preliminares da cobertura de atendimento das linhas de ônibus, a partir dos dados dos pontos de ônibus disponibilizados pela companhia operadora (São João) até a data. A companhia já havia se comprometido a completar estes dados nos próximos dias, uma vez que não dispunha de todas as informações que faltavam já digitalizadas.

Ressaltou-se a necessidade de ter acesso ao edital do contrato de concessão do serviço de ônibus e demais dados do sistema para aprofundamento da análise sobre o sistema de ônibus. Sugeriu-se que estas informações sejam debatidas na próxima reunião.

Também foi apresentada uma leitura preliminar do Plano Municipal de Acessibilidade, desenvolvido pela Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento (SPD) da Prefeitura e recém finalizado. Foi sugerido à SPD realizar uma apresentação sobre este plano na próxima reunião, possibilidade que será considerada.

Membros representantes da Prefeitura confirmaram que a ferrovia existente está sem uso e levantaram a possibilidade de dar algum uso futuramente. Citaram um projeto de trem turístico em Sorocaba, a ser verificado.

4. Encaminhamentos:

Foi apontada a necessidade de repactuar o calendário do desenvolvimento do PMOB. Etapa 3 terá um fechamento preliminar para apreciação da Comissão.

Definiu-se o dia 29/07/2016 como o limite de disponibilização de dados por parte da Prefeitura e da companhia operadora de ônibus para que possam ser incorporados à versão final.

Foram pré-agendadas a segunda reunião da Comissão e as Oficinas Participativas do Diagnóstico para meados de agosto, com sugestão dos dias 10-11 e 17-18, em horários e locais a definir. Estão previstas de 4 a 5 oficinas e foi sugerido que parte delas ocorra nas sedes das associações de bairro com representação na Comissão (Parque Bela Vista e Vila Nova Votorantim).

Figura 4-1 Foto da 1ª Reunião da Comissão de Mobilidade de Votorantim



Fonte: Risco Arquitetura Urbana, 2016.

Figura 4-2 Lista de presença da 1ª Reunião da Comissão de Mobilidade de Votorantim

RISCO
arquitetura urbana

LISTA DE PRESENÇA
PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE VOTORANTIM / SP

ASSUNTO: 1ª Reunião do PMOB Votorantim
LOCAL: SECTUR - Secretaria de Cultura, Turismo e Lazer DATA: 21/07/2016 HORÁRIO: 15h00

	NOME	EMAIL OU TELEFONE	INSTITUIÇÃO	ASSINATURA
1.	RATIRO LEU	contato@riscoau.com	Risco AU	[Assinatura]
2.	MARCOS KIYOTO	"	RISCO AU	MARCOS KIYOTO
3.	Ricardo Naccarati	rnaccarati@hotmail.com	Sema	[Assinatura]
4.	Daniela Gardinetti	daniela.gardinetti@votorantim.sp.gov.br	VE	[Assinatura]
5.	Paula F. Flebinger	paola.flebinger@votorantim.sp.gov.br	Inst. Votorantim	[Assinatura]
6.	MURILLO DALGLIES FERREIRA AMARAL	murilo.dalglies@votorantim.sp.gov.br	Auto Ônibus São João	[Assinatura]
7.	CARLOS ROBERTO SOARES	SEMUR@VOTDRANTIM.SP.GOV.BR	SEMUR	[Assinatura]
8.	Fabio Newton Silda	Sema@Votorantim.sp.gov.br	SEMA	[Assinatura]
9.	Sara Simões de Almeida	sarasimoes@ymail.com	SPD	[Assinatura]
10.	Georgina Branco	dir.cultura@votorantim.sp.gov.br	SECTUR	[Assinatura]
11.	Lucimere Ribeiro	lucimere01@gmail.com	ADV Vitor Aguilera S	[Assinatura]
12.	JEFFERSON MARINHA	JEFFERSON@HOTMAIL.COM	CMAS	[Assinatura]
13.	MARCO PONTES	m.pontes@votorantim.sp.gov.br	SEC PLAVE/AMOB	[Assinatura]
14.	HEBER MACHADO	hebermachado@hotmail.com	Comun. Municipal	[Assinatura]
15.	Antônio da Louza Bama	antonio.bama49@gmail.com	Com. Com. Votorantim	[Assinatura]
16.	Antonio Pereira	Vitorados.Torha0@Hotmail.com	Câmara Munic	[Assinatura]
17.	JOÃO VIEIRA FILIPE	FONE: 32476549	PAQUET B VISTA	[Assinatura]
18.				
19.				
20.				

Fonte: Risco Arquitetura Urbana, 2016.

5 Aula-debate e treinamento para aplicação de Pesquisa de Campo

Em julho de 2016 foi iniciado diálogo com a Professora Rosalina Burgos da Universidade Federal de São Carlos (UFSCAR) – Campus Sorocaba, sobre o interesse e disponibilidade de realização de atividade de extensão com alunas e alunos do curso de Licenciatura em Geografia. A atividade proposta consistia em realizar uma atividade de extensão focada na aplicação de pesquisas de campo para contribuir com a elaboração do Plano Municipal de Mobilidade de Votorantim/SP. A atividade proposta consistiu de:

1. Aula debate – realizada dia 22/08/2016, com o seguinte conteúdo:

1.1 Apresentação de análise territorial e sócio econômica da situação do Município de Votorantim no contexto da Região Metropolitana de Sorocaba.

1.2 Contextualização da Política de mobilidade urbana nas escalas nacional e municipal.

1.3 Apresentação da metodologia de pesquisa e coleta de dados nos temas: mobilidade a pé (pedestres), ciclistas, transporte coletivo de ônibus e Origem Destino (OD).

Esta atividade ocorreu no Laboratório de Geografia Humana da UFSCAR – Campus Sorocaba e teve duração de 4 horas. Na data compareceram 24 alunas e alunos da Geografia, bem como a Professora Rosalina Burgos e o Secretário de Mobilidade Urbana da Prefeitura Municipal de Votorantim, integrante também da Comissão de Mobilidade de Votorantim.

2. *Aplicação dos questionários em campo entre os dias 23/08 e 02/09/2016*

Após o treinamento realizado no dia 22/08/2016, um total de 18 alunas e alunos interessados foram a campo para a aplicação dos questionários em locais pré-estabelecidos, de modo a abranger ao máximo a extensão territorial e diversidade de situações na cidade de Votorantim.

3. *Tabulação dos questionários*

A finalização da tabulação (digitação) dos questionários estava prevista para ocorrer até o dia 09/09/2016. No entanto, foram necessárias algumas revisões e compatibilização de conteúdo, atrasando um pouco a finalização desta etapa.

4. *Análise e debate dos dados coletados em campo para publicação do relatório de pesquisa e incorporação de dados coletados ao PMOB Votorantim.*

Figura 5-2 Aula-debate realizada dia 22/08/2016 na UFSCAR – Campus Sorocaba



Fonte: Risco Arquitetura Urbana, 2016.

6 Reunião nº2 da Comissão de Mobilidade Urbana do Município (RC2)

Realizada no dia 20/09/2016 com a presença majoritária de representantes da Prefeitura de Votorantim, a 2ª reunião da Comissão de Mobilidade teve como pauta:

- 1. Apresentação do andamento dos trabalhos do PMOB Votorantim - diagnóstico e prognóstico.*
- 2. Apresentação dos resultados da pesquisa de campo realizada - questionários Origem Destino e caracterização de pedestres, ciclistas e ônibus.*
- 3. Debate com alunas e alunos sobre a experiência de trabalho prático em campo.*
- 4. Convocação para as oficinas participativas.*
- 5. Definição de cronograma para conclusão do PMOB Votorantim.*

Destas atividades previstas, a única atividade que precisou ser reagendada foi a de debate com alunas e alunos da UFSCAR que aplicaram as pesquisas de campo, dado uma falha de comunicação e divulgação da data da reunião. A seguir a lista de presença e na sequência a íntegra da Ata da Reunião.

Figura 6-1 Lista de presença da 2ª Reunião da Comissão de Mobilidade realizada dia 20/09/2016

RISCO
arquitetura urbana

LISTA DE PRESENÇA
PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE VOTORANTIM / SP

ASSUNTO: 2ª REUNIÃO COMISSÃO DE MOBILIDADE
LOCAL: UFSCAR - CAMPUS SOCRABA DATA: 20/09/2016 HORÁRIO: 15h00

	NOME	EMAIL OU TELEFONE	INSTITUIÇÃO	ASSINATURA
1.	RATIRO LEY	contato@riscoar.com	RiscoAU	Ratiro
2.	Marina Harket	contato@riscoar.com	RiscoAU	Marina
3.	Inês A. Costa	ext. 14554@votorantim	Secretaria de Votorantim	Inês
4.	ROSAINA BUARGOS	rosaina@ufscar.br	UFSCAR	Rosaina
5.	Fabio Nowick	SOH@b@smul.com	SEMA	Fabio
6.	Pedro Luiz Justice Moreira	pedro.luz@votorantim.sp.gov.br	SEAP/PMV	Pedro
7.	MARCO PONTEI	M.PONTEI@VOTORANTIM.SP.GOV.BR	SEB	Marco
8.	MURILLO DALGUEZ PEHA	MURILLO.DALGUEZ@VOTORANTIM.SP.GOV.BR	Autômatas São João	Murillo
9.	CARLOS ROBERTO SOARES	transito@VOTORANTIM.SP.GOV.BR	PMV/SEMU	Carlos
10.				
11.				
12.				
13.				
14.				
15.				
16.				
17.				
18.				
19.				
20.				

Fonte: Risco Arquitetura Urbana, 2016.

Plano de Mobilidade de Votorantim

20/09/2016

Ata da 2ª reunião da Comissão de Mobilidade de Votorantim

A reunião iniciou-se com a apresentação dos presentes e os informes relativos à pauta da reunião. Na sequência, foram apresentados e debatidos os seguintes assuntos:

A. Apresentação do andamento dos trabalhos do PMOB Votorantim - diagnóstico e prognóstico.

Quanto ao diagnóstico, foram debatidos principalmente as revisões solicitadas na última reunião, a saber: mapa da existência de UBS (unidades básicas de saúde) e sua distribuição no território em relação à população dos bairros em que estão localizadas. Adotou-se a escala de habitantes / unidade básica de saúde (UBS). A alteração foi considerada aprovada.

Debateu-se ainda que este estudo (melhor detalhado no relatório do diagnóstico) poderá auxiliar a Prefeitura de Votorantim na previsão de novas unidades em bairros em que esta proporção entre habitantes/UBS está mais desequilibrada (maior população dependendo de uma unidade). Esta é uma forma de se evitar deslocamentos desnecessários da população para atendimento médico e diminuir a demanda por transporte, por exemplo. De maneira mais ampla, explicou-se que o plano de mobilidade pode ser uma das formas de se buscar um melhor equilíbrio na provisão de infraestrutura e da existência de equipamentos públicos como forma de minimizar as diferenças entre bairros e diminuir as segregações socioespaciais.

Foram também apresentados e debatidos dados relativos aos cenários e projeções para os próximos 15 anos (prognóstico até 2031) de Votorantim, com destaque para:

- projeção da população: hipótese 1 - 129 mil habitantes e hipótese 2 - 153 mil habitantes. Após análises e debates, sugeriu-se a inclusão de uma hipótese intermediária. Considerando que o crescimento populacional será proveniente de migração e não de crescimento vegetativo da população (que deverá ser composta por maior número de idosos e menor número de jovens), é provável que haja um crescimento ainda maior que a média prevista para o Estado de São Paulo (hipótese 1) mas provavelmente não se manterá no mesmo ritmo de crescimento acentuado do último período (hipótese 2).

- projeção da frota: as hipóteses apresentadas indicam uma possibilidade de crescimento menor do que na última década mas ainda assim bastante acentuadas. Há uma hipótese mais otimista no qual haverá um desestímulo do uso do carro e outra mais pessimista no qual Votorantim atingirá uma taxa de motorização (veículos/100habitantes) maior do que a encontrada em Sorocaba, o que seria bastante crítico para a situação da mobilidade no município de Votorantim. A implantação de medidas de desestímulo ao uso do automóvel individual e de priorização de investimentos em modos ativos (a pé e bicicleta), bem como na melhoria da qualidade do transporte público coletivo (ônibus) são previstas no PMOB e direcionam para que se alcance o cenário de crescimento de frota previsto na hipótese mais otimista. Se essas medidas não forem aplicadas, a tendência é que a frota municipal de veículos se aproxime das demais hipóteses e com elas os problemas e custos diretos e indiretos gerados pelo maior número de veículos circulando na cidade.

- projeção do orçamento municipal: as hipóteses apresentadas incluem variações cíclicas com períodos de maior crescimento e de maior estagnação ou recessão. Foi citado que ocorrerá audiência pública no dia 23/09 sobre orçamento municipal e a previsão é de que em 2017 o orçamento seja 10% menor do que em 2016.

Outros assuntos que foram discutidos, incluem:

- áreas de conflitos fundiários entre a Prefeitura de Votorantim e de Sorocaba, por exemplo na região do bairro Horto Florestal. As áreas municipais que ficam ao longo das rodovias que cortam o território geram bairros isolados e com maior relação com o município vizinho do que com o município de origem daquela porção de território.

- a questão fundiária no Bairro dos Morros também está sendo trabalhada pela Prefeitura de Votorantim, que está buscando ajustar as divisas (começando na Jaziel e também abrangendo o Sun Lake) e tentando separar os territórios de Votorantim e Sorocaba.

- o grande número de rodovias cruzando o território também gera vários conflitos em relação à velocidade das vias e também quanto ao isolamento de bairros. Houve pedido de municipalização em

2006 do trecho da DER-SP da continuação da Avenida 31 de Março (ramal 103) e reiterado em 2013, mas não aprovado.

- outro exemplo de conflito com as rodovias foi de que a ciclovia que havia sido barrada (continuação da Av. 31 de Março em direção ao bairro Itapeva) agora foi liberada, mas dado o tempo transcorrido o projeto foi alterado para a Av. Gisele Constantino, caso contrário o recurso da Caixa Econômica Federal seria perdido.

- a irregularidade fundiária do bairro Jd. Maria Luiza gera dificuldades quanto ao atendimento da população quanto aos serviços de água e esgoto, mas isso não impede a Prefeitura de aumentar subsídio para o transporte público no caso da linha que atende esta região, mas não circula aos finais de semana.

- entre 2013 e 2014 a ANEEL fez com que os municípios abrissem mão das concessões de iluminação pública e assumissem esses custos – a Prefeitura de Votorantim não tem recurso para fazer a expansão dos serviços de iluminação pública, somente garantir sua manutenção. Alguns bairros estão sem iluminação e são considerados inseguros para se andar na rua a noite.

- o município de Votorantim já teve um projeto de sistema de estacionamento rotativo (zona azul) que não foi implantado por conta do embate com associações comerciais. Há sempre um embate muito grande com os comerciantes sobre quaisquer mudanças de mão de via, de vaga de estacionamento, etc. A arrecadação com uma possível implantação de um sistema de estacionamento rotativo de aproximadamente 1500 vagas poderia, por exemplo, subsidiar todo o recurso atualmente investido no sistema coletivo de ônibus.

B. Apresentação dos resultados da pesquisa de campo realizada - questionários Origem Destino e caracterização de pedestres, ciclistas e ônibus.

Como a atividade com alunas e alunos ficou agendada para 22/09, abordou-se aspectos mais técnicos sobre as pesquisas realizadas.

Origem Destino (OD): principais pontos de origem e de destino localizados no centro da cidade, no bairro Vila Nova Votorantim, Itapeva e no Jd. Tatiana. Quanto ao tipo de pesquisa OD aplicado (não-domiciliar) foi ressaltado que a demanda por uma pesquisa OD domiciliar e metropolitana (mais precisa) poderia ser discutida em reunião dia 21/09/2016 sobre o PDUI (Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado) de Sorocaba.

Pedestres: maiores problemas apontados como a qualidade das calçadas (falta de manutenção) e quanto à inexistência de acessibilidade universal (muitos obstáculos, degraus e falta de rampa de acessibilidade). A existência de iluminação adequada também foi apontada como essencial para a maior segurança dos pedestres e para o incentivo à utilização da mobilidade a pé como forma de transporte.

Ciclistas: questionários foram aplicados em locais onde existem (por exemplo a Av. 31 de março no centro da cidade) ou estão em projeto (Av. Rogério Cassola). Maiores problemas citados pelos ciclistas estão relacionados à má educação de motoristas, insegurança no trânsito e falta de locais para se estacionar a bicicleta com segurança.

Ônibus: maiores problemas apontados são a frequência com que passam ônibus (considera baixa) e o alto custo da passagem. Em linhas específicas a lotação dos ônibus também foi citada muitas vezes pelos entrevistados.

De maneira geral, portanto, foram apresentados e discutidos os principais resultados das 04 pesquisas aplicadas e como estes dados poderão auxiliar na priorização de investimentos e na definição de ações e metas para o Plano de Ação do PMOB Votorantim.

C. Debate com alunas e alunos sobre a experiência de trabalho prático em campo.

Atividade agendada para dia 22/09/2016, no Laboratório de Geografia Humana da UFSCAR – Campus Sorocaba.

D. Convocação para as oficinas participativas.

Estão previstas oficinas participativas nos dias 11, 12 e 13/10/2016, nos seguintes bairros:

- Jd. Tatiana / Primavera (oeste);*
- Parque Bela Vista (centro);*
- Jd. Serrano (sul);*
- Vila Nova Votorantim (leste);*
- Bairro dos Morros Jd. Maria Luiza (rural).*

As oficinas participativas ocorrerão preferencialmente em escolas municipais. Os horários e locais definitivos serão definidos em conjunto com a Prefeitura de Votorantim e haverá divulgação a partir do dia 03/10/2016.

E. Definição de cronograma para conclusão do PMOB Votorantim.

As próximas atividades previstas ficaram pré-agendadas:

22/09/2016 – aula-debate com alunas e alunos da UFSCAR que realizaram as pesquisas de campo para o PMOB Votorantim. Horário: 15h00. Local: Laboratório de Geografia Humana, UFSCAR Campus Sorocaba.

11 a 13/10/2016 – oficinas participativas em cinco regiões da cidade.

Entre 13 e 21/10/2016 – 3ª reunião da Comissão de Mobilidade de Votorantim. Pauta: apresentação do prognóstico revisado e da proposta de Plano de Ação.

Até dia 28/10/2016 – Audiência Pública do PMOB Votorantim.

Neste cronograma de atividades, foi sugerido também que se faça convite para equipe de transição e novas equipes de governo após as eleições para que participem das discussões sobre PMOB Votorantim em andamento, para que já iniciem sua gestão em 2017 alinhados com o trabalho que vem sendo desenvolvido ao longo de 2016.

7 Aula-debate de encerramento das atividades de Pesquisa de Campo

No dia 27/09/2016 compareceram ao Laboratório de Geografia da Universidade Federal de São Carlos – Campus Sorocaba todas as alunas e alunos que participaram da atividade de extensão de aplicação de pesquisa de campo para contribuição ao Plano de Mobilidade de Votorantim/SP.

Iniciou-se a aula com uma rodada de relatos de cada aluno, contando das suas principais dificuldades em campo, bem como os pontos que entenderam ser os mais interessantes do trabalho. As principais questões comuns foram:

- Em geral, a principal dificuldade foi a abordagem das pessoas na rua e conseguir que elas respondessem o questionário por inteiro. Muitas pessoas achavam que era alguma atividade voltada às eleições municipais e não quiseram responder, sendo evasivos nas respostas. Também houve casos em que o ônibus chegava e o entrevistado ia embora, sendo necessário descartar esse questionários. Ao longo dos dias os entrevistadores relataram que a dificuldade foi diminuindo à medida que eles conseguiam explicar com mais desenvoltura sobre os temas e as perguntas, bem como como esses questionários se inseriam no contexto de elaboração do PMOB Votorantim.

- No questionário de ônibus uma das dificuldades encontradas foi a de que algumas linhas possuíam horários restritos (somente 2 horários pela manhã e 2 no final de tarde) e por isso a amostra obtida foi menor do que a estimada inicialmente. Algumas perguntas sobre o que o entrevistado achava ruim no sistema de ônibus e o que achava que deveria melhorar os entrevistados entendiam como sendo a mesma pergunta.

- Outra questão específica relatada foi quanto aos questionários com ciclistas, uma vez que a diversidade era muito baixa: em geral jovens, do gênero masculino e com baixa renda ou sem renda (muitas vezes estudantes). Apesar de relatado como uma dificuldade, foi esclarecido que este de fato era o resultado da pesquisa: quem anda de bicicleta em Votorantim geralmente não o faz por opção, mas por falta de opção de transporte.

- Quanto ao questionário Origem Destino, as principais dificuldades foram a extensão do questionário e algumas perguntas consideradas complicadas ou invasivas, como por exemplo a que perguntava da renda familiar do entrevistado. Foi debatido que o questionário OD de fato é extenso pois precisa vincular a caracterização da viagem à condição socioeconômica do entrevistado, justificando também a necessidade da questão relativa a renda familiar (ainda que de modo não obrigatório).

- Ainda que considerada uma atividade cansativa e de certo modo repetitiva, a aplicação de questionários em campo foi um trabalho que somente 2 dos 18 alunos participantes tinham realizado anteriormente e de modo geral foi considerada muito positiva a experiência.

Após essa rodada foram apresentados os resultados da análise dos questionários e os alunos conseguiram encontrar suas principais percepções em campo traduzidas em mapas, quadros e gráficos. Os resultados finais deste conteúdo serão sistematizados em um anexo do Relatório do Diagnóstico Técnico Participativo e poderá ser consultado na íntegra na página do PMOB Votorantim. Além do anexo, parte dos dados será incorporado diretamente no relatório, como contraponto aos dados do IBGE e dados obtidos com a Prefeitura de Votorantim.

Por fim, foi feito um convite aos alunos para que acompanhem as oficinas participativas e a Audiência Pública final do PMOB Votorantim e continuem a contribuir para o processo de elaboração do Plano.

Figura 7-1 Lista de presença da aula-debate realizada dia 20/09/2016

RISCO
arquitetura urbana

LISTA DE PRESENÇA
PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE VOTORANTIM / SP

ASSUNTO: AULA DEBATE - PESQUISAS DE CAMPO - ENCERRAMENTO
LOCAL: UFSCAR - CAMPUS SOROCABA DATA: 27/09/2016 HORÁRIO: 15h00

	NOME	EMAIL OU TELEFONE	INSTITUIÇÃO	ASSINATURA
1	Rafael Lou	rafael@riscoau.com	RISCOAU	Rafael
2	Gabriela Quintana Felicio	GabrielaFelicio@gmail.com	UFSCAR	Gabriela C. Felicio
3	Demile Amador Teixeira	demile.d@hotmail.com	UFSCAR	Demile
4	Giovanna Silveira S. Martins	giovanna.ssm@hotmail.com	UFSCAR	Giovanna Silveira
5	José d. S. Silva	JoseLindemberg@hotmail.com	UFSCAR	José d. S. Silva
6	Anderson Saito Rodrigues	anderson.saito@hotmail.com	UFSCAR	Anderson Saito
7	Antônio Gabriel Vergueira Gonçalves	antoniogabriel@diariedevide.com	UFSCAR	Antônio Gabriel
8	Zaira Rubyon Francisco Gomes	zairarubyon@hotmail.com	UFSCAR	Zaira Rubyon
9	Ana Beatriz de Oliveira Quadri	ana.beatriz@ig.com.br	UFSCAR	Ana Beatriz
10	Fabio Nowick	Soffabio@gmail.com	SEMA	Fabio Nowick
11	Júlio César Riberg Uavetto	JR.UFSCAR@whoo.com.br	UFSCAR	Júlio César
12	Isabel Victoria F. G. B. S.	ivmasias@hotmail.com	UFSCAR	Isabel Victoria
13	Rebecca J. Campos Basso	rebecca.jb@hotmail.com	UFSCAR	Rebecca J. Campos Basso
14	Rebecca J. Campos Basso	rebecca.gondim@hotmail.com	UFSCAR	Rebecca J. Campos Basso
15	Richard J. S. Ribeiro	RICHARD_SILVEIRA15@hotmail.com	UFSCAR	Richard J. S. Ribeiro

Fonte: Risco Arquitetura Urbana, 2016.

8 Reunião Local nº5 - 11/10/2016

Reuniram-se na SEMU dia 11/10/2016 às 13h30 o representante do Grupo São João – (GSJ), empresa concessionária de transporte coletivo de ônibus de Votorantim, o Secretário de Mobilidade Urbana e Guarda Patrimonial da Prefeitura de Votorantim e representantes da consultoria Risco arquitetura urbana. Abaixo segue o resumo dos tópicos abordados na reunião:

Dados do sistema de ônibus de Votorantim

Inicialmente foram validados alguns dados fornecidos pela SEMU e GSJ e depois complementadas as seguintes informações:

- A quilometragem morta (sem passageiros) está inclusa nos dados fornecidos. Em média, a quilometragem produtiva equivale a 97% do total.
- Quilometragem produtiva = 207,310,20 km/mês em 2016 (de julho 2015 a maio 2016) e a quilometragem improdutiva foi de 12.907 mês no mesmo período.

- Será fornecida pelo GSJ a velocidade média dos ônibus, para aprofundamento da análise e identificação de pontos críticos para velocidade na operação.
- A integração intermunicipal só se dá para linhas que saem do terminal do centro de Votorantim. As que não passam no terminal não tem integração temporal. Os valores das tarifas: intermunicipal R\$3,50, municipal com o passe R\$2,90 e bilhete unitário R\$3,75. A integração não tem subsídio então é preciso pagar a diferença entre as tarifas. O ônibus de Votorantim não entram no terminal de Sorocaba e por isso as pessoas pagam novamente a tarifa. Teria que se pensar uma forma de integrar com o consórcio STU de Sorocaba, pois os 2 sistemas não conversam e quem é prejudicado é o passageiro.
- Os parâmetros de subsídios municipais ao sistema de ônibus serão disponibilizados pela SEMU para incorporação aos demais dados do diagnóstico.
- O Decreto do reajuste da tarifa de ônibus menciona Passe Social, mas esta é uma modalidade antiga que não está mais em vigor.
- Quantidade de abrigos de ônibus: concreto: 71; metálicos grandes: 50; metálicos simples: 39; (total de 160). Ao todo existem 1.086 pontos de parada de ônibus cadastrados.
- Há uma Resolução Municipal de 1999 que proíbe a circulação de caminhões na cidade. Esta restrição é para caminhões com 2 ou mais eixos na área urbana da cidade. Há permissão especial permite transitar na cidade (na Av. Gisele Constantino) de madrugada e das 10h00 às 16h00.
- O radar de contagem de veículos já identificou em um dia 17.000 veículos na Av. Gisele Constantino no sentido Centro-Bairro (Norte-Sul). Há 2 radares em comodato, mas não são usados para aplicação de multas de velocidade, gerando apenas imagens que são usadas para se multar os caminhões.
- Não há levantamento de lombadas ou outras intervenções de acalmamento de tráfego e tampouco das vias que possuem velocidade de 30km/h ou menos.

Sistema de Informação

Foram validados os dados apresentados pelo GSJ no arquivo do sistema de informações utilizados no PMOB Votorantim, seguindo o padrão adotado pelo SIMU (sistema de informações de mobilidade urbana) da Secretaria de Mobilidade do Ministério das Cidades.

Identificou-se que das partes incompletas no devido à inexistência de dados, como por exemplo um inventário de emissões e de poluição atmosférica ou dados referentes à acidentes de trânsito e de fiscalização de trânsito. Houve dificuldade também na obtenção de dados financeiros do sistema de ônibus (custo operacional e receita), o que permitiria no plano de ação um aprofundamento das diretrizes de ajuste nas linhas para maior eficiência do sistema e melhor definição de indicadores para monitoramento do Contrato de Concessão.

Reajuste de tarifa

Foi relatado pela SEMU que houve em 2016 solicitação de reajuste da tarifa por parte da empresa de ônibus, baseado em indexadores muito elevados, que levariam a tarifa à próximo de R\$5,00. No entanto, não há respaldo para contra argumentação da Prefeitura devido à falta de parâmetros específicos do Contrato de Concessão de ônibus. Uma das opções consideradas é da adoção de parâmetros de reajuste mais gerais, como IGP-M ou similar, o que do ponto de vista técnico pode ser uma aproximação pouco precisa da realidade operacional do sistema de ônibus de Votorantim.

Ponderou-se também que o alto valor da tarifa foi um dos maiores problemas identificados pelos usuários de ônibus de Votorantim. Devido a isso, um possível aumento na tarifa poderia diminuir a quantidade de usuários no sistema, fazendo com o que o aumento de arrecadação com o aumento da receita poderia ser perdido com a diminuição da quantidade de usuários.

É recomendável, portanto, que se avalie a solicitação de aumento de tarifa com base nas informações mais atuais de custo de operação e de receita, bem como dos parâmetros do contrato vigente.

Para isso, sugeriu-se que a melhor solução para balizar o pedido de aumento de tarifa seria da Prefeitura de Votorantim solicitar ao GSJ para que forneça o Contrato de Concessão e seus anexos completos, conforme especifica a Cláusula 9.1 do Contrato de Concessão 002/2000:

“A CONCESSIONÁRIA obriga-se a efetuar e fornecer à PREFEITURA os controles operacionais e financeiros, quando exigidos, inclusive as complementações e atualizações que se mostrarem necessárias no decorrer do prazo contratual, respondendo pela veracidade das informações prestadas, bem como relação mensal do número de usuários de cada linha”.

Foram três os grandes temas de discussão:

1. Transporte coletivo;
2. Transporte ativo (não motorizado);
3. Geral, incluindo sistema viário, segurança no trânsito, entre outros.

A dinâmica das atividades foi sempre a mesma: conversas em círculo com os moradores presentes orientada pela equipe de consultoria, investigando os temas escolhidos e deixando espaço para que outros assuntos não previamente mapeados surgissem de forma espontânea.

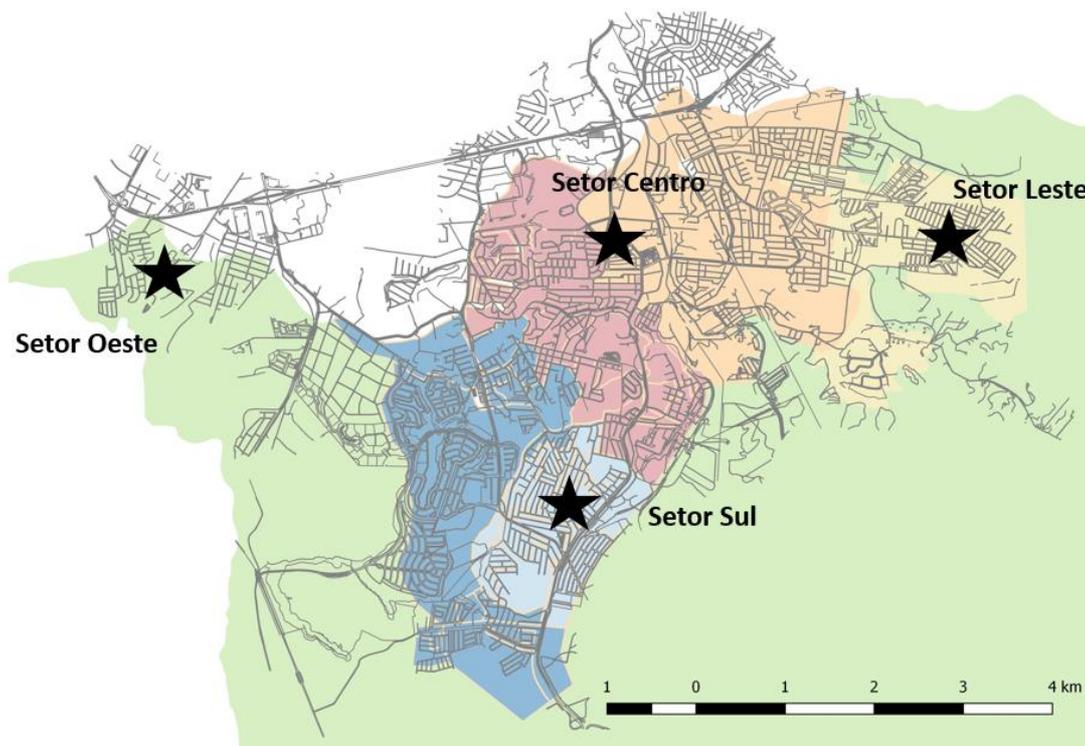
Com base nas respostas da pesquisa realizada com os usuários de ônibus de Votorantim, o tema “transporte coletivo” investigou assuntos como o custo da tarifa, duração das viagens, lotação dos carros, qualidade dos ônibus, condições do terminal e dos pontos e abrigos de ônibus. Outros temas levantados espontaneamente pela população foram o transporte público especial e novas propostas de linhas de ônibus. Além disso, com os participantes que não utilizavam o sistema de transporte coletivo, buscou-se entender os motivos para tal.

Os temas de transporte ativo dividiram-se em dois aspectos: mobilidade a pé e bicicleta. Os pontos escolhidos para debate sobre mobilidade a pé foram a existência e pavimentação das calçadas, iluminação, segurança no trânsito voltada para pedestres e acessibilidade. Em relação à bicicleta, os temas foram em torno do uso da bicicleta na cidade, as dificuldades envolvidas em seu uso, segurança no trânsito focada em ciclistas, infraestrutura para ciclistas e as vias mais utilizadas ou perigosas.

O terceiro grupo temático, o “Geral”, focou em discussões sobre transporte motorizado individual (automóveis e motocicletas) e sistema viário, política de estacionamento, fiscalização, educação e segurança no trânsito e transporte de carga.

A divulgação das atividades foi realizada através de cartazes e informativos fixados nas escolas, bem como carro de som circulando nos bairros anunciando as atividades. Também houve divulgação através da página online e Facebook do PMOB Votorantim, bem como na lista de e-mails da Comissão de Mobilidade, alunos da UFSCAR que participaram das atividades de campo e pessoas entrevistadas que quiseram receber mais informações sobre o Plano.

Figura 9-1 Mapa dos setores de mobilização das oficinas participativas realizadas dias 11 e 13/10/2016



Fonte: Risco Arquitetura Urbana, 2016.

Figura 9-2 Cartaz de divulgação das oficinas participativas realizadas dia 11/10/2016

A Prefeitura Municipal de Votorantim convida para as
oficinas participativas do
Plano de Mobilidade de Votorantim / SP

Novo Mundo / Primavera Green Valley / Tatiana 11/10/2016 às 17h00 local: EMEF Profa. Mercedes Santucci Rua Ozete dos Santos, 203 - Jardim Novo Mundo	Centro / Barra Funda Parque Bela Vista 13/10/16 às 17h00 local: EMEIEF Helena Pereira de Moraes Av. Newton Vieira Soares, 291 - Centro
Jardim Serrano / Itapeva Parque São João 11/10/2016 às 19h00 local: EMEF Prof. Lauro Alves Rua Caetano Carrea de Silva, 33 - Jardim Serrano	Nova Votorantim / Rio Acima Pró-Morar / Vila Garcia 13/10/16 às 19h00 EMEF Prof. Walter Rocha Camargo Rua Odete Gori Bicudo, 800 - Vila Nova Votorantim

Escolha a oficina mais próxima da sua casa e participe!
Serão debatidos assuntos referentes ao transporte de ônibus, calçadas, ciclovias e muito mais!

saiba mais em:
www.pmobvotorantim.wordpress.com
[facebook.com/pmobvotorantim](https://www.facebook.com/pmobvotorantim)

Fonte: Risco Arquitetura Urbana, 2016.

9.1 Oficina Participativa Região Oeste

Realizou-se no dia 11/10/2016 as 17h00 na EMEF Profa. Mercedes Santucci no Jardim Novo Mundo a oficina participativa dos bairros da região oeste de Votorantim, incluindo os bairros Jardim Novo Mundo, Primavera, Green Valley e Jardim Tatiana.

Figura 9-3 Lista de presença da oficina participativa realizada dia 11/10/2016 no Jardim Novo Mundo



Fonte: Risco Arquitetura Urbana, 2016.

A oficina contou com a presença de moradores dos bairros Primavera e Novo Mundo, sendo estes os bairros responsáveis pela maior parte dos problemas elencados pelos presentes. Apesar da ausência de moradores do Green Valley, foi dito que o bairro é o que tem os maiores problemas de mobilidade da região, uma vez que se encontra bastante isolado do restante dos bairros.

A maior reclamação sobre o sistema de transporte coletivo diz respeito à frequência dos carros e à lotação dos ônibus, especialmente alguns trajetos e rotas. Falta uma linha que leve os estudantes ao Colégio Selma Maria e a ausência de linhas que passem por dentro do Jardim Tatiana, cortando as ruas do bairro. Por conta de aspectos como esse e por causa da demora na passagem dos ônibus, muitos moradores presentes disseram que é mais fácil ir até

Sorocaba do que ao centro de Votorantim. Além disso, a lotação dos ônibus foi um tema que surgiu associada à frequência das linhas - como os ônibus demoram para passar, o resultado é a superlotação do primeiro que aparece – uma das pessoas presentes disse que é impossível pegar ônibus com carrinho de bebê, por exemplo. Os pontos de ônibus da região não possuem abrigo contra sol ou chuva ou bancos – e os moradores presentes indicaram que muitas vezes na região não existe nem mesmo sinalização indicando a existência dos pontos de ônibus.

Outro problema elencado na oficina do Tatiana e que se repetiu nas outras localidades foi a falta de locais oficiais para a compra do passe e para realizar a recarga do cartão de integração – muitas vezes é necessário gastar uma passagem sem desconto para chegar ao terminal e poder realizar a recarga (com desconto). Além disso, os pontos de venda do passe existentes nos bairros superfaturam o valor da tarifa, vendendo a passagem por até R\$ 4,50. O alto custo da tarifa foi mencionado – o que é ainda mais agravado pela má qualidade do serviço. Para melhorar a frequência dos ônibus aos finais de semana sem aumentar muito os custos do sistema sugeriu-se a adoção de tarifa reduzida aos domingos e feriados, tal como em Sorocaba.

Em relação à rede de mobilidade a pé, os moradores presentes – que não sabiam que as calçadas são incumbência do proprietário do lote, e não da Prefeitura – apontaram que há casas que avançam sobre as calçadas, além do fato das calçadas serem esburacadas ou não terem pavimento. A rua que liga o Jardim Tatiana ao Novo Mundo não tem calçada. Também foi detectada a presença de escadarias na região – em especial a viela da escolinha, que é íngreme e não tem corrimão. A iluminação na região é insuficiente e há muitos pontos escuros à noite – especialmente a rua da escola Selma Maria Martins. A acessibilidade também é limitada, devido à inexistência de rampas e a calçada às vezes muito alta. Os pontos para travessia das vias também são ruins.

O uso da bicicleta é limitado por conta da falta de locais seguros para tal – não há infraestrutura e a falta de segurança é um impeditivo ao uso desse modo na região. Sugeriu-se, porém, a implementação de um sistema de bicicletas compartilhadas como alternativa aos problemas elencados sobre o sistema de ônibus na região.

O sistema viário também foi alvo de críticas dos moradores – especialmente em relação à pavimentação da rua que liga o Jardim Tatiana ao Novo Mundo. Os moradores presentes identificaram um problema de governança entre Votorantim e Sorocaba, que “empurram” um para o outro a responsabilidade de investimento e manutenção na região. Além disso, a

fiscalização de trânsito e medidas de redução de velocidade (por exemplo as lombadas) são insuficientes. Foi mencionado um atropelamento recente no Jardim Primavera e problemas de segurança viária na Rua 16 no Novo Mundo, bem como a saída da fábrica da Coca-Cola.

Além disso, identificou-se um problema em relação ao estacionamento de carros – muitos param nas esquinas, atrapalhando a circulação dos ônibus – e o grande problema com o tráfego e estacionamento de caminhões no Jardim Tatiana. As altas velocidades adotadas pelos motoqueiros causam muito incômodo nos bairros.

Figura 9-4 Lista de presença da oficina participativa realizada dia 11/10/2016 no Jardim Novo Mundo

RISCO
arquitetura urbana

LISTA DE PRESENÇA
PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE VOTORANTIM / SP

ASSUNTO: OFICINA participativa - Novo Mundo / Primavera / Green Valley / TATIANA
LOCAL: ETEF Prof. Mercedes Santucci DATA: 11 / 10 / 2016 HORÁRIO: 17h30

	NOME	EMAIL OU TELEFONE	BAIRRO INSTITUIÇÃO	ASSINATURA
1.	Rafael Levy	contato@riscoar.com		Rafael
2.	Miguel Costa Mendes		tatiana	
3.	Francisco Mendes	32430604	PRIMAVERA	
4.	Marcelo Lima da Silva	981362753	Novo Mundo	
5.	Osvaldo Gabriel Vergara Gonçalves	osvaldogabriel@diariadovoto.com	Sarcoma	Osvaldo
6.	Andréia Lapa Lupo dos Santos	andrelapalupo@outlook.com	Primavera	
7.	KARINA A.S.LIA B.S.P	KARINAB.S.P@outlook.com	Jardim Tatiana	
8.	KETIV MACAGUIAS DE OLIVEIRA	KE.M.O@EMAIL.V.COM	Jardim Tatiana	Ketiv Macaguias
9.	Armando Palumbo Funari	contato@riscoar.com		Armando
10.				
11.				
12.				
13.				
14.				
15.				
16.				
17.				
18.				
19.				
20.				

Fonte: Risco Arquitetura Urbana, 2016.

9.2 Oficina Participativa Região Sul

Realizou-se no dia 11/10/2016 as 19h00 na EMEF Prof. Lauro Alves Lima, Jardim Serrano, a oficina participativa dos bairros da região sul de Votorantim, incluindo os bairros Jardim Serrano, Itapeva e Parque São João.

Figura 9-5 Foto da oficina participativa realizada dia 11/10/2016 no Jardim Serrano



Fonte: Risco Arquitetura Urbana, 2016.

O principal problema elencado a respeito do sistema de ônibus é a sobreposição das linhas (os trajetos são similares) e horários próximos de passagem dos carros – que acaba causando superlotação do primeiro ônibus que passa. Também ressaltou-se que os tempos de viagem e os trajetos são longos. Os moradores presentes indicaram a necessidade de um ônibus direto ligando a região ao Hipermercado Carrefour.

O acesso aos pontos de ônibus é ruim – os moradores presentes apontaram que é preciso atravessar a estrada (Rodovia SP-79) para acessar os pontos de ônibus no sentido desejado e que as travessias não são adequadas e a velocidade da via muito elevada. Em relação à infraestrutura dos pontos de ônibus, os moradores relatam não encontrar pontos com abrigos adequados que os protejam do sol e da chuva. O cartão de integração é outro problema mencionado: há casos relatados do cartão não funcionar direito. Além disso, falou-se sobre a inexistência de pontos de recarga do cartão fora do Terminal São João – e da fila enfrentada para tal nos horários de pico. Por conta disso, muitas vezes os usuários são obrigados a comprar um bilhete unitário para não perder o ônibus e assim perdem direito à integração ou então pagam a tarifa cheia (sem desconto). Também foram recebidas queixas sobre a falta de informação nos pontos sobre as linhas de ônibus e seus horários.

Segundo os moradores presentes, a região em torno da área verde da região do Jd. Serrano não tem calçada. A avaliação geral das calçadas existentes aponta que a infraestrutura

existente é mal cuidada e com buracos, além da presença de degraus e escadas na calçadas, bem como lixeiras e material de construção (areia e brita, principalmente) obstruindo a passagem. Aponta-se que não há atuação da prefeitura na fiscalização e na resolução das questões e falou-se sobre a ausência de um manual para orientar a construção das calçadas, estabelecendo padrões para minimizar os problemas. Existe iluminação na região, embora ela precise de manutenção (fica falhando e piscando).

Ainda sobre as travessias perigosas, foi citado especialmente o local onde foram construídos os novos edifícios habitacionais no Bairro Votocel – muita gente entra da Rodovia para o bairro na contramão. Sugeriu-se adotar ali o padrão de semáforos, travessias e sinalização do Centro – embora o problema seja o fato da Prefeitura não poder atuar diretamente na estrada por conta da DER. Rampas de acessibilidade são inexistentes e os degraus existentes nas calçadas dificultam a travessia, em especial para idosos e mães e pais com filhos pequenos e carrinhos de bebê.

Um dos moradores presentes na oficina usa a bicicleta como modo de transporte e disse que prefere pedalar na calçada do que na via, mesmo com as péssimas condições da calçada – especialmente na João Serrano, que é um foco de acidentes. A sinalização das ruas é ruim, faltando placas de velocidade, nomes de ruas e sinalização nas lombadas – o que torna o uso da bicicleta ainda mais perigoso. Os carros passam muito rápido, em especial na rua Francisco Verdugo. Também falou-se na falta de infraestrutura e locais para parar a bicicleta em equipamentos públicos e estabelecimentos comerciais (paraciclos e bicicletários). Foi relatado que existem muitos ciclistas na cidade fazendo o trajeto Centro-Itapeva.

Os principais problemas trazidos sobre o sistema viário e circulação de automóveis, motocicletas e caminhões dizem respeito à falta de sinalização (tanto horizontal quanto vertical) e a falta de fiscalização ou atividade dos agentes de trânsito – os moradores apontaram não detectar nenhuma operação ou ação de conscientização.

Há conflito também dos caminhões estacionados nas ruas João Caetano da Silva, na rua do Mercado Serrano e na João Serrano que ocupam muito espaço da via, estreitando as demais faixas de circulação. As motocicletas, devido à falta de lombada e de fiscalização também andam em altas velocidades e prejudicam a sensação de segurança de quem vai a pé ou em bicicleta.

Figura 9-7 Lista de presença da oficina participativa realizada dia 13/10/2016 no Centro



Fonte: Risco Arquitetura Urbana, 2016.

Os moradores presentes não são usuários frequentes do sistema de ônibus – se locomovem a pé ou de carro – por isso não foram coletadas muitas informações a respeito do transporte público coletivo. O problema das calçadas apareceu nos bairros dos presentes: foram identificadas calçadas estreitas e com árvores plantadas nas próprias calçadas (e não na faixa de serviço, o que atrapalha o caminho dos pedestres), calçadas com degraus muito altos – se assemelhando a escadas, especialmente no Parque Bela Vista – e pavimentação irregular, às vezes com a aplicação de revestimento escorregadio. O bairro da Chave tem calçadas e ruas no mesmo nível – os degraus existentes são para o acesso às casas. Os moradores atribuem a irregularidade das calçadas à topografia da cidade e à dificuldade dos carros em entrar nas garagens.

Com exceção do Jardim Europa, onde falta iluminação, o Centro, o Parque Bela Vista e a Chave estão bem iluminados – a manutenção demora quando uma lâmpada queima, mas no geral a situação é boa. Em relação às travessias, os presentes aprovam as lombofaixas instaladas (travessias elevadas), mesmo que sem semáforo. Foi relatado que elas forçam a redução da velocidade dos carros – embora tenham havido opiniões divergentes sobre o maior respeito à travessia com lombofaixas ou à travessia semaforizada. A acessibilidade é, no geral, ruim – são encontradas rampas para cadeirantes apenas nas travessias de alguns cruzamentos da

Avenida 31 de Março – no resto da região é comum encontrar raízes de árvores que estragam o pavimento das calçadas. Os moradores sugeriram algum abatimento ou recompensa financeira a fim de incentivar a zeladoria ou conserto da sua própria calçada (apesar de ser uma obrigação do dono do lote).

Os presentes disseram que o uso da bicicleta é um problema por conta da topografia difícil para pedalar – infraestrutura cicloviária é importante por causa da velocidade rápida dos carros. Além disso existem muitos lugares onde é proibido acorrentar bicicletas.

As maiores discussões e problemas apontados na oficina ocorreram em torno de temas como sistema viário, estacionamento e circulação de caminhões. Existem muitos caminhões estacionados no Jardim Europa – tanto porque os motoristas moram lá quanto porque não podem entrar no Centro. Para resolver esta situação sugeriu-se construir uma garagem como a da Indústria Votorantim, onde os caminhões possam ficar estacionados ao longo do dia, sem precisarem ocupar as vias da cidade. Há muitos caminhões que passam pela lombada da rua Luis Peinado que vêm causando rachaduras e trincas nas casas vizinhas.

Houveram queixas sobre a lentidão do trânsito no município por conta das lombofaixas e outras travessias não semaforizadas, nas quais os carros parariam frequentemente para a travessia de pedestres. Também existe uma série de botões de semáforos para pedestres que não funcionam. As velocidades na entrada da cidade e na DER são muito altas e precisam ser reduzidas. Além disso, também falou-se sobre a falta de estacionamento para carros no centro da cidade, por conta das inúmeras entradas de garagem.

Tratou-se da questão das motos e das altas velocidades que estas adotam nas ruas da cidade, inclusive transitando por cima das calçadas – elas também transitam nos corredores entre os carros e sofrem com a falta de baias em frente aos carros para facilitar sua arrancada, especialmente na avenida 31 de Março.

Foram feitas muitas discussões a respeito da esquina das ruas Eduardo Prado e Almeida Júnior, que passou por remodelação viária. Houve estreitamento de pista e direcionamento do fluxo da Avenida São João, além de mudança de mão – o trânsito local ficou péssimo e é impossível circular por ali ou mesmo sair das garagens. A região passou a sofrer com muito barulho e buzinas, bem como caminhões passando por ali e estacionados na área.

Figura 9-8 Lista de presença da oficina participativa realizada dia 11/10/2016 no Centro

RISCO
arquitetura urbana

LISTA DE PRESENÇA
PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE VOTORANTIM / SP

ASSUNTO: OFICINA PARTICIPATIVA - CENTRO/BARRA FUNDA
LOCAL: EMEF HELENA PEREIRA DE TORRES DATA: 13/10/2016 HORÁRIO: 19h00

	NOME	EMAIL OU TELEFONE	BAIRRO INSTITUIÇÃO	ASSINATURA
1.	Carlo Levy	contato@riscoarq.com.br	RISCO/Arq	Carlo Levy
2.	Leica Winkler	lscjacks@uol.com.br Assoc. Pq. Bela Vista		Leica Winkler
3.	Karem Soares	Karem.Kc@hotmail.com	maradona Centro	Karem Soares
4.	Luiz Carlos	(51) 988741109	Id. Conquista Val.	Luiz Carlos
5.	Luciana Cordeiro Moreira	605990374438	Bairro Clave	Luciana Cordeiro Moreira
6.	Elisabet da S. Siqueira	615 988033904	B. Clave	Elisabet da S. Siqueira
7.	Kauany Siqueira de Souza	Kauany.Siqueira@gmail.com	B. Clave	Kauany Siqueira de Souza
8.				
9.				
10.				
11.				
12.				
13.				
14.				
15.				
16.				
17.				
18.				
19.				
20.				

Fonte: Risco Arquitetura Urbana, 2016.

9.4 Oficina Participativa Leste

A oficina participativa Leste – região dos bairros Vila Nova Votorantim, Rio Acima, Vila Garcia e Pró-Morar – foi realizada no dia 13/10/2016 às 19h na EMEF Prof. Walter Rocha Camargo. A oficina contou com moradores dos bairros Vila Nova Votorantim e Pró-Morar.

Figura 9-9 Foto da oficina participativa realizada dia 13/10/2016 – Vila Nova Votorantim



Fonte: Risco Arquitetura Urbana, 2016.

Apesar dos participantes serem todos idosos e já estarem isentos do pagamento da tarifa de ônibus, todos apontaram o alto valor cobrado em relação à curta distância percorrida, sugerindo a adoção de políticas já vigentes em Sorocaba tal qual a integração tarifária e a tarifa reduzida aos finais de semana. Foram feitas queixas à falta de um ponto oficial de recarga para o cartão de transporte, sugerindo algum lugar próximo à rotatória da Vila Nova Votorantim. Discutiu-se sobre o longo trajeto que os ônibus fazem e a demora da viagem – em especial a linha “Ângelo Vial” e a linha “Jardim São Mateus” – que é circular e deveria ser substituída por uma linha que tenha ida e volta separadas. A linha para Sorocaba faz uma viagem mais curta. Não existe ônibus para o Bairro dos Morros aos finais de semana, o que foi considerado um problema para os presentes (mesmo que nenhum deles more no Bairro dos Morros). Além disso, aos finais de semana o ônibus demora muito a passar, em especial as linhas Sorocaba-Vila Nova e Vila Nova-Terminal. Sugeriu-se a implantação de linhas intrabairro, para que não seja necessário ir até o Terminal fazer baldeação – uma queixa dos moradores da região presentes na oficina.

O serviço prestado foi criticado: os motoristas muitas vezes passam reto pelo ponto e com frequência são vistas pessoas sentadas nos degraus da porta dianteira conversando com o motorista – o que atrapalha a viagem e coloca em risco os passageiros. Os motoristas também foram considerados mal-educados, em especial com as pessoas mais velhas. Os carros geralmente têm degraus altos, de subida difícil, apesar dos veículos adaptados para cadeirantes. Os ônibus ficam lotados no horário de pico. Os pontos de ônibus não têm abrigos e nem lugar para sentar e os motoristas não conseguem aproximar os veículos da guia para a realização de um embarque mais seguro por conta dos carros estacionados ao redor. No Terminal São João, os motoristas param os ônibus no meio da via, fazendo os passageiros correr risco de acidentes (carros e motos ultrapassando o ônibus parado) e por conta do óleo automotivo que fica na pista.

O morador que participou da oficina mas não é usuário do sistema de transporte coletivo disse que a demora dos ônibus no trajeto, o fato de fazer diferentes viagens ao longo do dia e a necessidade de fazer baldeações são o motivo para não optar pelo ônibus e utilizar o carro em seus deslocamentos.

As calçadas têm degraus altos, que forcem os pedestres a andarem na rua. Também existem barraquinhas de lanche que ocupam a calçada com cadeiras e seus próprios materiais, além de ser comum encontrar material de obra nas calçadas do Pró-Morar. Não existem rampas de

acessibilidade e a pavimentação das calçadas é ruim a ponto de precisar andar com os carrinhos de criança nas ruas. A iluminação pública é ruim tanto no Pró-Morar quanto no Nova Votorantim – no caso do primeiro bairro, o problema é que a população quebra os postes e lâmpadas, já no segundo o problema é a falta de postes na área.

Os moradores participantes aprovam a implementação das lombofaixas e dizem que elas estão sendo respeitadas pelos motoristas, bem como as faixas de pedestres não semaforizadas. Falou-se na implementação de lombadas nas travessias da rua Walter Rocha, no Pró-Morar.

O uso da bicicleta é bastante difundido, especialmente por aqueles que não têm dinheiro para a passagem – muita gente de Vila Nova Votorantim vai trabalhar pedalando. Os maiores problemas enfrentados é o trânsito – carros e motos andam em alta velocidade – além da topografia acidentada. Os presentes recomendaram a implementação de pistas separadas para bicicletas em ruas como a Américo Machetta e a Avenida Pedro Augusto Rangel. Também recomendou-se a implantação de uma rota que cruza o Jardim Paulista e o Rio Acima, através da Avenida Luís do Patrocínio Fernandes, por conta do relevo menos acentuado.

As discussões em torno do sistema viário na região apontaram trânsito muito ruim na rua Odete Gore Bicudo – especialmente por conta dos carros estacionados dos dois lados da via, que muitas vezes impedem os ônibus de passar. O estacionamento de caminhões é um problema em toda a região, embora mais reclamações tenham vindo dos moradores do Pró-Morar. O estacionamento de automóveis na Américo Machetta atrapalha a visão e a circulação dos carros, fenômeno que acontece também na rua da escola e é agravado por estacionamento na contramão e em fila dupla. É preciso implantar sinalização amarela próximo às esquinas para impedir o estacionamento de automóveis. Uma moradora presente disse que “todo mundo que tem carro deveria ter garagem para guarda-lo, e não estacionar na rua”.

Falta asfaltar as vias que ligam o Altos de Votorantim à Vila Irineu, bem como a estrada até o Bairro dos Morros – o que também melhoraria o trânsito dos ônibus. Foi ressaltada a necessidade de implantação de mais lombadas, principalmente no começo de descidas como a Rua 14 e a rua Américo Machetta, embora alguns moradores presentes tenham preferido a instalação de lombofaixas a lombadas – que danificariam a suspensão dos veículos por conta da altura. Também apontou-se que se vê muitos motoristas “furando o sinal” e que programas de educação de trânsito e fiscalização são necessários. Também consideraram as velocidades

aspecto relacionado ao tema que não surgiu nos questionários mas foi levantado nas oficinas é a falta de pontos de recarga do cartão de transporte nos bairros – e a solução trazida pelos moradores inclui a instalação de locais de recarga oficiais da viação São João em estabelecimentos comerciais ou pontos centrais dos bairros. A lotação dos ônibus, 3º principal problema surgido nos questionários, foi mencionado na oficina do Tatiana, Vila Nova Votorantim e Jardim Serrano.

Os resultados das oficinas sobre aspectos da rede de calçadas e acessibilidade apontam avaliação similar à dos questionários aplicados. Em todas as oficinas realizadas foi apontado o problema dos degraus e escadas nas calçadas, mostrando que esse é uma questão que precisa de atenção da Prefeitura – 52% das respostas dos questionários consideraram a pavimentação das calçadas de péssimo a médio. Em todas as oficinas realizadas a acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida foi considerada inexistente – salvo exceção da avenida 31 de Março – embora nos questionários este ponto tenha sido apenas 9% das menções sobre os maiores problemas das calçadas da cidade. Com exceção da oficina do Tatiana, onde o assunto não foi mencionada, as travessias elevadas (ou lombofaixas) foram aprovadas e tidas como referencial de travessia adequada pelos participantes.

Em relação do uso da bicicleta em Votorantim, a insegurança do trânsito e/ou em compartilhar a via com outros veículos – e, por isso, a necessidade de se construir ciclovias e ciclofaixas – foram os problemas elencados com maior frequência pelos moradores presentes nas oficinas. Tal resultado é compatível com os principais problemas elencados pelos ciclistas entrevistados em campo – 60% dos problemas tem relação direta com o respeito aos motoristas e a insegurança no trânsito ao circular em bicicleta no município.

Foi opinião geral nas quatro oficinas que os caminhões no município estacionam em qualquer lugar e atrapalham o trânsito. Além disso, as motos também são um incômodo comum, trafegando em altas velocidades e colocando em risco as pessoas ao redor – o barulho causado por elas também foi mencionado. A educação de trânsito e a fiscalização das infrações são pontos falhos do município de Votorantim segundo os participantes das atividades nas quatro localidades .

10 Reunião nº03 da Comissão de Mobilidade de Votorantim

No dia 25/10/2016 às 15h00 foi realizada no auditório da Secretaria de Turismo, Esportes e Lazer – SECTUR da Prefeitura de Votorantim a 3ª Reunião da Comissão do Plano de Mobilidade de Votorantim / SP. A seguir a ata e a lista de presença da reunião:

Ata da 3ª Reunião da Comissão do Plano de Mobilidade de Votorantim / SP

Iniciou-se a reunião com a apresentação dos dados atualizados do Prognóstico. Conforme debatido na reunião anterior da Comissão, foi criada hipótese intermediária de projeção da população de Votorantim até 2031 – com previsão de 141mil habitantes, considerando o histórico da evolução entre 1970 e 2015 e ajustada de acordo com as projeções do IBGE para o Estado de São Paulo. O resultado é um crescimento de aproximadamente 118mil habitantes para 141mil habitantes no horizonte de 15 anos do PMOB Votorantim. Esta evolução deverá ser revista na próxima revisão do PMOB que deverá ocorrer em até 8 anos.

Com isso, as informações constantes das hipóteses de projeção da frota veicular também foram ajustadas, com 3 hipóteses:

- *Hipótese 1, tendencial sem restrições.* Taxa de motorização de 61,8, muito acima de São Paulo (49) e Sorocaba (57);
- *Hipótese 2, de leves restrições.* Taxa de motorização de 55,2, equivale à atual de Sorocaba;
- *Hipótese 3, de restrição fortes (políticas de desincentivo ao uso de automóvel).* Taxa de motorização de 48,8, pouco acima do atual de Votorantim.

Na sequência foram apresentados mapas referentes ao anel viário / rodoanel previsto no Plano Diretor de Votorantim os representantes da Prefeitura de Votorantim relataram como a Rodovia Raposo Tavares tem fluxo local equivalente à avenida nos horários de pico, mesmo com as marginais implantadas recentemente. O custo do anel viário atualizado recentemente estimava aproximadamente R\$130 milhões de investimentos, que deveriam vir do Governo Estadual e/ou Federal. Mesmo com o aporte deste recurso não se da Prefeitura, como efeito de comparação falou-se que com montante equivalente poderiam ser mantidos os subsídios dos serviços de transporte coletivo de ônibus por aproximadamente 90 anos e que a prioridade de investimentos, de acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, deveria ser para transporte não motorizado (ativo) e para transporte coletivo.

Foi alertado ainda que é necessário aprofundar os estudos de viabilidade e a execução de projeto executivo, garantindo para que a proposta atualizada do anel viário funcione efetivamente como rodovia e não como mais uma avenida. Sendo assim, o traçado proposto não pode ter ligação com outras vias, somente com outras rodovias (nível zero). Como alternativa de curto prazo em substituição ao trecho sul do anel viário proposto, relatou-se que está em obras um trecho da Avenida Anália Pereira

perto do bairro Itapeva, que deverá fazer a ligação entre a Rod. Raimundo Soares e a SP-79. A duplicação de trecho da Rodovia Raimundo Soares poderia também aliviar o fluxo de caminhões que atualmente vem do sul (Piedade e Tapiraí) e entra na área urbana de Votorantim.

Ainda quanto à malha viária, foi relatado que durante as oficinas participativas os moradores solicitaram uma travessia de pedestres na Rodovia SP-79 em trecho próximo ao bairro Jd. Serrano e Votocel. Esta intervenção, no entanto, depende da municipalização da Rodovia, permitindo que a Prefeitura possa transformar este trecho em avenida e implantar medidas de acalmamento de tráfego, redução de velocidade e implantação de radares. As soluções de faixas elevadas (lombofaixas) foram citadas pelos moradores como soluções adequadas para melhorar a segurança da travessia de pedestres na Av. 31 de Março.

Outro assunto debatido foi a necessidade de formar equipe no Departamento de Meio Ambiente para análise e aprovação do Estudo de Impacto de Vizinhança, previsto no novo Plano Diretor, permitindo a captação de recursos e da realização de ações de mitigação de impactos de grandes empreendimentos.

Dando sequência à apresentação, foram explicados como foram propostos os Princípio, Diretrizes e Objetivos Estratégicos do Plano de Mobilidade de Votorantim, que culminaram na organização dos Programas e Ações. Ao todo são 7 Objetivos Estratégicos, 10 Programas e 91 Ações (ver apresentação).

A partir dessa organização foram propostos indicadores e metas para monitoramento e acompanhamento da implementação do PMOB Votorantim.

Discutiu-se também a importância da revisão do Plano em 8 anos, da necessidade de complementação de informações de base para permitir o monitoramento (como por exemplo o inventários de emissões de gases de efeito estufa) e também da função de controle social a ser exercida pela Comissão de Mobilidade de Votorantim existente, que mesmo como a mudança de gestão de 2016 para 2017, poderá ter sua composição renovada mas deverá manter o acompanhamento e monitoramento da implementação do PMOB Votorantim.

Por fim, foram sugeridos os encaminhamentos finais do PMOB Votorantim para a realização da Audiência Pública na 1ª quinzena de novembro.

Figura 10-1 Lista de presença da oficina participativa realizada dia 13/10/2016 – Vila Nova Votorantim

RISCO
arquitetura urbana

LISTA DE PRESENÇA
PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE VOTORANTIM / SP

ASSUNTO: Reunião de Comissão v03
LOCAL: SEXTUR / Prefeitura de Votorantim
DATA: 25 / 10 / 2016
HORÁRIO: 15h00

	NOME	EMAIL OU TELEFONE	INSTITUIÇÃO	ASSINATURA
1.	Rafaela Levy	rafaela@riscoau.com	RiscoAU	Rafaela Levy
2.	Sara Simões	sarasimoes@gmail.com	SPD	Sara Simões
3.	Fabio Nowick	Sottfab@gmail.com	SEMA	Fabio Nowick
4.	Marco Pontes	mpontes@globau	SPD	Marco Pontes
5.				
6.				
7.				
8.				
9.				
10.				
11.				
12.				
13.				
14.				
15.				
16.				
17.				
18.				
19.				
20.				

Fonte: Risco Arquitetura Urbana, 2016.

11 Audiência Pública

A Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana de Votorantim foi realizada dia 10/11/2016 na Câmara Municipal de Vereadores de Votorantim, tendo início as 16h00.

A abertura da atividade ocorreu com apresentação sucinta do Secretário de Planejamento e Desenvolvimento (SPD) da Prefeitura de Votorantim, Sr. Marco Pontes, que explicou como se deu a realização do trabalho que se iniciou em janeiro de 2016 e se encerrará com esta audiência. Na sequência, deu-se a explicação técnica pela consultoria Risco arquitetura urbana, contratada para auxiliar na execução do Plano. Para isso, foi utilizada apresentação em Powerpoint que encontra-se disponível para consulta na página oficial do PMOB Votorantim (www.pmobvotorantim.wordpress.com), assim como todos os demais relatórios que compõe o trabalho realizado ao longo de todo o período.

A primeira parte da apresentação foi a de conceituar a mobilidade urbana e como se dá o seu planejamento, bem como as questões de base que a Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelece, como a prioridade de investimentos em modos de transporte não motorizados

(ativos) e transporte público sobre os modos motorizados individuais (carros e motos), bem como a participação social na elaboração da política de mobilidade municipal e sua integração com o planejamento do desenvolvimento urbano (Plano Diretor).

Dentre as atividades participativas para elaboração do Plano destacou-se que foram realizadas 3 reuniões da Comissão de Mobilidade de Votorantim, oficinas participativas (em 4 regiões da cidade), aplicação de pesquisas de campo por alunos do curso de Geografia da UFSCAR – Campus Sorocaba e também a 1ª Conferência de Lançamento do PMOB Votorantim, realizada em março/2016, quando se convocou os membros para compor a Comissão.

Na sequência, apresentou-se os aspectos gerais do território do Município de Votorantim e como se dá a distribuição da população de acordo com sua renda, a cor da pele e a existência ou não de infraestrutura de mobilidade (calçadas, vias pavimentadas, etc) e de equipamentos urbanos (escolas, unidades de saúde e de lazer) nos setores censitários e bairros. Com isso, verificou-se que existem bairro muito melhor atendidos que outros e que nos bairros centrais e com melhor infraestrutura e equipamentos há uma população predominantemente de maior renda e de cor de pele branca. Nas áreas mais periféricas (Oeste, Leste e Sul) a predominância é de população de baixa renda, cor da pele parda ou preta e menor acesso e à infraestrutura, a equipamentos públicos e ao transporte público. Com isso, explicou-se que as questões socioespaciais e econômicas são fatores fundamentais no planejamento das cidades e que os planos diretores e planos de mobilidade devem ser instrumentos para se minimizar e reverter esta situação, priorizando investimentos em áreas menos atendidas e possibilitando que o acesso a direitos fundamentais, como habitação, transporte e educação, possam ocorrer de maneira mais equilibrada no território municipal, com melhoria da qualidade de vida focada na população de menor renda e menor acesso à infraestrutura e equipamentos sociais. O acesso ao transporte de qualidade e a melhores condições de deslocamento é uma das formas de se buscar reverter esta situação atual e buscar um melhor equilíbrio nas condições de vida nas cidades brasileiras.

Dando prosseguimento, foram apresentados as projeções populacionais, de expansão urbana, frota e do orçamento municipal que deverão ser considerados na implementação do PMOB Votorantim no horizonte de 15 anos. O PMOB prevê o atendimento de 7 objetivos estratégicos através de 11 programas e 91 ações como forma de responder a todas as questões trazidas pelo diagnóstico realizado, estabelecendo também os indicadores e metas para atendimento para cada uma das ações principais.

Ao final da explanação técnica informou-se que será entregue na semana do 14/11/2016 a minuta de lei da política municipal de mobilidade de Votorantim à Prefeitura e que na sequência esta minuta e todo os relatórios do PMOB Votorantim serão avaliados pela Câmara Municipal de Vereadores, que deverá pôr em pauta a sua votação. Por fim, abriu-se a apresentação para que o público fizesse suas perguntas e considerações.

A primeira manifestação do público foi sobre a arborização urbana no Plano de Mobilidade, um uma vez que são poucas árvores e faz muito calor na cidade, fazendo com que as pessoas andem próximas aos muros buscando sombra. Emendando na pergunta anterior, foi solicitada explanação sobre as calçadas do município, quais os incentivos à construção e manutenção das calçadas e quais as rotas prioritárias para implementação e qualificação dessas infraestruturas, pois as calçadas em Votorantim são péssimas, com muitos degraus nas calçadas. Também perguntou-se sobre as ações voltadas à acessibilidade.

Como resposta, informou-se que existe um Plano Municipal de Arborização de Votorantim, com indicação de plantio de aproximadamente 6000 mudas a cada 5 anos. O PMOB incorporou essas metas e indica que parte deste plantio se dê nas rotas prioritárias para calçadas que estão sendo desenhadas e previstas no recente Plano Municipal de Acessibilidade de Votorantim. Este Plano foi pensado tentando traçar caminhos para deficientes físicos e pessoas com mobilidade reduzida chegarem no centro da cidade, ligando equipamentos públicos e pontos de ônibus, por exemplo.

Outro questionamento foi de uma moradora do Jd. Clarice, que informou que o bairro dela não tem relevo acidentado mas ainda assim as casas constroem calçadas com degraus, resultando em problemas de acessibilidade.

A moradora comentou também que no seu bairro há muitos idosos e deficientes circulando pela manhã, mas poucas vagas de carros disponíveis próxima às unidades de saúde. Ela considera esta situação mais crítica próximo ao ambulatório de especialidade de Votorantim (Rua João Valter) e disse ainda que é contra colocar estacionamento rotativo / Zona Azul na Santa Casa ou no Ambulatório de Especialidade, pois vai dificultar o acesso à população que depende do SUS e não tem dinheiro para pagar a tarifa. Sua proposta para resolver a situação é de transformar uma pequena praça onde há paisagismo/jardim em estacionamento. Ela discorreu também sobre a arborização citada anteriormente, pois é contra grama dentro de estacionamentos porque dificulta a circulação de cadeirantes e citou pedidos que fez à Prefeitura para que fosse melhorada essa circulação. As respostas que obteve da Prefeitura

na ocasião informaram que não seria possível desmanchar o paisagismo e por isso não retirariam a grama dos locais para pavimentar o piso para estacionamento.

Foi citada por outro morador também a questão da viabilidade da Zona Azul / estacionamento rotativo e de como deverá ser estudado o projeto com cautela, bem como consultado o comércio de Votorantim, que hoje já tem dificuldade em competir com o comércio de Sorocaba. Atualmente as pessoas compram no comércio de Votorantim pela praticidade e a moradora acha que começar a cobrar pelo estacionamento é complicar ainda mais a decisão do morador pelo comércio de Votorantim. Acredita que precisa ser melhorado a situação do estacionamento, mas não através de cobrança. Sugere que as próprias galerias possam trabalhar com bolsões de estacionamento.

Como resposta condizente ao momento de audiência pública, foi argumentado que não cabe ao Plano de Mobilidade responder definitivamente com soluções para esses casos específicos; pode-se pensar no contexto do Plano que sejam avaliadas as situações semelhantes à encontradas no Ambulatório Especialidade ou na Santa Casa, alertando para que a implementação de estacionamento rotativo considerem essas adversidades.

Ressaltou-se ainda que a implementação da zona azul é colocada no Plano como uma sugestão, condicionada à execução de estudos mais aprofundados. Sua implementação foi também pensada como uma forma de viabilizar a captação de recursos, uma vez que as perspectivas de investimentos federais em mobilidade são bem escassas para os próximos anos e é bem possível também que a implementação de estacionamento rotativo e os recursos arrecadados permitam a requalificação das calçadas e uma série de outras medidas de incentivo aos moradores acessarem o comércio em Votorantim utilizando também outros modos que não somente os carros e motos.

Dando seguimento, uma moradora do Jd. Tatiana relatou que quando se realizou as obras das marginais na Rod. Raposo Tavares e na Rod. João Leme dos Santos não foram realizados acessos ligando os bairros Tatiana ao Novo Mundo ou o Novo Mundo ao Green Valley. Todos os acessos têm que ser feitos pegando a Rod. Raposo Tavares, o que dificulta o acesso a outros bairros, ao emprego e ao comércio, inclusive através do serviço de ônibus (que possui linhas com trajetos limitados). Também foi frisado que na saída do Tatiana pelo acesso da fábrica da Coca-Cola o limite de velocidade é de 70km/h, incompatível com o fluxo de pessoas nas calçadas (para acesso a passarelas e aos pontos de ônibus).

Em outro acesso semelhante (do Tatiana para o Green Valley) há uma passarela que dificulta a visualização para a travessia de pedestres. Estes precisam também atravessar três faixas de estrada para chegar do outro lado no retorno. Na saída do Assai que liga Sorocaba à Votorantim a situação também é crítica, conhecida como Trevo da Morte. Já fizeram abaixo assinado na DER para resolver a situação específica do retorno do Tatiana e não tiveram resposta.

Para estas questões o Sr. Pontes respondeu que já existe projeto para resolver a saída da Coca-Cola desde 2008, mas ainda não foi viabilizado por questões de matrícula dos terrenos. Apesar da demora, deverá ser realizado em breve. Quanto à Rod. João Leme dos Santos, a DER não fez consulta aos municípios para desenvolvimento do projeto e realização das obras. Foi esquecida a ligação com o Green Valley e o DER ignorou todos os tipos de solicitação que foram feitas pela Prefeitura de Votorantim. Para contornar o problema na entrada/saída do Green Valley foi solicitada alteração da lombada, que atualmente está muito distante e não dá a segurança necessária à travessia dos moradores. A sugestão que ele dá é da população fazer pressão direto no DER para que se resolva a situação com maior urgência, pois isto foge da atribuição direta da Prefeitura de Votorantim.

Também foi citado que na ligação do Green Valley com o Tatiana há um empreendimento imobiliário sendo construído e há um projeto para melhorar o acesso na região logo, criando vias de acesso locais para tirar as ocupações que existem ali também. Existe uma conversa com o governo federal para fazer a interligação com a região do Horto, facilitando a saída do Novo Mundo para a João Leme dos Santos. Há uma série de projetos para melhorar a região, inclusive fazendo parceiras e regulamentação fundiária para as ocupações.

Já o Trevo da Morte vai ser resolvido pela construtora Alavanca como contrapartida de liberação de terreno pelo Governo do Estado. Esta situação já foi negociada com a Prefeitura de Sorocaba e deve também ser resolvida num curto prazo.

Por fim, a PMV está levando equipamentos públicos para a região e através disso acredita que a via de acesso em que é realizada a feira do Jd. Tatiana vai ser pavimentada num futuro próximo.

Perguntou-se na sequência sobre o trânsito de carga na cidade, pois o tema foi abordado no Plano, mas não falou-se sobre a logística de suprimento da cidade. Pediu que se explicasse com mais detalhes esta questão e de como a proposta de aumentar a densidade do município

também impactará na logística urbana, porque a necessidade de abastecimento também aumentará.

De maneira geral, a questão da localização das áreas industriais e dos polos logísticos está mais detalhado no Plano Diretor (zoneamento) do que no Plano de Mobilidade. Citou-se que já existe infraestrutura logística no eixo sul do município e que os bairros centrais à leste estão também próximos às rodovias.

Um problema identificado é de que a atual regulamentação do município não permite o tráfego de caminhões durante o dia mas permite sua circulação durante a noite, ou seja, não afeta o trânsito, mas afeta os moradores dessas vias (com barulho e poluição à noite). Existem exemplos em outros municípios em que se aumenta a restrição de circulação de alguns tipos de caminhão no município e também de que é urgente a regulamentação e aplicação da obrigatoriedade de se realizar estudos de impacto de vizinhança (EIV), previsto no Plano Diretor mas ainda não implementado. A instalação de polos de logística e a criação de baias de estacionamento para caminhões são outras soluções que deverão ser também aprofundadas em estudos à parte, posteriores ao PMOB.

Dentre os presentes, o Sr. Alfredo Piccinato, vereador eleito e arquiteto também se manifestou, elogiando os estudos apresentados no PMOB - disse que nunca viu nenhum estudo nesse nível no município. Acredita que o trabalho realizado deve ser um instrumento de consulta para auxiliar os novos vereadores eleitos. As soluções e estudos específicos, como o de estacionamentos rotativos, por exemplo, devem ser debatidos com a população e embasados por estudos técnicos. Em respeito à equipe técnica ele espera que o novo prefeito e a nova equipe da Prefeitura possam implementar o Plano para melhorar a cidade de Votorantim.

Novamente a situação precária do Jd. Tatiana foi levantada por um representante da Conseg, que informou que 3.500 moradias novas estão sendo construídas no bairro e não há transporte adequado e tampouco equipamentos públicos para todas essas pessoas. Também citou os casos dos bairros Rio Acima/Bairro dos Morros e Cubatão com o mesmo problema, novos loteamentos sendo implementados sem infraestrutura adequada.

Além dos apartamentos novos, outro morador lembrou que a área verde do bairro está dando origem a um novo bairro, o Cerrado, com aproximadamente 350 famílias/1000 pessoas. A entrada deste novo bairro começa na rua 11 tem acesso por via sem asfalto, com condição

totalmente precária. Alertou que estas expansões da cidade precisam ter acompanhamento da Prefeitura para implantação da melhoria de infraestrutura e construção de equipamentos públicos.

Um caso específico também mencionado foi da ausência de ponto para carga e descarga na avenida 31 de Março ou parada específica para carro-forte, que acabam parando no meio da avenida ou em vagas de táxi.

A equipe técnica ressaltou que o conteúdo do PMOB é muito extenso e deve ser utilizado como consulta. Os aspectos observados no plano dizem respeito à cidade como um todo, não tanto em pontos específicos. A solução destes problemas mais locais apontados vem junto com a implantação de mais infraestrutura nesses locais e com o aprofundamento de estudos e elaboração de projetos específicos, sempre devendo ser discutidos com a população.

Um representante da atual administração mencionou aos demais presentes que o novo prefeito eleito já indicou que a Secretaria de Mobilidade Urbana vai perder status de secretaria e coloca em questão se haverá verba e capacidade administrativa para dar seguimento aos trabalhos que vem sendo realizados. Quanto a isso, ressaltou-se a importância da participação da população e da atuação da Comissão de Mobilidade em monitorar e acompanhar a implementação do Plano, buscando que conquistas importantes obtidas nesta gestão não sofram retrocessos nos próximos anos.

Um morador do bairro Vila Nova Votorantim fez ainda uma pergunta específica em relação aos abrigos de ônibus e quanto ao prazo para a adequação dos que já existem e quanto à implementação dos novos. Como resposta, foi citado o problema do Contrato de Concessão dos serviços de ônibus que não possui metas e obrigações bem definidas: a manutenção dos pontos faz parte da concessão mas não estão estabelecidos os parâmetros para que a Prefeitura e a população possam cobrar da concessionária. Também foi ressaltado que não é necessário colocar pontos de ônibus com abrigos em todos os pontos - Votorantim também tem muitos pontos de ônibus, pode-se juntar dois em um e fazer um ponto melhor, mediante estudos de adequação de linhas e traçados

Citou-se também que deveria constar na Lei algum artigo/inciso que busque "estabelecer laços com o poder público de Sorocaba", especialmente por conta do Novo Mundo, Primavera, Tatiana - são bairros onde as entradas e saídas estão diretamente ligadas ao território de Sorocaba e as decisões ali vão precisar de aprovação do governo municipal de

Sorocaba. Por ser uma região metropolitana, Sorocaba tem obrigação de ajudar no desenvolvimento dos municípios da região.

Neste sentido, foi informado que o PMOB Votorantim prevê dentre suas diretrizes “a integração da política municipal do município de Votorantim com a Região Metropolitana de Sorocaba, especialmente o município sede”.

Ainda, foi citado que está sendo criada uma agência metropolitana para Sorocaba para permitir a discussão e elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) de Sorocaba, cuja previsão de término é final de 2018. As Prefeituras já vem sendo consultadas e a partir de março/abril de 2017 as universidades serão chamadas para participar e depois deve haver consultas à população.

Neste plano podem ser discutidas também questões como um consórcio metropolitano de transporte para os serviços coletivos de ônibus - corre-se o risco de perder em detalhamento nas linhas locais, mas ganha-se em integração metropolitana e, por exemplo, integração tarifária, questão detectada como um grande problema.

Após extenso debate, considerou-se pelos presentes sanadas todas as dúvidas e questões mais importantes e deu-se por encerrada a audiência pública do Plano de Mobilidade Urbana de Votorantim.

Figura 11-1 Lista de presença da Audiência Pública do PMOB Votorantim realizada dia 10/11/2016

RISCO
arquitetura urbana

LISTA DE PRESENÇA
PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE VOTORANTIM / SP

ASSUNTO: Audiência Pública
LOCAL: Câmara Municipal
DATA: 10/11/2016
HORÁRIO: 16h

	NOME	EMAIL OU TELEFONE	INSTITUIÇÃO	ASSINATURA
1	Sara Simões de Almeida	sarasimoes@yahoo.com.br	SPD	Sara Simões
2	Carlos Roberto Soares	carlos.rsouares@hotmail.com	SEMU	Carlos
3	MURILO DALGAS ANTONIQUINI	MURILO.DALGAS@semp.sp.gov.br	SEMP	Muriilo
4	LEILA WINKLER	hsktools@vol.com.br	ASSO. MOEDOR/BRINQUETEL	Leila
5	Antonio de Souza Soares	antoniosouza9@gmail.com	Ass. M. V. do Norte	Antonio
6	Ricardo Naccorati	ricapsm@hotmail.com	SEMA	Ricardo
7	Fabio Nowick	SoH.Fab@gmail.com	SEMA	Fabio
8	Lucimeire Ribeiro	lucimeire03@gmail.com	Comissão PMOB/CMAS	Lucimeire
9	Celia Fernandes Dias	Celia.Fernandes@hotmail.com	moradora Jataia	Celia
10	Antonio Gabriel Cerqueira Gonçalves	antonio.gabriel.f.dionicio@votorantim.sp.gov.br	Verador - J. Jataia	Antonio
11	Jose Maria Dias	jmarias@ufscar.br	UFSCAR	Jose
12	ARNILDO BATISTA	ARNILDO.BATISTA@hotmail.com	SEMU	Arnildo
13	Alex Akira Oueno Uab	alex.uab@uplice.com.br	UPICE	Alex Uab
14	Cirineu Barbosa	rcirineu.polistop@gmail.com	Moedor - Vol. Park	Cirineu
15	Alfredo Pissinato Junior	arpissinato@gmail.com	Vereador eleito	Alfredo
16	Ronald F. Comongo	ronaldfcomongo@hotmail.com	MUNICÍPIO	Ronald
17	ARNALDO SILVA GONY	argony@votorantim.sp.gov.br	SOUK8	Arnaldo
18	JOÃO VIEIRA ELIO	cbjoa8@gmail.com	ASSOCIAÇÃO AMIGA	João
19	Sergio Augusto Martini	51997814214	CONTEG	Sergio
20	Mônica P. Ciampolini	mciampolini@vol.com.br	moradora - Jd. Jatu	Mônica P. Ciampolini
21	RATIRO LEY	contato@riscoau.com	RISCOAU	Ratiro

Fonte: Risco Arquitetura Urbana, 2016.

Figura 11-2 Foto da Audiência Pública do PMOB Votorantim realizada dia 10/11/2016



Fonte: Risco Arquitetura Urbana, 2016.