

Anexo I
Plano estratégico

Plano de Mobilidade Urbana de São José dos Campos - PlanMob SJC



Prefeitura Municipal de
São José dos Campos

Secretaria de Transportes

São José dos Campos

Abril de 2015

Sumário

| | | |
|-------|---|----|
| 1. | Apresentação | 1 |
| 2. | Princípios..... | 2 |
| 3. | Objetivos | 2 |
| 4. | Diretrizes | 3 |
| 5. | Estratégias e ações..... | 5 |
| 5.1 | Eixo 1 - Espaço urbano e planejamento | 5 |
| 5.1.1 | Fortalecimento institucional para gestão territorial e da mobilidade..... | 5 |
| 5.1.2 | Compatibilização do PlanMob aos demais instrumentos da política urbana | 6 |
| 5.1.3 | Definição de instrumentos complementares da política urbana | 9 |
| 5.1.4 | Integração do planejamento de transporte e do uso do solo | 11 |
| 5.1.5 | Articulação para participação no processo de concessão da Via Dutra..... | 12 |
| 5.1.6 | Fortalecimento das Centralidades..... | 12 |
| 5.1.7 | Melhoria da acessibilidade | 38 |
| 5.1.8 | Adequação da infraestrutura viária..... | 39 |
| 5.1.9 | Gestão do tráfego..... | 41 |
| 5.2 | Eixo 2 - Transporte não motorizado (TNM) | 42 |
| 5.2.1 | Fortalecimento institucional para a gestão do transporte não motorizado | 42 |
| 5.2.2 | Adequação de infraestrutura para pedestres | 43 |
| 5.2.3 | Adequação de infraestrutura para ciclistas | 44 |
| 5.2.4 | Gestão de calçadas..... | 46 |
| 5.2.5 | Gestão cicloviária | 47 |
| 5.2.6 | Valorização do transporte não motorizado..... | 47 |
| 5.3 | Eixo 3 - Transporte coletivo | 48 |
| 5.3.1 | Fortalecimento institucional para gestão do transporte coletivo | 48 |
| 5.3.2 | Adequação da infraestrutura de transporte coletivo | 49 |

| | | |
|-------|---|----|
| 5.3.3 | Gestão do transporte coletivo público urbano | 50 |
| 5.4 | Eixo 4 - Transporte motorizado individual | 51 |
| 5.4.1 | Gestão de estacionamento | 51 |
| 5.4.2 | Gestão do serviço de táxi..... | 52 |
| 5.4.3 | Implantação de alternativas de uso do transporte motorizado individual..... | 53 |
| 5.5 | Eixo 5 - Transporte de carga | 53 |
| 5.5.1 | Gestão de transporte de carga..... | 53 |
| 5.6 | Eixo 6 - Segurança Viária | 54 |
| 5.6.1 | Fortalecimento institucional para gestão da segurança viária | 54 |
| 5.6.2 | Gestão da Segurança Viária..... | 55 |
| 5.7 | Eixo 7 - Meio Ambiente | 55 |
| 5.7.1 | Redução de Impactos Ambientais | 55 |
| 5.8 | Eixo 8 - Comunicação | 57 |
| 5.8.1 | Implantação do Plano de Mobilidade | 57 |
| 5.8.2 | Fortalecimento da democracia participativa..... | 58 |
| 6. | Estratégias de implantação, gestão e monitoramento..... | 58 |
| 6.1 | Estratégias de implantação | 58 |
| 6.2 | Estratégias de gestão e monitoramento | 58 |
| 6.2.1 | Identificação dos elementos | 59 |
| 6.2.2 | Definição dos indicadores | 61 |
| 6.2.3 | Estrutura de monitoramento | 64 |
| 7. | Conclusões | 65 |

Lista de Quadros

| | |
|---|----|
| Quadro 1 - Diretrizes do PlanMob SJC..... | 3 |
| Quadro 2 - Componentes monitorados..... | 59 |
| Quadro 3 – Definição de indicadores por eixo..... | 61 |

1. Apresentação

A mobilidade urbana, isto é, “a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”¹, sempre interferiu nos modos de vida dos habitantes da cidade. Por conseguinte, é pelo planejamento dela, notavelmente por meio de planos de mobilidade, que são definidas as condições associadas à mobilidade urbana: as intervenções físicas, operacionais, institucionais, normativas e até mesmo políticas e sociais que devem ser realizadas em horizontes temporais definidos.

Em 2012, foi sancionada a Lei 12.587, que torna obrigatória a formulação de planos de mobilidade e, além disso, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. A Lei de Mobilidade prevê instrumentos que melhorem a mobilidade como um todo, sendo determinado, com base no Estatuto da Cidade, que cidades com mais de 20.000 habitantes devem elaborar planos de mobilidade urbana, estes integrados aos seus planos diretores municipais, o que representa um avanço no que diz respeito ao estabelecimento de um arcabouço legal para a apropriada gestão, fiscalização e operação dos meios de transporte.

Neste cenário está inserido o processo de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de São José dos Campos (PlanMob SJC), sendo o presente documento um de seus componentes.

O presente Plano Estratégico apresenta os princípios, objetivos e diretrizes do PlanMob, relacionando o conjunto de estratégias e ações voltadas a sua implementação e traz as bases para a configuração do Projeto de Lei que instituirá a política urbana de mobilidade no município de São José dos Campos.

Trata-se de um caderno de orientação para gestão da demanda e melhoria da oferta e que indica um conjunto de medidas a serem executadas pelo poder público, pelo setor privado ou pela sociedade para atendimento das diretrizes do PlanMob.

É importante destacar que os estudos técnicos que estabelecem a nova estrutura de circulação e transportes, bem como a avaliação econômica e o plano de implantação, gestão e monitoramento constituem documentos à parte, a serem regulamentados por ato normativo específico.

1 BRASIL. Lei Federal nº 12.587/12 – Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília. 2012. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm (acessado em 14/março/2014).

2. Princípios

São princípios do Plano de Mobilidade Urbana de São José dos Campos:

- Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- Mobilidade às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade, permitindo o acesso de todos à cidade e aos serviços urbanos;
- Segurança nos deslocamentos das pessoas e de bens;
- Diminuição da necessidade de viagens motorizadas;
- Fomento à gestão democrática e controle social do planejamento; e
- Redução dos impactos ambientais da mobilidade urbana.

3. Objetivos

São objetivos do Plano de Mobilidade Urbana de São José dos Campos:

- Garantir equidade das atividades no território e fortalecimento das centralidades, de forma a minimizar a necessidade de viagens motorizadas e os longos deslocamentos;
- Dar suporte às demais ferramentas de planejamento urbano para contenção da expansão horizontal;
- Fortalecer a intermodalidade nos deslocamentos urbanos, estimulando a integração do transporte público com o transporte individual e os meios não motorizados;
- Garantir o acesso das pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade à cidade e aos serviços urbanos;
- Dar condições de mobilidade à população residente em áreas desprovidas de infraestrutura de circulação, empregos e serviços, garantindo acesso amplo e irrestrito à cidade;
- Alterar a matriz de divisão modal da cidade, de modo a aumentar a participação de viagens em modos coletivos e/ou não motorizados;
- Promover o transporte não-motorizado;
- Tornar o transporte coletivo mais atrativo frente ao transporte individual motorizado;
- Oferecer um sistema de transporte público coletivo democrático, acessível e eficiente;
- Mitigar os custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas;
- Garantir a preservação dos fundos de vale e das áreas de várzea para preservação ambiental e regulação da drenagem urbana, em lugar de construção de avenidas marginais aos córregos urbanos (parques lineares de fundo de vale);
- Promover a segurança no trânsito e reduzir o número de acidentes;
- Buscar soluções para evitar que as rodovias sejam utilizadas para a função urbana;

- Promover o desenvolvimento sustentável do município, nas dimensões socioeconômica e ambiental.

4. Diretrizes

Com bases nos objetivos definidos, foram estabelecidas as diretrizes para o Plano de Mobilidade Urbana. Tais diretrizes foram organizadas conforme eixos de atuação, de forma a orientar as estratégias e ações para sua implantação, sendo importante destacar que tal divisão tem caráter orientativo, não eliminando a interface entre as matérias.

O **Quadro 1** a seguir apresenta as diretrizes para cada um dos eixos definidos.

Quadro 1 - Diretrizes do PlanMob SJC

| |
|--|
| Eixo 1 - Espaço urbano e planejamento |
| <ul style="list-style-type: none">• Integração do plano de mobilidade à política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo;• Possibilitar o adensamento nas regiões centrais por meio da melhoria da infraestrutura de circulação;• Promoção de mecanismos de avaliação conjunta dos impactos de projetos públicos e privados sobre a mobilidade urbana;• Promoção de mecanismos de avaliação conjunta dos projetos de transporte e circulação e seus impactos no desenvolvimento urbano. |
| Eixo 2 - Transporte não motorizado |
| <ul style="list-style-type: none">• Priorização dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados;• Incentivo ao deslocamento a pé para a realização de viagens curtas;• Formulação de políticas de mobilidade urbana que considerem o deslocamento a pé como um importante meio de transporte;• Promoção da bicicleta como um importante modo de transporte urbano, especialmente para viagens de curta e média distância. |

Quadro 1 - Diretrizes do PlanMob SJC

| |
|--|
| Eixo 3 - Transporte coletivo |
| <ul style="list-style-type: none">• Priorização dos serviços de transporte coletivo sobre o transporte individual motorizado;• Priorização de projetos de transporte coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;• Garantia da qualidade da prestação do serviço de transporte público coletivo;• Promoção da integração do sistema de mobilidade municipal com o transporte metropolitano. |
| Eixo 4 - Transporte motorizado individual |
| <ul style="list-style-type: none">• Promoção da racionalização do uso do transporte motorizado individual;• Inclusão da gestão de estacionamento na pauta do planejamento urbano municipal, considerando-a como ferramenta de gestão da demanda. |
| Eixo 5 - Transporte de carga urbana |
| <ul style="list-style-type: none">• Conciliação do transporte urbano de cargas aos outros modos de transporte, de modo que a atividade não influencie de maneira negativa na mobilidade urbana do município. |
| Eixo 6 - Segurança viária |
| <ul style="list-style-type: none">• Promoção de campanhas voltadas à conscientização da população sobre segurança viária e à adequação do comportamento de motoristas, ciclistas e pedestres• Estabelecimento de indicadores de monitoramento para a análise da eficácia dos programas e campanhas voltados para a educação no trânsito. |
| Eixo 7 - Meio ambiente |
| <ul style="list-style-type: none">• Estímulo ao desenvolvimento científico-tecnológico e o uso de energias renováveis e menos poluentes;• Estímulo à implantação de programas de monitoramento permanente da qualidade do ar e de controle de emissão de poluentes;• Estímulo à implantação de programas de controle de ruídos e de poluição sonora. |

Quadro 1 - Diretrizes do PlanMob SJC**Eixo 8 - Comunicação**

- Disponibilização de informações aos cidadãos, de modo a apoiar a escolha da melhor opção de transportes;
- Promoção da participação da população em todo o processo de implantação das ações previstas no Plano de Mobilidade Urbana;
- Prestação de contas periódicas à sociedade a respeito do andamento do Plano de Mobilidade Urbana durante sua implementação e revisões;
- Sensibilização da população sobre os custos reais e demais externalidades associados aos vários modais de transporte.

5. Estratégias e ações

Conforme destacado, as estratégias foram definidas a partir dos objetivos e diretrizes do PlanMob. Os itens a seguir apresentam as estratégias por eixo de atuação, sendo apresentadas as ações necessárias a sua consecução. Para cada uma das ações são delineados os procedimentos metodológicos para sua viabilização, o agente promotor, as partes interessadas e público-alvo.

5.1 Eixo 1 - Espaço urbano e planejamento

5.1.1 Fortalecimento institucional para gestão territorial e da mobilidade

Ação 1 - Fortalecer estrutura para gestão da mobilidade urbana

Esta ação tem como objetivo fortalecer a estrutura administrativa e operacional de suporte à gestão da mobilidade urbana no município, ampliando sua capacidade de planejamento e estabelecendo relação de políticas prioritárias, estratégias, uso eficiente dos recursos, capacidade de articulação interinstitucional e transparência.

Consiste em fortalecer a gerência responsável pela gestão da mobilidade urbana no município, com competências de planejamento, operação e fiscalização.

Agente promotor: Prefeitura Municipal de São José dos Campos

Partes interessadas: Secretaria de Planejamento Urbano, URBAM, Secretaria de Obras, Secretaria de Meio Ambiente, Secretaria de Serviços Municipais

Público-alvo: Secretaria de Transportes

Tipo de ação: Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta

Ação 2 - Criar instância multidisciplinar para aprovação de grandes empreendimentos e polos geradores de tráfego (PGT)

Esta ação tem como objetivo repensar o desenho urbano, de modo que o planejamento do sistema viário dê suporte à política de mobilidade urbana. Além disso, espera-se estimular o adensamento nas regiões providas de infraestrutura de transporte e restrição à expansão horizontal da malha urbana.

Para a devida implementação da ação, devem ser identificados os órgãos responsáveis pela emissão de parecer nos processos de aprovação de grandes empreendimentos e PGTs e definidos o número de representantes por órgão. É também preciso estabelecer a periodicidade de reuniões e a quantidade de processos que serão analisados em cada encontro. Por último, as ações do grupo devem ser regulamentadas por lei ou decreto.

Agente promotor: Secretaria de Planejamento Urbano

Partes interessadas: Secretaria de Transportes, Secretaria de Meio Ambiente e Secretaria de Obras

Público-alvo: Empresários da construção civil e sociedade civil em geral

Tipo de ação: Gestão da Demanda

Ação 3 - Criar o Conselho de Mobilidade Urbana

O Conselho de Mobilidade Urbana será um órgão permanente, paritário, normativo, consultivo, de coordenação, supervisão, fiscalização e avaliação da política municipal de mobilidade urbana. Sua criação tem como objetivo aprofundar a discussão do tema da mobilidade e construir coletivamente a visão de cidade, em sinergia com as discussões relativas ao planejamento territorial municipal.

A definição do Conselho deverá ser regulamentada por legislação específica, sendo sugerido que os mandatos de cada conselheiro não ultrapassem o período de 4 (quatro) anos. Após sua constituição, deverá ser elaborado o regimento interno bem como um cronograma de reuniões ordinárias.

Agente promotor: Prefeitura Municipal de São José dos Campos

Partes interessadas: Secretarias e entidades participantes

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta

5.1.2 Compatibilização do PlanMob aos demais instrumentos da política urbana

Ação 1 – Revisar o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado 2006 (PDDI 2006)

Esta ação consiste na inclusão das definições do Plano de Mobilidade Urbana no Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado, a ser revisado em 2016.

Para a devida implementação da ação, devem ser apresentadas, em um primeiro momento, as solicitações de alteração durante as discussões sobre a revisão do PDDI. Posteriormente, o Poder Público deve garantir que a revisão do PDDI aborde as alterações sugeridas no âmbito do PlanMob e que esteja em consonância com seu conteúdo.

Agente promotor: Secretaria de Planejamento Urbano

Partes interessadas: Secretaria de Transportes e a Câmara Municipal

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta

Ação 2 – Revisar a Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS)

A Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo de São José dos Campos (Lei 428/10) encontra-se em fase de revisão, sendo de fundamental importância que seja construída em consonância com as diretrizes contidas no Plano de Mobilidade Urbana, sobretudo no que diz respeito às diretrizes viárias, configuração de corredores de uso e fortalecimento de centralidades.

Para a devida implementação da ação, as solicitações elaboradas no âmbito do PlanMob, para fins de alteração da LUOS, devem ser incorporadas ao novo texto e protocoladas na Câmara Municipal de São José dos Campos.

Agente promotor: Secretaria de Planejamento Urbano

Partes interessadas: Secretaria de Transportes, Secretaria de Obras, Secretaria de Habitação e a Câmara Municipal de São José dos Campos

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Gestão da Demanda

Ação 3 – Revisar a legislação sobre Polos Geradores de Tráfego (PGT)

Esta ação consiste na revisão da legislação sobre polos Geradores de Tráfego, incluindo medidas específicas e definições claras de prevenção/mitigação/compensação de impacto voltadas à rede de caminhamento de pedestres, rede cicloviária, sistema público de transporte coletivo e melhorias em espaços públicos adjacentes. Além disso, deve conter diretrizes e parâmetros claros e mensuráveis para a definição das medidas preventivas, mitigadoras ou compensatórias (tais como de destinação de áreas ou construção de elementos de apoio), orientando os técnicos responsáveis pela emissão da Certidão de Diretrizes Viárias.

Para a devida implementação da ação, as solicitações elaboradas no âmbito do PlanMob, para fins de alteração da legislação sobre PGTs, devem ser protocoladas na Câmara Municipal de São José dos Campos.

Agente promotor: Secretaria de Transportes.

Partes interessadas: Secretaria de Planejamento Urbano, Secretaria de Obras e a Câmara Municipal de São José dos Campos.

Público-alvo: Sociedade civil em geral.

Tipo de ação: Gestão da Demanda

Ação 4 - Revisar a Lei das Calçadas

Essa ação se refere à realização de alterações na Lei Municipal n. 8.077 de 05 de abril de 2010 (Lei das Calçadas) a partir da revisão proposta no âmbito do PlanMob, com destaque à revisão das dimensões mínimas dos espaços de circulação de pedestres, materiais permitidos e definição de áreas prioritárias e intervenção. Consiste no ponto de referência para implementação de programa de melhoria da infraestrutura para pedestres.

Compreende além da elaboração do texto, o protocolo, na Câmara Municipal, das solicitações elaboradas no âmbito do PlanMob para fins de alteração da legislação de calçadas.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Planejamento Urbano, Secretaria de Obras e Câmara Municipal

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

Ação 5 – Revisar a legislação referente à circulação de carga urbana

Esta ação consiste na revisão do arcabouço legal referente ao transporte de carga urbana, com destaque aos perímetros de restrição e circulação bem como regulamentação de áreas de estacionamento, carga e descarga.

Para sua devida implementação, o poder público deve apresentar as alterações solicitadas no PlanMob aos operadores e usuários do serviço e, posteriormente, protocolar, na Câmara Municipal, as sugestões elaboradas no âmbito do PlanMob para fins de alteração da legislação sobre carga urbana

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Associação Comercial e Industrial, empresas Operadoras de Transporte de Carga

Público-alvo: empresas Operadoras de Transporte de Carga e os contratantes deste serviço

Tipo de ação: Gestão da Demanda

5.1.3 Definição de instrumentos complementares da política de mobilidade urbana

Ação 1 - Regularizar as diretrizes de acessibilidade e conectividade viária para parcelamento do solo nas áreas de expansão

Esta ação tem como objetivo repensar o desenho urbano, de modo que o planejamento do sistema viário sirva de suporte à política de mobilidade urbana.

Para a devida implementação da ação, deve ser elaborado um decreto com base nas diretrizes de acessibilidade e conectividade, contempladas em Plano de Gestão de Demanda e Melhoria da Oferta..

Agente promotor: Secretaria de Planejamento Urbano.

Partes interessadas: Secretaria de Transportes, Secretaria de Habitação, Secretaria de Meio Ambiente

Público-alvo: Sociedade civil em geral e empresários da construção civil

Tipo de ação: Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta

Ação 5 - Regularizar a oferta de infraestrutura complementar aos deslocamentos em bicicleta

Esta ação tem como objetivo fortalecer a intermodalidade nos deslocamentos urbanos, estimulando a integração do transporte público com o transporte individual e os modos não motorizados, por meio da regulamentação da oferta de infraestrutura complementar em edificações (empresas, centros empresariais e PGTs), tais como definições de áreas mínimas para implantação de paraciclos e bicicletários, vestiários, etc.

Para a devida implementação da ação, devem ser definidos inicialmente os elementos de infraestrutura complementar a serem solicitados e seu quantitativo de acordo com as características da edificação em aprovação para construção e reforma. Posteriormente, devem ser listadas as leis complementares que serão objeto de revisão, de modo que a oferta de infraestrutura complementar seja incorporada à mesma (de preferência o Código de Edificações). Por último, o texto deverá ser redigido contendo a caracterização da infraestrutura complementar e seu quantitativo exigido conforme dados da edificação a ser aprovada para construção e reforma e a minuta de alteração deverá ser protocolado junto à Câmara Municipal de São José dos Campos.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Planejamento Urbano, Secretaria de Obras, Secretaria de Habitação, Secretaria de Meio Ambiente e Câmara Municipal de São José dos Campos

Público-alvo: Sociedade civil em geral e ciclistas

Tipo de ação: Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta

Ação 2 – Revisar a lei de combate à poluição visual

A revisão da lei de combate à poluição visual tem como objetivo a valorização da paisagem urbana. Consiste em regulamentar o tamanho de letreiros e placas de estabelecimentos e proibir propagandas por meio de *outdoors* e colocação de anúncios publicitários externos em imóveis públicos e privados, dispendo sobre a ordenação dos elementos que compõem a paisagem urbana.

Dentro do contexto da mobilidade urbana, a lei de combate à poluição visual objetiva trazer segurança e permitir melhor legibilidade ao espaço de circulação, uma vez que elimina elementos conflitantes com a sinalização. Além disso, traz como benefício agregado a geração de receita para implantação e manutenção de mobiliário público urbano por meio da permissão de sua exploração comercial.

Para a formulação da lei devem ser levantadas experiências semelhantes em outros municípios, definindo as boas-práticas. A ação deve ser acompanhada de estudo de viabilidade da exploração comercial de espaços públicos, com análise de retorno financeiro para investimento em mobiliário urbano e manutenção da infraestrutura de circulação de pedestres.

Devem ser definidos também o órgão responsável pela fiscalização do cumprimento da lei, bem como pelos gerenciamentos dos recursos advindos da exploração comercial dos espaços públicos.

Agente promotor: Secretaria de Planejamento Urbano

Partes interessadas: Câmara Municipal de São José dos Campos e a Secretaria de Transportes

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

Ação 3 – Apoiar a elaboração do plano de manejo das Áreas de Proteção Ambiental (APA)

Esta ação tem como principal objetivo apoiar a definição do uso e ocupação do solo e diretrizes viárias nas Áreas de Proteção Ambiental, dando suporte à política de desenvolvimento territorial.

Para a devida implementação, o órgão responsável deve solicitar à Fundação Florestal – SMA e ao ICMBio - MMA (Instituto Chico Mendes) a elaboração de plano de manejo das APAs estaduais e federais, respectivamente. Deve ser também feito o cadastramento das APAs municipais no SNUC (Sistema Nacional de Unidades de Conservação), elaborando os estudos técnicos preliminares. Por último, o órgão responsável deve elaborar os planos de manejo das APAs municipais, definindo os objetivos de sua criação e os objetivos específicos de manejo, assim como orientando a gestão da Unidade de Conservação.

Agente promotor: Secretaria de Meio Ambiente

Partes interessadas: Fundação Florestal – SMA e o Instituto Chico Mendes – ICMBio - MMA

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Gestão da Demanda

5.1.4 Integração do planejamento de transporte e do uso do solo

Ação 1 - Regularizar as Operações Urbanas Consorciadas

Esta ação tem como objetivo regulamentar a Operação Urbana Consorciada, com base nos estudos empreendidos pela Prefeitura Municipal, definindo os perímetros e características dessa ferramenta de planejamento.

O conceito envolvido na definição dos parâmetros das operações urbanas deverá ser construído a partir dos princípios de desenvolvimento orientado pelo transporte coletivo, cujo fundamento é o desenvolvimento de áreas servidas por transporte coletivo, promovendo a mescla de atividades residenciais, empregos, comércio e serviços num entorno entre 400 e 800 metros de distância dos corredores de transporte coletivo, oferecendo a possibilidade de acesso numa distância facilmente percorrida a pé.

Agente promotor: Secretaria de Planejamento Urbano

Partes interessadas: Secretaria de Transportes, Secretaria de Obras, Secretaria de Habitação e Câmara Municipal de São José dos Campos

Tipo de ação: Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta

Ação 2 - Regularizar a ferramenta de Operação Urbana Simplificada

O principal objetivo da presente ação consiste no fortalecimento de centralidades de forma a minimizar a necessidade de viagens motorizadas e reduzir a distância dos deslocamentos, por meio da criação de ferramenta simplificada para promoção do desenvolvimento orientado pelo transporte coletivo. Consiste em incluir a ferramenta de Operação Urbana Simplificada na regulamentação das Operações Urbanas Consorciadas, definindo os parâmetros adicionais que a constituem.

Agente promotor: Secretaria de Planejamento Urbano

Partes interessadas: Secretaria de Transportes, Secretaria de Obras, Secretaria de Habitação e Câmara Municipal de São José dos Campos

Público-alvo: Sociedade civil em geral e também os empresários da construção civil de São José dos Campos

Tipo de ação: Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta

5.1.5 Articulação para participação no processo de concessão da Rodovia Presidente Dutra

Ação 1 – Promover a articulação com órgãos federais (ANTT) visando à participação no processo de nova concessão da rodovia

Para viabilizar o amplo acesso à cidade e às atividades urbanas é de importância fundamental que se criem transposições à Rodovia Presidente Dutra, de jurisdição federal e administrada em regime de concessão, o que constitui obstáculo à implantação de transposições pelo Poder Público Municipal. No entanto, embora o município não tenha jurisdição para atuar na faixa de domínio, o que inclui implantar viadutos e passarelas, é possível estabelecer parcerias com o Governo Federal e Concessionário para resolver os problemas de permeabilidade urbana, desde que as soluções estejam adequadas aos pré-requisitos da Concessão e que atendam às normas de segurança do DNIT.

Dada a proximidade temporal do término da concessão da Rodovia Presidente Dutra, o município tem uma oportunidade única para estabelecer uma parceria com órgãos federais e concessionários privados, com o objetivo de pleitear a adoção de soluções e contrapartidas para o município e com isso (i) diminuir os efeitos da barreira configurada pela passagem da Rodovia Presidente Dutra pelo território urbano, (ii) evitar o seu uso para deslocamentos locais e (iii) melhorar as condições de segurança tanto para o tráfego urbano como para o tráfego rodoviário.

Para a devida implementação desta ação, deve ser estabelecido contato com a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT anterior ao início dos estudos para o processo de nova concessão da Rodovia Presidente Dutra, tendo em mãos as diretrizes viárias do Plano de Mobilidade Urbana e estudos para propostas de parceria. Estas podem por exemplo, ser estabelecidas por meio de investimentos por parte da prefeitura em infraestrutura que subtraia tráfego local do leito rodoviário, tendo como contrapartida a permissão de implantação de passarelas sobre a rodovia.

É preciso também um acompanhamento do processo de concessão por meio de canal de comunicação e realizar a constante negociação com a nova concessionária para que sejam cumpridas as contrapartidas definidas no processo de concessão.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: ANTT e a futura concessionária da Rodovia Presidente Dutra

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta

5.1.6 Fortalecimento das Centralidades

As centralidades consolidadas identificadas em estudo desenvolvido pela municipalidade e contempladas por ações específicas no âmbito deste Plano, recebem este tratamento privilegiado devido ao reconhecimento da importância de se desenvolver núcleos atendidos por mescla de

atividades cuja dinâmica tenha impacto na redução das viagens de longa distância perpassando várias regiões do município, possibilitando que as necessidades diárias de sua população seja atendida em deslocamentos que privilegiem os modos não motorizados e a superação da preferência do automóvel na opção pelo transporte coletivo.

Nesse sentido, recomenda-se fortemente que tais centralidades recebam prioridade no desenvolvimento de projetos de qualificação do espaço urbano, atuando como áreas piloto na implantação de tais projetos nas demais centralidades potenciais e a induzir que se deseje desenvolver no município:

- Plano de arborização pública, com seleção de espécies que não prejudiquem o pavimento das calçadas e ao mesmo tempo garantam áreas de sombreamento;
- Plano de iluminação pública, que garanta iluminação na escala do pedestre;
- Projeto de mobiliário urbano, que poderá ser desenvolvido visando à criação de identidade para a cidade, além de imprimir mais qualidade ao espaço público;
- Projetos de adequação do sistema viário, com a implantação de medidas moderadoras de tráfego, zonas 30, ruas compartilhadas, vias completas, de forma a garantir a segurança e prioridade nos deslocamentos dos pedestres, ciclistas e transporte público coletivo;
- Definição de rotas pedonais e cicláveis e implantação de infraestrutura;
- Projeto de sinalização viária e sinalização para pedestres e ciclistas, garantindo a preferência dos modos ativos² nos deslocamentos da região.

5.1.6.1 Centro

A centralidade definida como Centro localiza-se, conforme sua denominação, compreendendo a maior porção do perímetro do centro do município. Apresenta como limites a Rua Siqueira Campos, a Avenida Tenente Névio Baracho, a Avenida São José e seu prolongamento como Avenida Madre Teresa e Rua Luís Jacinto, a Rua Euclides Miragaia, o trecho da Avenida Nelson D'Ávila entre a via anterior e a Rua Antônio da Silva Santos, a própria Antônio da Silva Santos, o prolongamento desta até a Rua Jornalista João Vitor Strauss e o trecho da Avenida Senador Teotônio Vilela compreendido entre a via citada anteriormente e a Rua Piracicaba, que consiste em prolongamento da Rua Siqueira Campos.

² Os modos ativos de circulação consistem em abordagem dos meios de transporte que enfatiza a atividade física, como a caminhada e o uso da bicicleta, em oposição aos meios motorizados e dependentes de combustíveis fósseis.

em condições mínimas de conforto. Nestes serão avaliadas as possibilidades de se tomar parte do leito carroçável para ampliação do espaço destinado ao pedestre.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Empresários e moradores da região, Secretaria de Serviços Municipais e Secretaria de Planejamento Urbano

Público alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

Ação 2 – Implantar o conceito de Zona 30

Esta medida, com enfoque na moderação de velocidade e intensidade de tráfego, tem como objetivo permitir o uso seguro das vias públicas pelos modos não motorizados em coexistência com os motorizados, reduzindo o trânsito de passagem e melhorando a qualidade ambiental, ampliando também as possibilidades de utilização do espaço público para lazer e o estabelecimento de relações sociais.

Sua implantação se dará a partir do estabelecimento de perímetros caracterizados pelo deslocamento intensivo de pedestres e desejo de uso por ciclistas, os quais receberão sinalização de início e fim de perímetro, apontando também a possibilidade de circulação de bicicletas no leito carroçável, e elementos físicos visando a redução de velocidade. Esta ação deve ser precedida e acompanhada por campanhas educativas acerca das características de uso destes locais, a serem expressas por sinalização apropriada, e do comportamento esperado pelos usuários na coexistência com outros modais.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Usuários de transporte motorizado individual que utilizam a região como passagem, Secretaria de Planejamento Urbano e Secretaria de Meio Ambiente

Público alvo: Moradores e usuários da região

Tipo de ação: Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta

Ação 3 – Definir alternativas para direcionamento de trânsito de passagem e transposição ao Anel Viário

Esta ação tem como objetivo reduzir a capilarização do trânsito de passagem na Região Central em apoio à conversão do perímetro desta centralidade em Zona 30, direcionando o fluxo para vias que estabeleçam ligação direta com outras regiões do município a fim de liberar as demais para os modos não motorizados, implementação de corredores de transporte coletivo e acesso local.

Tais vias serão definidas em função de seu desenho indicar conectividade com outra região e legibilidade como atratora de fluxo contínuo, além de capacidade em receber a definição

mínima de via coletora. Recomenda-se implantação de sinalização a fim de orientar o fluxo em direção às vias selecionadas para passagem.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Planejamento Urbano, empresários e moradores locais

Público alvo: Pedestres, ciclistas e usuários da Região Central para acesso às demais regiões por meio de transporte individual motorizado

Tipo de ação: Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta

Ação 4 – Implantar rota pedonal ligando pontos de interesse cultural e de atração de viagens

O propósito da ação é valorizar o patrimônio cultural concentrado na Região Central, proporcionando aos cidadãos o conhecimento deste, bem como acesso a pontos de interesse nos quais é polarizada a atividade comercial e de serviços na Região Central.

Para este fim, serão selecionados os trechos onde se nota a presença de edificações e espaços públicos cultural e socialmente significativos, buscando estabelecer interligação com trechos já pedestrianizados para implementação de unificação de pavimento com leito destinado prioritariamente aos deslocamentos de pedestres, permitindo o acesso por ciclistas em baixa velocidade e local por automóveis.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Planejamento Urbano, Fundação Cultural Cassiano Ricardo e; empresários locais

Público alvo: Sociedade civil

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

Ação 5 – Remanejar vagas de estacionamento suprimidas para implantação dos corredores de BRT e adequação de calçadas

Esta ação tem como objetivo a manutenção do número de vagas de estacionamento estabelecido em contrato de concessão de gestão da atividade, considerando a perda de vagas decorrente da execução dos corredores de transporte coletivo e de seleção de vias cujo leito carroçável sofrerá redução para possibilitar a ampliação de calçadas, evitando geração de externalidades negativas aos moradores do entorno.

Para o remanejamento em questão, será dada preferência a vias e quadras nas quais se observe predominância de uso comercial e de serviços, bem como maior permeabilidade ao deslocamento em automóvel, buscando-se evitar deslocamentos desnecessários na busca por vagas.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Concessionária, empresários e moradores locais

Público alvo: usuário de transporte não motorizado que frequentam a Região Central

Tipo de ação: Gestão da Demanda

Ação 6 – Definir diretrizes para a elaboração de parâmetros de uso e ocupação do solo a serem incorporados nas Operações Urbanas Consorciadas

Esta ação tem por objetivo garantir que os parâmetros de uso e ocupação do solo adotados na implementação de Operações Urbanas Consorciadas (OUC) e Simplificadas (OUS) sejam compatíveis com a capacidade de suporte da infraestrutura viária existente ou crie condições para sua ampliação em atendimento às novas necessidades impostas por alteração nos padrões urbanísticos do perímetro de atuação.

Será implementada por meio de estudo de parâmetros mínimos a serem incorporados na regulamentação das citadas Operações Urbanas, contemplando minimamente:

- a mescla de usos que permitam aos moradores e usuários terem suas necessidades atendidas por meio de deslocamentos a pé;
- o estabelecimento de recuos frontais mínimos que possibilitem a adequação do dimensionamento das calçadas aos parâmetros de acessibilidade universal e sua compatibilização com a instalação de elementos de mobiliário urbano;
- a ocupação da fachada no alinhamento de passeios públicos por uso não residencial com acesso aberto à população e abertura para o logradouro nos térreos das edificações multipavimentos (fachada ativa);
- o incremento na conectividade em âmbito local possibilitando a redução das distâncias na circulação de pedestres e bicicletas;
- determinação de número máximo permitido de vagas de estacionamento nas edificações, tendo em vista a proximidade de sistema de transporte coletivo como condicionante para a definição dos perímetros de ação.

Agente promotor: Secretaria de Planejamento Urbano

Partes interessadas: Secretaria de Transportes, empreendedores imobiliários, empresários da construção civil

Público alvo: Moradores, empresários e usuários locais

Tipo de ação: Gestão da Demanda

5.1.6.2 Avenida Juscelino Kubitschek (Região Leste)

A centralidade trabalhada na Região Leste do município tem seu perímetro definido entre a Rua Abaeté, a Rua Diamantina, a Rua Ituiutaba, a Rua Israel Diamante, a Rua Doutor Adhemar Figueiredo Lira, a Rua Riskala José Neme, a Rua Engenheiro Demerval Veras, a Rua Papa João

XXIII, a Rua Waldomiro Rosendo de Oliveira, a Rua Misael Marçal, o prolongamento de sua convergência com a Avenida Saigiro Nakamura até o limite do Conjunto Integração, a Rua Doutor Carlindo Rossi até a Avenida Juscelino Kubitschek, a citada avenida, o trecho entre esta e a Rua dos Periquitos, a própria Rua dos Periquitos, a Avenida das Paturis e a Rua Itacarambi até sua convergência com a Rua Abaeté.

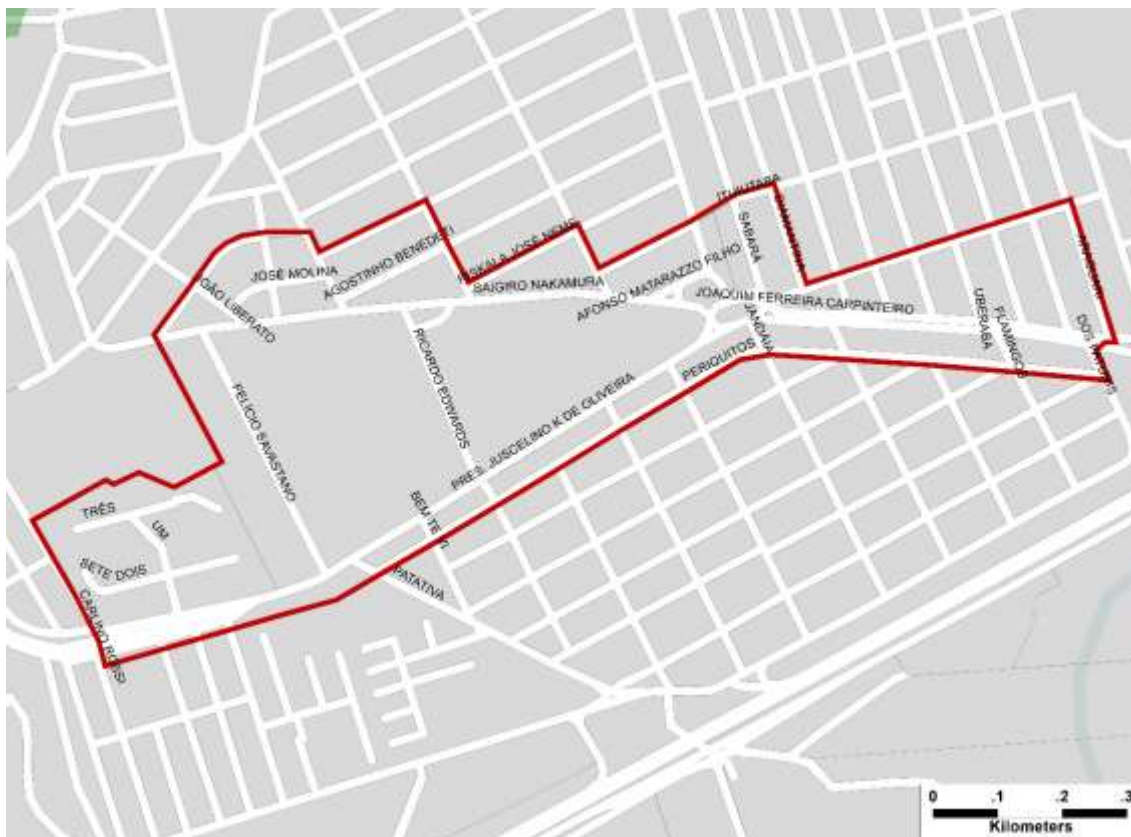


Figura 2 – Perímetro - Centralidade Leste: Avenida Juscelino Kubitschek

O entorno da Avenida Juscelino Kubitschek e Rua Saigiro Nakamura, determinante desta centralidade, é definido por eixos transversais polarizadores de comércio e serviços (não apenas a avenida principal, como também as vias paralelas), concentração de polos geradores de tráfego atratores de grande quantidade de pedestres em grandes quadras conformadas entre as vias principais, fluxo e espera de veículos de transporte de cargas perigosas relacionados à atividade da REVAP.

Em função do uso significativo do espaço por pedestres, busca-se implementar melhorias majoritariamente voltadas à solução de dificuldades enfrentadas por estes usuários cujos reflexos tenham impacto positivo naqueles que se utilizam de outros modais.

Ação 1 – Adequar a rede de caminhamento de pedestres

Esta ação visa melhorar a acessibilidade ao conjunto de atividade geradoras de viagens concentrado nas principais vias desta centralidade e intensificar a opção pelo modo a pé nos deslocamentos.

Sua viabilização terá efeito por meio de levantamento de vias cujas calçadas apresentem irregularidades na superfície, como inclinações acima do necessário para escoamento de águas pluviais, degraus em áreas com aclives acentuados e materiais inadequados à circulação em meio externo, para as quais será desenvolvido projeto de adequação a ser implantado de acordo com cronograma de prioridades definido pelo Agente promotor. A execução será efetuada por agente público ou privado conforme revisão da jurisdição de calçadas cuja regulamentação é prevista como ação neste Plano.

Serão ainda levantados os trechos cujo dimensionamento e sua compatibilização com elementos de mobiliário e infraestrutura urbana não permitam o desenvolvimento dos deslocamentos a pé em condições mínimas de conforto. Nestes serão avaliadas as possibilidades de se tomar parte do leito carroçável para ampliação do espaço destinado ao pedestre.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Empresários e moradores da região, Secretaria de Serviços Municipais e Secretaria de Planejamento Urbano

Público alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

Ação 2 – Definir parâmetros para execução de interface entre edificações e espaço público

A segurança também se apresenta como questão relevante no acesso às atividades atratoras de viagens, como Senac, secretarias municipais e núcleo de saúde, realizado por vias nas quais se nota a ausência de iluminação adequada e em percurso limitado por interface com superfícies muradas que reforçam a sensação de insegurança. Neste sentido, esta centralidade deve ter tratamento prioritário na implantação de plano de iluminação pública que atenda aos requisitos impostos pelos diferentes usos do espaço público, além de recomendação de regulamentação específica quanto à caracterização das interferências das edificações no espaço público visando a tornar mais permeável ao olhar os espaços internos, proporcionando a possibilidade de atuação dos “olhos da rua” para aumento da sensação de segurança, expandindo a área.

Agente promotor: Secretaria de Planejamento Urbano

Partes interessadas: Usuários das atividades geradoras de viagens

Público alvo: Usuários das atividades geradoras de viagens

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

Ação 3 - Implantar elementos para moderação de tráfego nos pontos de travessia de pedestres

Esta ação tem objetivo de garantir a segurança na transposição de vias, questão especialmente importante devido à intensificação do trânsito de pedestres em determinados pontos decorrente da implantação do sistema de BRT nesta centralidade.

Para sua implementação, deve-se proceder ao mapeamento de trechos críticos e pontos de travessia mais intensamente utilizados, definição de elementos físicos e outros dispositivos de controle de velocidade e de passagem de tráfego que não imponham interferência à operação do transporte coletivo e definição de cronograma de implantação destacando os locais prioritários.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Concessionárias do serviço de transporte público coletivo

Público alvo: Moradores e usuários da região

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

Ação 4 – Unificar os sentidos de direção e criar binários em vias locais

Estas ações são determinadas para viabilizar a ampliação de calçadas que não atendam minimamente aos princípios de acessibilidade e a compatibilização entre elementos presentes neste meio, tais como arborização, iluminação e mobiliário urbano e dimensões que permitam o deslocamento de pedestres.

Serão executadas por meio de levantamento de vias que apresentem o problema acima descrito, estudo de alteração de mão de direção no intuito de se ganhar o espaço destinado ao transporte motorizado para ampliação do espaço voltado ao deslocamento a pé, e criação de binários com previsão de velocidade reduzida devido ao novo dimensionamento da caixa viária, proporcionando segurança no uso compartilhado com ciclistas que necessitem utilizar estas vias para acesso às rotas cicloviárias previstas.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Planejamento Urbano, moradores e empresários locais

Público alvo: Usuários da região

Tipo de ação: Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta

Ação 5 – Tratar a Avenida Juscelino Kubitschek como via completa

A citada avenida será tratada como via completa, contemplando espaço para o tráfego seguro de outros modais além do transporte motorizado individual, visto que receberá um dos corredores de BRT previstos no projeto de Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo. Busca-se a priorização do transporte não motorizado e do transporte coletivo, possibilitando a seleção de modal de acordo com as características da viagem que se pretenda realizar no curso desta via, a acessibilidade universal e a segurança viária.

A promoção desta qualificação se dará por meio de elaboração de projeto urbanístico para a via, melhoria de calçadas, implantação de mobiliário urbano compatível com a circulação de pedestres e inclusão de espaço seguro destinado ao ciclista, visando à integração deste modal ao sistema coletivo.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Concessionárias e usuários de transporte coletivo, moradores e empresários da região, ciclistas

Público alvo: Sociedade civil

Tipo de ação: Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta

Ação 6 – Definir diretrizes para a elaboração de parâmetros de uso e ocupação do solo a serem incorporados nas Operações Urbanas Consorciadas e Operações Urbanas Simplificadas

Esta ação tem por objetivo garantir que os parâmetros de uso e ocupação do solo adotados na implementação de Operações Urbanas Consorciadas e Simplificadas sejam compatíveis com a capacidade de suporte da infraestrutura viária existente ou crie condições para sua ampliação em atendimento às novas necessidades impostas por alteração nos padrões urbanísticos do perímetro de atuação.

Será implementada por meio de estudo de parâmetros mínimos a serem incorporados na regulamentação das citadas Operações Urbanas, contemplando minimamente:

- a mescla de usos que permitam aos moradores e usuários terem suas necessidades atendidas por meio de deslocamentos a pé;
- o estabelecimento de recuos frontais mínimos que possibilitem a adequação do dimensionamento das calçadas aos parâmetros de acessibilidade universal e sua compatibilização com a instalação de elementos de mobiliário urbano;
- a ocupação da fachada no alinhamento de passeios públicos por uso não residencial com acesso aberto à população e abertura para o logradouro nos térreos das edificações multipavimentos (fachada ativa);
- o incremento na conectividade em âmbito local possibilitando a redução das distâncias na circulação de pedestres e bicicletas;
- determinação de número máximo permitido de vagas de estacionamento nas edificações, tendo em vista a proximidade de sistema de transporte coletivo como condicionante para a definição dos perímetros de ação.

Agente promotor: Secretaria de Planejamento Urbano

Partes interessadas: Secretaria de Transportes, Secretaria de Obras, empreendedores imobiliários, empresários da construção civil

Público alvo: Moradores, empresários e usuários locais

Tipo de ação: Gestão da Demanda

Ação 7 – Incorporar o perímetro da centralidade na regulamentação de circulação e operação do transporte de cargas urbanas

O objetivo desta ação consiste na compatibilização entre a operação do transporte de carga urbana e a dinâmica do sistema de mobilidade local, pretendendo priorizar os deslocamentos intraurbanos e acesso aos usuários locais, bem como garantir que o transporte de produtos perigosos e cargas superdimensionadas não cause externalidades negativas nos limites desta centralidade.

Esta ação será implementada com a inclusão do perímetro definido para esta centralidade na revisão de regulamentação do transporte de cargas, que implicará na definição de restrições por tipo de veículo e de carga, horário de circulação e carga e descarga, pontos de carga e descarga, estacionamento e rotas preferenciais.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Moradores e usuários da região, empresários do comércio local

Público alvo: Empresas de transporte de cargas

Tipo de ação: Gestão da Demanda

5.1.6.3 Avenida Rui Barbosa e Rua Audemo Veneziani (Região Norte)

Situada na Região Norte e parte do primeiro núcleo consolidado do município, esta centralidade tem seu perímetro iniciando na Rua Afrânio de Paiva Delgado, abrangendo como limites a Avenida Nacib Simão até o limite norte da garagem da Venetur, os limites desta empresa no interior da gleba e seu prolongamento até convergência com a Estrada Jucá de Carvalho, a Avenida Rui Barbosa, a Rua São Vicente, o trecho da Rua São Benedito entre a Rua São Vicente e a confluência entre Avenida Rui Barbosa e Rua Alziro Lebrão, os limites da Unidade de Pronto Atendimento Alto da Ponte no interior da gleba, a Rua José Pereira Filho, a Rua Audemo Veneziani até a Rua Alziro Lebrão, o prolongamento deste ponto até a Rua Independência e a Rua Elias da Cunha Melo até a Rua Afrânio de Paiva Delgado.

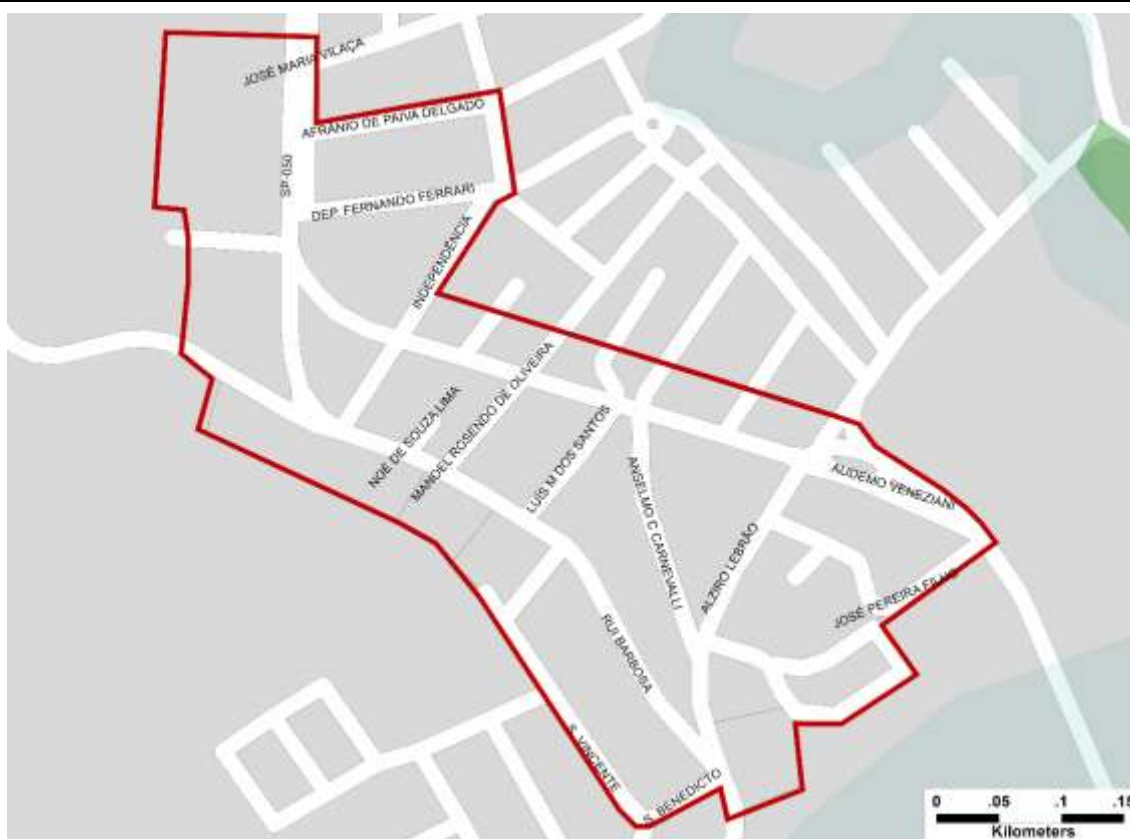


Figura 3 - Perímetro Centralidade Norte - Avenida Rui Barbosa e Rua Audemo Veneziani

Esta centralidade, conformada pelo entorno da Avenida Rui Barbosa e da Rua Audemo Veneziani apresenta, como principais características, a constituição por vias estreitas nas quais são observadas calçadas com dimensões também reduzidas que partem de edificações com pouco ou nenhum recuo frontal. Nesta região a população preza o hábito dos deslocamentos a pé e do uso da calçada para sociabilização. As duas vias principais conformam binário que comporta trecho da rodovia SP – 050, sendo a Rua Audemo Veneziani um corredor de comércio e serviços.

Ação 1 – Redimensionar calçadas que não atendam aos requisitos mínimos de acessibilidade universal

Como medida geral para intensificar os atributos positivos depreendidos nesta centralidade, recomenda-se investir na melhoria da qualidade das calçadas, tratando tanto da adequação da superfície e características técnicas do pavimento e de suas dimensões para que atendam aos parâmetros de acessibilidade universal, quanto na ampliação das calçadas cujas dimensões não resultem em espaço minimamente adequado para a coexistência e compatibilização de sua ocupação por pedestres, arborização, iluminação pública e mobiliário urbano.

A ação terá efeito por meio de mapeamento, projeto de adequação e execução das obras (por agente público ou privado conforme regulamentação específica) nas calçadas que apresentem

não conformidade com parâmetros mínimos para o deslocamento a pé e inclusão de arborização e mobiliário, conforme cronograma que estabeleça as áreas prioritárias.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Empresários e moradores da região, Secretaria de Serviços Municipais e Secretaria de Planejamento Urbano

Público alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

Ação 2 – Unificar sentidos de direção e criar binários em vias locais

A transformação pretendida para as calçadas da centralidade em questão, comportando a definição de faixas permeáveis, de serviços e de passeio, será viabilizada através de utilização de parte do leito carroçável. Esta transformação será possível através da alteração do sentido de direção para mão única e criação de binários nas vias mapeadas. A caixa viária mais restrita implicará na prática de velocidades reduzidas, comportando o compartilhamento por diferentes modais.

Para este fim, serão mapeadas as vias que apresentem calçadas muito reduzidas e levem à necessidade de incorporação de leito carroçável para ampliação destas. Será realizado estudo de alteração de mão de direção, gerando proposta de alterações em sentido de vias selecionadas no intuito de se ganhar espaço destinado ao transporte motorizado para ampliação de espaço voltado ao deslocamento a pé. A nova orientação de tráfego criará binários com previsão de velocidade reduzida, devido ao novo dimensionamento da caixa viária, o que proporcionará segurança no uso compartilhado das vias.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Planejamento Urbano, moradores e empresários locais

Público alvo: Usuários da região

Tipo de ação: Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta

Ação 3 – Implantar medidas moderadoras de tráfego em pontos nos quais são registrados altos índices de acidentes

Esta ação tem como objetivo a promoção da segurança viária a partir da identificação de pontos de conflito (como nós, entroncamentos, cruzamentos com alto índice de acidentes) e travessias com uso mais intensivo, prevendo elaboração de projeto que eleja dispositivos moderadores de velocidade apropriados para cada situação enfrentada. Os projetos serão executados de acordo com cronograma de prioridades definido pelo agente promotor.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Moradores e empresários locais

Público alvo: Usuários da região e sociedade civil em geral

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

Ação 4 – Destinar estrutura para a transposição segura do Rio Paraíba do Sul por pedestres e ciclistas

O objetivo desta ação é garantir a segurança e conforto aos usuários de modos não motorizados na transposição do Rio Paraíba do Sul, eliminando conflitos com o transporte motorizado observados no uso da Ponte Minas Gerais, prevendo a realização de estudo de viabilidade de adequação da passagem de pedestres existente aos requisitos de utilização também por ciclistas e elaboração de projeto específico, além de previsão de implantação de ciclo passarela anexa à estrutura da Ponte Minas Gerais.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Usuários da Ponte Minas Gerais

Público alvo: Pedestres e ciclistas

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

Ação 5 – Definir diretrizes para a elaboração de parâmetros de uso e ocupação do solo a serem incorporados nas Operações Urbanas Consorciadas e Operações Urbanas Simplificadas

Esta ação tem por objetivo garantir que os parâmetros de uso e ocupação do solo adotados na implementação de Operações Urbanas Consorciadas e Simplificadas sejam compatíveis com a capacidade de suporte da infraestrutura viária existente ou crie condições para sua ampliação em atendimento às novas necessidades impostas por alteração nos padrões urbanísticos do perímetro de atuação.

Será implementada por meio de estudo de parâmetros mínimos a serem incorporados na regulamentação das citadas Operações Urbanas, contemplando minimamente:

- a mescla de usos que permitam aos moradores e usuários terem suas necessidades atendidas por meio de deslocamentos a pé;
- o estabelecimento de recuos frontais mínimos que possibilitem a adequação do dimensionamento das calçadas aos parâmetros de acessibilidade universal e sua compatibilização com a instalação de elementos de mobiliário urbano;
- a ocupação da fachada no alinhamento de passeios públicos por uso não residencial com acesso aberto à população e abertura para o logradouro nos térreos das edificações multipavimentos (fachada ativa);
- o incremento na conectividade em âmbito local possibilitando a redução das distâncias na circulação de pedestres e bicicletas;

- determinação de número máximo permitido de vagas de estacionamento nas edificações, tendo em vista a proximidade de sistema de transporte coletivo como condicionante para a definição dos perímetros de ação.

Agente promotor: Secretaria de Planejamento Urbano

Partes interessadas: Secretaria de Transportes, Secretaria de Obras, empreendedores imobiliários, empresários da construção civil

Público alvo: Moradores, empresários e usuários locais

Tipo de ação: Gestão da Demanda

5.1.6.4 Avenida Rui Barbosa e Rua Guarani (Região Norte)

A outra centralidade trabalhada na Região Norte tem seus limites definidos pela Rua Francisco José da Costa, Avenida Rui Barbosa, Rua Presidente Campos Sales, Praça Armando Sales de Oliveira, Rua da Consolação, Rua Raul Ramos de Araújo, Rua José Dias de Aguiar, Rua Carlos Belmiro dos Santos, Rua Professor Jacir Madureira, Rua Nhumirim, Avenida Rui Barbosa, Rua Carlos Belmiro dos Santos e Rua Guaianazes até a Rua Francisco José da Costa.



Figura 4 - Perímetro Centralidade Norte: Avenida Rui Barbosa e Rua Guarani

Esta centralidade, definida pelo entorno da Avenida Rui Barbosa e da Rua Guarani, apresenta características bastante semelhantes àquela configurada pela mesma avenida e a Rua Audemo Veneziani: recuos frontais reduzidos em interface com calçadas estreitas; uma população que

utiliza este espaço público para deslocamentos a pé e permanência; é igualmente transpassada pela SP-050. Além disso, a Avenida Rui Barbosa e a Rua Guaianazes constituem corredores locais nos quais se concentra a diversificação de usos, e a região conta com outro importante eixo configurado pela Avenida Princesa Isabel, que forma o binário da SP-050 junto à Rua Guaianazes. Nesta centralidade são observados polos atratores de viagens, como a Escola Ecompo.

Ação 1 - Adequar a rede de caminamento de pedestres

A fim de atender à necessidade mais premente observada nesta centralidade, são previstas intervenções na rede de caminamento de pedestres com objetivo de regularizar a superfície e minimizar as interferências de inclinações e rebaixamento de guias para estacionamento, além de adequação de pavimento, adaptando as calçadas aos requisitos de acessibilidade universal.

Sua viabilização terá efeito por meio de levantamento de vias cujas calçadas apresentem irregularidades na superfície, como inclinações acima do necessário para escoamento de águas pluviais, degraus em áreas com aclives acentuados e materiais inadequados à circulação em meio externo, para as quais será desenvolvido projeto de adequação a ser implantado de acordo com cronograma de prioridades definido pelo Agente promotor. A execução será efetuada por agente público ou privado conforme revisão da jurisdição de calçadas cuja regulamentação é prevista como ação neste Plano.

Serão ainda levantados os trechos cujo dimensionamento e sua compatibilização com elementos de mobiliário e infraestrutura urbana não permitam o desenvolvimento dos deslocamentos a pé em condições mínimas de conforto. Nestes serão avaliadas as possibilidades de se tomar parte do leito carroçável para ampliação do espaço destinado ao pedestre.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Empresários e moradores da região, Secretaria de Serviços Municipais e Secretaria de Planejamento Urbano

Público alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

Ação 2 – Unificar sentidos de direção e criar binário em vias locais

Estas ações têm o objetivo de viabilizar a ampliação de calçadas que não atendam minimamente aos princípios de acessibilidade e a compatibilização entre elementos presentes neste meio, tais como arborização, iluminação e mobiliário urbano com dimensões que permitam o deslocamento de pedestres.

Serão executadas por meio de levantamento de vias que apresentem o problema acima descrito, estudo de alteração de mão de direção no intuito de se ganhar o espaço destinado ao transporte motorizado para ampliação do espaço voltado ao deslocamento a pé, criação de binários com previsão de velocidade reduzida devido ao novo dimensionamento da caixa viária,

proporcionando segurança no uso compartilhado com ciclistas que necessitem utilizar estas vias para acesso às rotas cicloviárias previstas.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Planejamento Urbano, moradores e empresários locais

Público alvo: Usuários da região

Tipo de ação: Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta

Ação 3 – Implantar o conceito de Zona 30

Esta medida, cujo enfoque consiste na redução de velocidade e intensidade de tráfego, tem como objetivo permitir o uso seguro das vias públicas pelos modos não motorizados em coexistência com os motorizados, diminuindo o fluxo de passagem e imprimindo melhorias na qualidade ambiental, proporcionando também a ampliação das possibilidades de utilização do espaço público para lazer e o estabelecimento de relações sociais.

Sua implantação se dará a partir do estabelecimento de perímetros caracterizados pelo deslocamento intensivo de pedestres e desejo de uso por ciclistas. O perímetro deverá receber sinalização de início e término e de circulação de bicicletas no leito carroçável, além de elementos físicos visando a redução de velocidade. Esta ação deve ser precedida e acompanhada por campanhas educativas acerca das características de uso destes locais, a serem expressas por sinalização apropriada, e do comportamento esperado pelos usuários na coexistência com outros modais.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Usuários de transporte motorizado individual que utilizam a região como passagem, Secretaria de Planejamento Urbano e Secretaria de Meio Ambiente

Público alvo: Moradores e usuários da região

Tipo de ação: Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta

Ação 4 - Definir alternativas para direcionamento de trânsito de passagem

Esta ação tem como objetivo direcionar o trânsito de passagem como medida complementar à conversão do perímetro desta centralidade em Zona 30, concentrando este fluxo em vias que estabeleçam ligação direta com outras regiões do município a fim de liberar as demais para os modos não motorizados e acesso local.

Tais vias serão definidas por meio da análise de seu desenho, quando esta indicar conectividade com outra região e legibilidade como atratora de fluxo contínuo, além de capacidade em receber a definição mínima de via coletora. Recomenda-se implantação de sinalização a fim de orientar o fluxo em direção às vias selecionadas para passagem.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Planejamento Urbano, empresários e moradores locais

Público alvo: usuários da Região Central para acesso às demais regiões por meio de transporte individual motorizado

Tipo de ação: Gestão da Demanda

Ação 5 – Tratar a Rua Princesa Isabel como via completa

O objetivo desta ação é transformar a Rua Princesa Isabel em uma via completa, destinando espaço para o tráfego seguro de outros modais além do transporte motorizado individual, priorizando o transporte coletivo e o não motorizado. Desta forma, possibilita-se a seleção de modal de acordo com as características da viagem que se pretenda realizar no curso desta via, a acessibilidade universal e a segurança viária.

Busca-se promover esta qualificação por meio de elaboração de projeto urbanístico, contemplando melhorias nas calçadas e implantação de mobiliário urbano compatível com a circulação de pedestres, além da inclusão de espaço seguro destinado ao ciclista, visando à integração deste modal ao sistema coletivo.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Concessionárias e usuários de transporte coletivo, moradores e empresários da região, ciclistas

Público alvo: Sociedade civil

Tipo de ação: Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta

Ação 6 – Incluir o perímetro na regulamentação de circulação e operação de transporte de cargas urbanas

Esta ação tem como objetivo a compatibilização entre a operação do transporte de carga urbana e a dinâmica do sistema de mobilidade local, priorizando os deslocamentos intraurbanos e acesso aos usuários locais, sem descartar a importância da atividade para o abastecimento do comércio local.

Sua implementação considera a inclusão do perímetro definido para esta centralidade na revisão de regulamentação do transporte de cargas, que implicará na definição de restrições por tipo de veículo e de carga, horário de circulação e carga e descarga, pontos de carga e descarga e estacionamento e rotas preferenciais.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Moradores e usuários da região, empresários do comércio local

Público alvo: Empresas de transporte de cargas

Tipo de ação: Gestão da Demanda

Ação 7 – Definir diretrizes para a elaboração de parâmetros de uso e ocupação do solo a serem incorporados nas Operações Urbanas Consorciadas e Operações Urbanas Simplificadas

Esta ação tem por objetivo garantir que os parâmetros de uso e ocupação do solo adotados na implementação de Operações Urbanas Consorciadas e Simplificadas sejam compatíveis com a capacidade de suporte da infraestrutura viária existente ou crie condições para sua ampliação em atendimento às novas necessidades impostas por alteração nos padrões urbanísticos do perímetro de atuação.

Será implementada por meio de estudo de parâmetros mínimos a serem incorporados na regulamentação das citadas Operações Urbanas, contemplando minimamente:

- a mescla de usos que permitam aos moradores e usuários terem suas necessidades atendidas por meio de deslocamentos a pé;
- o estabelecimento de recuos frontais mínimos que possibilitem a adequação do dimensionamento das calçadas aos parâmetros de acessibilidade universal e sua compatibilização com a instalação de elementos de mobiliário urbano;
- a ocupação da fachada no alinhamento de passeios públicos por uso não residencial com acesso aberto à população e abertura para o logradouro nos térreos das edificações multipavimentos (fachada ativa);
- o incremento na conectividade em âmbito local possibilitando a redução das distâncias na circulação de pedestres e bicicletas;
- determinação de número máximo permitido de vagas de estacionamento nas edificações, tendo em vista a proximidade de sistema de transporte coletivo como condicionante para a definição dos perímetros de ação.

Agente promotor: Secretaria de Planejamento Urbano

Partes interessadas: Secretaria de Transportes, Secretaria de Obras, empreendedores imobiliários, empresários da construção civil

Público alvo: Moradores, empresários e usuários locais

Tipo de ação: Gestão da Demanda

5.1.6.5 Avenida Andrômeda (Região Sul)

O perímetro da centralidade definida na Região Sul tem início na Avenida Sebastião Henrique da Cunha Pontes e segue pela Rua Andaraí, Rua Sírius, Rua Antares, Rua Pégaso, Rua Castor, Avenida Perseu, Rua Canopus, Rua Draco, Avenida Andrômeda, Rua Massaguaçu e Avenida Cidade Jardim até Avenida Sebastião Henrique da Cunha Pontes.



Figura 5 - Perímetro - Centralidade Sul: Avenida Andrômeda

Esta centralidade é caracterizada pela presença de polos geradores de tráfego com alta atratividade junto à Via Dutra (cuja transposição se faz necessária para acessá-la a partir das regiões Oeste, Central, Norte e Leste) e presença de barreiras naturais sob o formato de corpos d'água e respectivas áreas de proteção ambiental.

Ação 1 – Adequar a rede de caminhamento de pedestres

A fim de atender às necessidades de acessibilidade e melhorar a qualidade nos deslocamentos de pedestres na conexão com espaços públicos e o corredor de transporte coletivo previsto, são previstas intervenções na rede de caminhamento de pedestres com objetivo de regularizar a superfície e minimizar as interferências de inclinações e rebaixamento de guias para estacionamento, além de adequação de pavimento.

Sua viabilização terá efeito por meio de levantamento de vias cujas calçadas apresentem irregularidades na superfície, como inclinações acima do necessário para escoamento de águas pluviais, degraus em áreas com aclives acentuados e materiais inadequados à circulação em meio externo, para as quais será desenvolvido projeto de adequação a ser implantado de acordo com cronograma de prioridades definido pelo Agente promotor. A execução será efetuada por agente público ou privado conforme revisão da jurisdição de calçadas cuja regulamentação é prevista como ação neste Plano.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Empresários e moradores da região, Secretaria de Serviços Municipais e Secretaria de Planejamento Urbano

Público alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

Ação 2 – Tratar a Avenida Andrômeda como via completa

A Avenida Andrômeda será tratada como via completa, pois receberá um dos corredores de BRT previstos no projeto de Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo. A avenida já conta com ciclovia em seu canteiro central e amplas calçadas, que serão incorporadas às rotas pedonais de manutenção prioritária, ou seja, comportará adequadamente os meios que devem ser priorizados: o transporte coletivo e o não motorizado.

A fim de compatibilizar as exigências para o desempenho de viagens em segurança e em espaço provido de qualidades urbanísticas positivas, deve-se elaborar projeto específico para o novo tratamento da via, contemplando a inserção de arborização e mobiliário urbano.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Concessionárias e usuários de transporte coletivo, moradores e empresários da região, ciclistas

Público alvo: Sociedade civil

Tipo de ação: Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta

Ação 3 – Implantar elementos para moderação de tráfego nos pontos de travessia de pedestres

Esta ação tem como objetivo garantir a segurança na transposição de vias e acesso às estações a serem implantadas para a operação de BRT, bem como ao entorno dos polos geradores de viagens, aumentando a atratividade do acesso do pedestre às atividades concentradas nesta centralidade.

Para sua implementação, deve-se proceder ao mapeamento de trechos críticos e pontos de travessia mais intensamente utilizados, definição de elementos físicos e outros dispositivos de controle de velocidade e de passagem de tráfego que não imponham interferência à operação do transporte coletivo e definição de cronograma de implantação destacando os locais prioritários.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Concessionárias do serviço de transporte público coletivo

Público alvo: Moradores e usuários da região

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

Ação 4 – Implantar o conceito de Zona 30

Esta medida, com enfoque na moderação de velocidade e intensidade de tráfego, tem como objetivo permitir o uso seguro das vias públicas pelos modos não motorizados em coexistência com os motorizados, reduzindo o trânsito de passagem e melhorando a qualidade ambiental, ampliando também as possibilidades de utilização do espaço público para lazer e o estabelecimento de relações sociais.

Sua implantação se dará a partir do estabelecimento de perímetros caracterizados pelo deslocamento intensivo de pedestres e desejo de uso por ciclistas. O perímetro deverá receber sinalização de início e término e de circulação de bicicletas no leito carroçável, além de elementos físicos visando à redução de velocidade. Esta ação deve ser precedida e acompanhada por campanhas educativas acerca das características de uso destes locais, a serem expressas por sinalização apropriada, e do comportamento esperado pelos usuários na coexistência com outros modais.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Usuários de transporte motorizado individual que utilizam a região como passagem, Secretaria de Planejamento Urbano e Secretaria de Meio Ambiente

Público alvo: Moradores e usuários da região

Tipo de ação: Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta

Ação 5 – Definir alternativas para direcionamento de trânsito de passagem

Esta ação tem como objetivo direcionar o trânsito de passagem em complementação à conversão do perímetro desta centralidade em Zona 30, concentrando o fluxo em vias que estabeleçam ligação direta com outras regiões do município a fim de liberar as demais para os modos não motorizados, implementação de corredores de transporte coletivo e acesso local.

Tais vias serão definidas em função de seu desenho indicar conectividade com outra região e legibilidade como atratora de fluxo contínuo, além de capacidade em receber a definição mínima de via coletora. Recomenda-se implantação de sinalização a fim de orientar o fluxo em direção às vias selecionadas para passagem.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Planejamento Urbano, empresários e moradores locais

Público alvo: usuários da Região Sul para acesso às demais regiões por meio de transporte individual motorizado

Tipo de ação: Gestão da Demanda

Ação 6 – Definir diretrizes para a elaboração de parâmetros de uso e ocupação do solo a serem incorporados nas Operações Urbanas Consorciadas

Esta ação tem por objetivo garantir que os parâmetros de uso e ocupação do solo adotados na implementação de Operações Urbanas Consorciadas e Simplificadas sejam compatíveis com a capacidade de suporte da infraestrutura viária existente ou crie condições para sua ampliação em atendimento às novas necessidades impostas por alteração nos padrões urbanísticos do perímetro de atuação.

Será implementada por meio de estudo de parâmetros mínimos a serem incorporados na regulamentação das citadas Operações Urbanas, contemplando minimamente:

- a mescla de usos que permitam aos moradores e usuários terem suas necessidades atendidas por meio de deslocamentos a pé;
- o estabelecimento de recuos frontais mínimos que possibilitem a adequação do dimensionamento das calçadas aos parâmetros de acessibilidade universal e sua compatibilização com a instalação de elementos de mobiliário urbano;
- a ocupação da fachada no alinhamento de passeios públicos por uso não residencial com acesso aberto à população e abertura para o logradouro nos térreos das edificações multipavimentos (fachada ativa);
- o incremento na conectividade em âmbito local possibilitando a redução das distâncias na circulação de pedestres e bicicletas;
- determinação de número máximo permitido de vagas de estacionamento nas edificações, tendo em vista a proximidade de sistema de transporte coletivo como condicionante para a definição dos perímetros de ação.

Agente promotor: Secretaria de Planejamento Urbano

Partes interessadas: Secretaria de Transportes, Secretaria de Obras, empreendedores imobiliários, empresários da construção civil

Público alvo: Moradores, empresários e usuários locais

Tipo de ação: Gestão da Demanda

Ação 7 – Incorporar o perímetro da centralidade na regulamentação de circulação e operação do transporte de cargas urbanas

O objetivo desta ação consiste na compatibilização entre a operação do transporte de carga urbana e a dinâmica do sistema de mobilidade local, pretendendo priorizar os deslocamentos intraurbanos e acesso aos usuários locais, bem como garantir que o transporte de produtos perigosos e cargas superdimensionadas não cause externalidades negativas nos limites desta centralidade.

Esta ação será implementada com a inclusão do perímetro definido para esta centralidade na revisão de regulamentação do transporte de cargas, que implicará na definição de restrições por tipo de veículo e de carga, horário de circulação e carga e descarga, pontos de carga e descarga e estacionamento e rotas preferenciais.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Moradores e usuários da região, empresários do comércio local

Público alvo: Empresas de transporte de cargas

Tipo de ação: Gestão da Demanda

5.1.6.6 Vila Adyana (Região Centro)

Esta outra centralidade destacada na Região Central tem o perímetro definido a partir da Rua Euclides Miragaia, contemplando também como limites a Avenida São João, a Rua Madre Paula de São José, a Rua Heitor Villa Lobos, o trecho da Avenida Florestan Fernandes entre a Rua Heitor Villa Lobos e a Avenida Engenheiro Francisco José Longo, a Avenida Engenheiro Francisco José Longo até a Rua Amin Assad, a Rua Amin Assad, o trecho da Rua Paraibuna entre Rua Amin Assad e Avenida Senador Teotônio Vilela, a Avenida Senador Teotônio Vilela até a Rua Antônio da Silva Santos, a Rua Antônio da Silva Santos e o trecho da Avenida Doutor Nelson D'Ávila entre as Ruas Antônio da Silva Santos e Euclides Miragaia.



Figura 6 - Perímetro - Centralidade Região Central: Vila Adyana

O perímetro destacado na Vila Adyana é caracterizado pela presença de torres residenciais e empresariais e por espaços públicos com grande atratividade. Será contemplada com implantação do BRT, que trará novas oportunidades de adequação de espaços que privilegiem ciclistas e pedestres. O impacto da implantação do BRT será sentido na necessidade de remanejamento de estacionamento rotativo e de criação de novos eixos de passagem, devido à redução de capacidade das vias contempladas pela nova rede de transporte coletivo. O estabelecimento destes novos eixos permitirá regulamentar a dinâmica de zonas ambientais de baixa velocidade observada nas vias locais.

Ação 1 – Regular a dinâmica de Zona 30

Esta medida, com enfoque na moderação de velocidade e intensidade de tráfego, tem como objetivo permitir o uso seguro das vias públicas pelos modos não motorizados em coexistência com os motorizados, reduzindo o trânsito de passagem e melhorando a qualidade ambiental, ampliando também as possibilidades de utilização do espaço público para lazer e o estabelecimento de relações sociais, visto que já se encontra implantada sinalização prevendo o uso de baixas velocidades em parte do sistema viário no perímetro desta centralidade.

Sua implantação se dará a partir do estabelecimento de perímetros caracterizados pelo deslocamento intensivo de pedestres e desejo de uso por ciclistas. O perímetro deverá receber sinalização de início e término e de circulação de bicicletas no leito carroçável, além de elementos físicos visando à redução de velocidade. Esta ação deve ser precedida e acompanhada por campanhas educativas acerca das características de uso destes locais, a serem expressas por sinalização apropriada, e do comportamento esperado pelos usuários na coexistência com outros modais.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Usuários de transporte motorizado individual que utilizam a região como passagem, Secretaria de Planejamento Urbano e Secretaria de Meio Ambiente

Público alvo: Moradores e usuários da região

Tipo de ação: Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta

Ação 2 – Definir alternativas para direcionamento de trânsito de passagem

Esta ação tem como objetivo reduzir a capilarização do trânsito de passagem em apoio à conversão do perímetro desta centralidade em Zona 30, direcionando este fluxo para vias que estabeleçam ligação direta com outras regiões do município a fim de liberar as demais para os modos não motorizados, implementação de corredores de transporte coletivo e acesso local.

Tais vias serão definidas em função de seu desenho indicar conectividade com outra região e legibilidade como atratora de fluxo contínuo, além de capacidade em receber a definição mínima de via coletora. Recomenda-se implantação de sinalização a fim de orientar o fluxo em direção às vias selecionadas para passagem.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Planejamento Urbano, empresários e moradores locais

Público alvo: Usuários da Região Central para acesso às demais regiões por meio de transporte individual motorizado

Tipo de ação: Gestão da Demanda

Ação 3 – Remanejar vagas de estacionamento suprimidas para implantação dos corredores de BRT

O objetivo desta ação consiste na manutenção do número de vagas de estacionamento estabelecido em contrato de concessão de gestão da atividade, tendo em vista a perda de vagas decorrente da execução dos corredores de transporte, evitando geração de externalidades negativas aos moradores do entorno.

Para o remanejamento em questão, será dada preferência a vias e quadras nas quais se observe predominância de uso comercial e de serviços, bem como maior permeabilidade ao deslocamento em automóvel, buscando-se evitar deslocamentos desnecessários na busca por vagas.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Concessionária, empresários e moradores locais

Público alvo: usuários de transporte não motorizado que frequentam a Região Central

Tipo de ação: Gestão da Demanda

Ação 4 – Definir diretrizes para a elaboração de parâmetros de uso e ocupação do solo a serem incorporados nas Operações Urbanas Consorciadas

Esta ação tem por objetivo garantir que os parâmetros de uso e ocupação do solo adotados na implementação de Operações Urbanas Consorciadas e Simplificadas sejam compatíveis com a capacidade de suporte da infraestrutura viária existente ou crie condições para sua ampliação em atendimento às novas necessidades impostas por alteração nos padrões urbanísticos do perímetro de atuação.

Será implementada por meio de estudo de parâmetros mínimos a serem incorporados na regulamentação das citadas Operações Urbanas, contemplando minimamente:

- a mescla de usos que permitam aos moradores e usuários terem suas necessidades atendidas por meio de deslocamentos a pé;
- o estabelecimento de recuos frontais mínimos que possibilitem a adequação do dimensionamento das calçadas aos parâmetros de acessibilidade universal e sua compatibilização com a instalação de elementos de mobiliário urbano;
- a ocupação da fachada no alinhamento de passeios públicos por uso não residencial com acesso aberto à população e abertura para o logradouro nos térreos das edificações multipavimentos (fachada ativa);

- o incremento na conectividade em âmbito local possibilitando a redução das distâncias na circulação de pedestres e bicicletas;
- determinação de número máximo permitido de vagas de estacionamento nas edificações, tendo em vista a proximidade de sistema de transporte coletivo como condicionante para a definição dos perímetros de ação.

Agente promotor: Secretaria de Planejamento Urbano

Partes interessadas: Secretaria de Transportes, Secretaria de Obras, empreendedores imobiliários, empresários da construção civil

Público alvo: Moradores, empresários e usuários locais

Tipo de ação: Gestão da Demanda

5.1.7 Melhoria da acessibilidade

Ação 1 – Realizar vistorias para identificação de pontos críticos

Esta ação consiste na realização de vistorias nas áreas de circulação públicas (calçadas e espaços públicos) para identificar a necessidade de readequação da infraestrutura voltada às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida e tem como principal objetivo propiciar mobilidade e garantir acessibilidade à cidade e aos serviços urbanos. A ação constitui parte de programa de melhoria de infraestrutura para pedestres.

Para a devida implementação da ação, o agente promotor deve definir itens a ser vistoriados, determinar materiais e métodos de levantamento de informação (formulários, registro fotográfico, entre outros) e elaborar um calendário de vistorias por região do município, levantando áreas conhecidas pelas irregularidades na execução de calçadas, acesso a pontos atratores de viagens e sistema de transporte coletivo. Após realização das vistorias, as informações levantadas devem ser tabuladas e analisadas para determinação de soluções que atendam às adequações necessárias por trecho não conforme identificado.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Obras, Secretaria de Planejamento e Secretaria de Promoção da Cidadania

Público-alvo: Sociedade civil em geral, deficientes e pessoas com mobilidade reduzida

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

Ação 2 - Executar adequações os pontos críticos identificados

Esta ação consiste na notificação dos responsáveis e realização das obras necessárias à adequação da infraestrutura de modo a propiciar mobilidade e garantir acessibilidade às pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade, permitindo o acesso dessas pessoas à cidade e aos serviços urbanos. O programa de melhoria na infraestrutura para pedestres engloba esta ação.

Com base no conjunto de informações obtido em vistoria, o agente promotor deve determinar soluções de acordo com o local de intervenção e a adequação a ser executada, detalhar tais soluções em projetos, avaliar a viabilidade de implementação dos projetos elaborados, priorizar as propostas de acordo com as carências e demandas de cada área, elaborar um cronograma de execução e implementá-lo seguindo a priorização estabelecida.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Serviços Municipais, Secretaria de Promoção da Cidadania e proprietários

Público-alvo: Sociedade civil em geral, deficientes e pessoas com mobilidade reduzida

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

Ação 3 - Aperfeiçoar o serviço de atendimento técnico sobre mobilidade ao cidadão

Esta ação consiste no aperfeiçoamento do canal de orientação à população, que permite que esta possa obter esclarecimentos sobre temas cotidianos de mobilidade, incluindo: requisitos para adequação de calçadas às normas de acessibilidade universal e modelo padrão do município (largura, inclinação, revestimento etc.); parâmetros de projeto para novos loteamentos (tipos de pavimentação, geometria de vias, calçadas, ciclovias e transporte coletivo); dúvidas, sugestões e reclamações sobre o sistema municipal de transporte coletivo (linhas, itinerários, paradas, tabela horária, integração, compra/recarga de bilhete eletrônico); ações de divulgação e transparência acerca dos planos e projetos em desenvolvimento e implantação no município (objetivos dos projetos, custos, tipo de financiamento obtido, prazo de execução, benefícios esperados, transtornos previstos durante as obras e medidas de mitigação).

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Planejamento Urbano, Secretaria de Obras e Secretaria de Habitação

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

5.1.8 Adequação da infraestrutura viária

Ação 1 - Implementar melhorias propostas na infraestrutura viária

Esta ação tem como objetivo repensar o desenho urbano, de modo que o planejamento do sistema viário sirva de suporte à política de mobilidade urbana. Para sua devida implementação, é preciso definir as prioridades na implementação do novo Plano Macroviário, propor melhorias viárias e elaborar um cronograma de implantação. Além disso, é preciso verificar a necessidade de desapropriações e, neste caso, negociar a compra de terrenos/edifícios. Posteriormente, deve ser desenvolvido um projeto executivo das vias conforme o cronograma de implantação. Por último, os projetos devem ser licenciados e aprovados nos órgãos competentes.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Meio Ambiente, Secretaria de Obras, Secretaria de Planejamento Urbano e Secretaria da Fazenda

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

Ação 2 - Elaborar projetos de readequação de vias convencionais, vias com restrição de seção e interseções críticas

Esta ação tem como objetivo repensar o desenho urbano, de modo que o planejamento do sistema viário sirva de suporte à política de mobilidade urbana. Para sua devida implementação, deve ser primeiramente desenvolvido um projeto de infraestrutura para readequação das características geométricas em função da hierarquização proposta para as vias principais. No caso, é preciso detalhar as soluções de infraestrutura e sinalização específica para trechos de via com restrições de seção, para melhorar o nível de serviço e condições de segurança de circulação de todos os modos de transporte. Além disso, é preciso desenvolver soluções de tratamento de interseções críticas e acessos a bairros com acessibilidade limitada

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Empresários e moradores das regiões contempladas no projeto

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

Ação 3 - Executar medidas moderadoras de tráfego para pontos de conflito estabelecidos no PlanMob

Esta ação tem como objetivo repensar o desenho urbano, de modo que o planejamento do sistema viário sirva de suporte à política de mobilidade urbana. Para sua devida implementação, é preciso, em um primeiro momento, definir as áreas prioritárias para intervenção e elaborar um cronograma de obras. Após essa etapa, devem ser elaborados projetos executivos detalhando as soluções propostas no PlanMob. Por último, os projetos devem ser executados.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Obras, os empresários e os moradores das regiões contempladas nos projetos

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

5.1.9 Gestão do tráfego

Ação 1 – Consolidar o sistema de controle de tráfego

Esta ação consiste em adequar a operação do sistema de controle de tráfego de modo a atender aos requisitos para a integração com os demais sistemas tecnológicos, buscando a gestão da mobilidade urbana. Para sua implementação, faz-se necessário estabelecer processos, normas e padrões técnicos de sistemas tecnológicos já existentes e que serão necessários para a gestão e controle dos sistemas de mobilidade (transporte público e privado); promover o desenvolvimento e implantação de forma integrada dos sistemas de monitoramento e bilhetagem do transporte público com o controle do tráfego; criar as condições para a gestão do centro de controle operacional integrado para monitoramento, bilhetagem e tráfego.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Planejamento Urbano e Polícia Militar

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Gestão da Demanda

Ação 2 - Implantar sistema de restrição de acesso de veículos em áreas e períodos determinados

Esta ação tem como objetivo a alteração da matriz de divisão modal da cidade, estimulando o aumento de viagens que utilizem os modos de transporte não motorizados por meio da implantação de infraestrutura e serviços adequados à sua utilização.

Para a devida implementação da ação, o órgão responsável deve definir os objetivos da restrição de acesso de veículos, e também identificar os trechos e perímetros nos quais serão implantadas as restrições. Posteriormente, é necessário realizar um estudo de impacto de implantação no entorno dos trechos e perímetros selecionados, avaliar alternativas e definir o sistema a ser implantado. Por último, deve ser estabelecido um cronograma de implantação com a seleção de áreas prioritárias e realizar a licitação da implantação do sistema.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Planejamento Urbano

Público-alvo: Sociedade civil em geral e os moradores e empresários das áreas contempladas no projeto

Tipo de ação: Gestão da Demanda

Ação 3 – Implantar Zonas 30

Esta ação tem como objetivo revitalizar as características ambientais (tomando-se o ambiente natural e o construído) das vias por meio da inversão da lógica do domínio do automóvel. A diminuição da velocidade veicular favorece o convívio e o compartilhamento do sistema viário,

reduzindo assim os índices de acidentes de trânsito e sua severidade, minimizando o conflito entre motoristas, pedestres e ciclistas e reduzindo os impactos ambientais gerados pelo tráfego motorizado, bem como as emissões de gases de efeito estufa - GEE e de ruído urbano.

Sua implantação deve-se dar a partir da realização de estudos que permitam selecionar regiões de caráter residencial ou comercial limitadas por vias com capacidade para receber o trânsito de passagem, dado que os perímetros selecionados serão delimitados por sinalização e serão previstos elementos de engenharia de tráfego que mantenham a velocidade igual ou abaixo de 30 km/h. Faz-se necessária a regulamentação das diretrizes para a implantação desta ação, de modo a nortear as futuras implantações.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Planejamento Urbano, Secretaria de Meio Ambiente

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta

5.2 Eixo 2 - Transporte não motorizado (TNM)

5.2.1 Fortalecimento institucional para a gestão do transporte não motorizado

Ação 1 – Promover a capacitação das equipes internas para a gestão

Esta ação tem como objetivo incrementar o referencial técnico dos gestores públicos municipais sobre as questões relativas ao desenvolvimento urbano e mobilidade urbana, em especial à circulação de pedestres e bicicletas, e contribuir para o compartilhamento de informações. Além disso, busca-se nivelar os conhecimentos da comunidade local, trazer para a cidade as novidades do assunto, promover debates e reflexões sobre o tema, contribuir para o aprimoramento intelectual e prático, integrar disciplinas para a gestão municipal, desenvolver os conhecimentos de planejamento, formulação, análise e avaliação de políticas públicas, desenvolver uma compreensão dos diferentes contextos da Administração Pública.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Planejamento Urbano

Público-alvo: técnicos da Secretaria de Transportes e da Secretaria de Planejamento Urbano, agentes de trânsito

Tipo de ação: Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta

5.2.2 Adequação de infraestrutura para pedestres

Ação 1 - Elaborar Plano de Iluminação Pública

Esta ação tem por objetivo garantir os elementos de atratividade e segurança necessários à circulação de pedestres, por meio da elaboração de um plano de iluminação pública atrelado a um conjunto de planos voltados à qualificação de espaços públicos e de calçadas.

Para a devida implementação da ação, o agente promotor deve levantar, em um primeiro momento, os trechos críticos e suas carências específicas. A partir desta etapa, devem ser definidas as tipologias de suporte para iluminação e tecnologia de iluminação (altura, ponto focal) e elaborada a planilha de custos de investimento. Por último, é preciso estudar a implementação por meio de PPP (parceria público privada) e definir o cronograma de implantação.

Agente promotor: Secretaria de Obras

Partes interessadas: Secretaria de Planejamento Urbano e a Secretaria de Transportes

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

Ação 2 – Elaborar Plano de Arborização Urbana

Esta ação tem por objetivo garantir os elementos de atratividade e conforto necessários à circulação de pedestres, por meio da elaboração de um plano de arborização, atrelado a um conjunto de planos voltados à qualificação de espaços públicos e de calçadas.

Para a devida implementação da ação, o agente promotor deve levantar, em um primeiro momento, os trechos críticos e suas carências específicas. A partir desta etapa, devem ser definidas as espécies recomendadas para uso em área urbana, assim como as diretrizes de plantio e poda. Por último, é preciso elaborar a planilha de custos de investimentos e definir o cronograma de implantação para curto, médio e longo prazo.

Agente promotor: Secretaria de Meio Ambiente

Partes interessadas: Secretaria de Planejamento Urbano e Secretaria de Transportes

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

Ação 3 – Elaborar projeto de padronização de mobiliário urbano

O objetivo desta ação é garantir os elementos de atratividade e conforto necessários à circulação de pedestres, por meio da elaboração de um projeto de padronização de mobiliário urbano, atrelado a um conjunto de planos voltados à qualificação de espaços públicos e de calçadas.

Para a implementação dessa ação, devem ser realizados levantamentos quanto aos trechos críticos e demanda. Posteriormente, devem ser definidas as tipologias de mobiliário urbano, através de projeto interno ou, preferencialmente, concurso de ideias, e elaboradas as diretrizes para implantação. Além disso, é preciso elaborar a planilha de custos de investimentos e definir um cronograma de implantação de curto, médio e longo prazo.

Agente promotor: Secretaria de Planejamento Urbano

Partes interessadas: Secretaria de Planejamento Urbano, Secretaria de Obras e Secretaria de Serviços Municipais

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

Ação 4 - Realizar melhorias da conectividade para pedestres

Esta ação tem por objetivo garantir os elementos de conectividade necessários à circulação de pedestres, através da promoção de melhorias e implantação de infraestrutura, priorizando áreas com acesso limitado e atrelado a um conjunto de planos voltados à qualificação de espaços públicos e de calçadas.

Para a devida implementação da ação, o agente promotor deve realizar o levantamento de áreas com deficiência de acesso e conectividade com as redes de circulação e ao serviço de transporte público. Posteriormente, devem ser estudadas as alternativas de solução: passagens, passarelas, escadarias nos casos extremos, entre outras, de modo a avaliar a viabilidade de implementação. Além disso, é necessário também levantar necessidades de desapropriações e priorizar propostas de acordo com as carências e demandas de cada área. Por último, deve ser elaborado um cronograma de execução.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Planejamento Urbano e a Secretaria de Obras

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

5.2.3 Adequação de infraestrutura para ciclistas

Ação 1 – Implantação de paraciclos e bicicletários

Essa ação compreende a realização de estudos para definição de locais para implantação de paraciclos e bicicletários, e execução de obras de adequação para instalação dessa infraestrutura.

Para a devida implementação da ação, o agente promotor deve realizar estudos de caso (quando pertinente), mapear os pontos para instalação e dimensionar os pontos de parada. Além disso, é preciso escolher o tipo de paraciclo e bicicletário, via projeto interno ou concurso de ideias e, por último, realizar a instalação dos equipamentos

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Planejamento Urbano

Público-alvo: Sociedade civil em geral e ciclistas

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

Ação 2 - Padronizar elementos da rede cicloviária

Essa ação compreende a padronização de elementos da rede cicloviária, tanto na parte relativa à execução das obras necessárias à implementação de vias cicláveis quanto na sua sinalização.

Para a devida implementação da ação, deverá ser elaborado um manual de padronização de elementos da rede cicloviária, bem como realizado o mapeamento dos pontos que necessitam de adequação, para posterior elaboração de projeto de padronização. Na sequência, as obras de adequação viária que se mostrarem necessárias devem ser executadas, bem como a instalação de sinalização vertical e horizontal já adaptada ao novo padrão.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Planejamento Urbano e a Secretaria de Obras

Público-alvo: Sociedade civil em geral e ciclistas

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

Ação 3 – Implantação de infraestrutura cicloviária

Esta ação consiste na implementação da nova rede cicloviária do município de acordo com os padrões estabelecidos em manual para seus elementos, tanto os referentes às obras executadas na infraestrutura viária quanto a sinalização específica.

Sua implementação prevê a elaboração de projetos para os trechos a serem executados conforme cronograma estabelecido (curto, médio e longo prazo), apresentação e discussão destes projetos com usuários do trecho para deslocamento em bicicleta, moradores e empresários locais, execução de obras e adequações nas vias e implantação de sinalização informativa.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Planejamento Urbano, Secretaria de Serviços Municipais, empresários e moradores das vias que receberão infraestrutura cicloviária

Público-alvo: ciclistas

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

Ação 4 – Regulamentar e implementar sistema de aluguel de bicicletas

Esta ação consiste na disponibilização de bicicletas pelo sistema de aluguel em estações localizadas em pontos estratégicos para a promoção dos deslocamentos por meio deste modal.

Para a devida implementação da ação, o agente promotor deve realizar um levantamento de cidades que possuem tal serviço (estudos de caso), mapear os pontos estratégicos do sistema e definir a operação do sistema. Posteriormente é preciso regulamentar o serviço e, por último, elaborar um cronograma de implantação.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Planejamento Urbano

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

5.2.4 Gestão de calçadas

Ação 1 – Definir o órgão responsável pela gestão do programa de calçadas

Esta ação consiste na definição do órgão do Poder Público responsável pela completa gestão do programa e estabelecimento de ferramentas para maior fiscalização. Por se tratar de parte integrante da via pública, sugere-se que a Secretaria de Transportes assuma essa responsabilidade.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Planejamento Urbano e URBAM

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta

Ação 2 – Fiscalizar o cumprimento das definições contidas na Lei de Calçadas

Esta ação consiste na fiscalização do cumprimento da lei de calçadas por parte dos proprietários, responsáveis por sua implantação, conservação e manutenção. Tem como objetivo notificar tais proprietários sobre eventuais inadequações, exigindo um prazo máximo para o ajustamento.

Agente promotor: Secretaria Especial de Defesa do Cidadão

Partes interessadas: Secretaria de Transportes e Secretaria de Planejamento Urbano

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta

Ação 3 – Realizar a conservação periódica e manutenção da infraestrutura de calçadas sob responsabilidade do Poder Público

Esta ação consiste na conservação periódica e manutenção da infraestrutura de calçadas implantadas pelo poder público, conforme regulamentado em lei.

Agente promotor: Secretaria de Serviços Municipais

Partes interessadas: Secretaria de Transportes

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

5.2.5 Gestão cicloviária

Ação 1 – Realizar a conservação periódica e manutenção da infraestrutura implantada

Esta ação consiste na conservação periódica e manutenção da infraestrutura de ciclovias, tanto na conservação do pavimento quanto na sinalização.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Planejamento Urbano e Secretaria de Serviços Municipais

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

5.2.6 Valorização do transporte não motorizado

Ação 1 - Realizar eventos periódicos que promovam os modos ativos de deslocamento

A ação consiste na promoção de eventos periódicos que estimulem os modos ativos de deslocamento, tais como desafio intermodal, caminhadas, corridas de rua, passeios ciclísticos, etc.

Para sua devida implementação, o poder público deve firmar parcerias com ONGs, entidades e empresas para a realização de eventos. Posteriormente, devem ser definidos os locais para a realização dos eventos e realizada a sua divulgação em veículos de comunicação (mídia, redes sociais, Portal da Prefeitura, entre outros).

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Comunicação e Secretaria de Esportes

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Gestão da Demanda

Ação 2 - Criar campanhas para promoção do transporte não motorizado - TNM

A ação consiste na criação de uma campanha de defesa dos modos ativos de deslocamento. Para tal, é preciso que o agente promotor selecione o público-alvo e viabilize a veiculação nos canais selecionados. As campanhas devem demonstrar à população os custos reais dos modos de transporte e suas externalidades, incentivando a utilização de outras formas de deslocamento além do automóvel.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Comunicação

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Gestão da Demanda

Ação 3 – Implantar programas de orientação a ciclistas quanto ao uso da bicicleta

Essa ação consiste na implantação de programas de orientação a ciclistas quanto ao uso da bicicleta, ensinando regras básicas para a utilização segura do viário urbano (rede ciclável ou rede geral), a exemplo do projeto *bike anjo*³.

Para a devida implementação da ação, o poder público deve firmar parcerias com ONGs para a realização de cursos e eventos. Posteriormente, deve ser elaborado um programa (periodicidade, local, público-alvo, entre outros) com a contínua divulgação das ações.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Comunicação

Público-alvo: Ciclistas

Tipo de ação: Gestão da Demanda

5.3 Eixo 3 - Transporte coletivo

5.3.1 Fortalecimento institucional para gestão do transporte coletivo

Ação 1 - Fortalecer os órgãos competentes para garantia da qualidade da prestação do serviço de transporte público coletivo por meio da fiscalização das operadoras

O principal objetivo da ação é promover o fortalecimento de órgãos de regulação e mecanismos de controle do sistema de transporte público coletivo. Para a devida implementação da ação, o poder público deve primeiramente reforçar a equipe responsável pela elaboração e gestão de contratos. Além disso, é preciso coletar e tratar um conjunto detalhado de informações relevantes abrangendo a tecnologia e as condições de operação, demanda e variáveis econômicas

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Concessionárias do sistema público de transporte coletivo

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta

³ <http://bikeanjo.org/>. Bike anjo é uma atividade voluntária, que tem por objetivo oferecer orientação gratuita aos iniciantes, sobre as regras básicas de como se portar no trânsito quando em cima de uma bicicleta.

Ação 2 – Promover articulação institucional com as esferas metropolitanas de planejamento

Essa ação tem como objetivo garantir que as diretrizes do PlanMob sejam contempladas nas propostas em âmbito metropolitano (promoção de articulação institucional).

Para tanto, o poder público deve estabelecer um canal de comunicação permanente com órgãos metropolitanos (como a EMTU) para a troca de informações sobre planos e projetos de interesse comum no âmbito da RMVPLN. Além disso, deve ser feita a solicitação de planos e projetos desenvolvidos para a RMVPLN e a sua consequente análise à luz das propostas contempladas no PlanMob. Por último, é necessário negociar pontos divergentes, apresentando os resultados de análises expressas no PlanMob quando pertinente.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: EMTU

Público-alvo: Sociedade civil em geral e as empresas de Transporte Público Coletivo

Tipo de ação: Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta

5.3.2 Adequação da infraestrutura de transporte coletivo

Ação 1 - Implantar Projeto de Reestruturação e Modernização do Sistema de Transporte Público de Passageiros (MOBI)

Esta ação consiste na implantação de Projeto de Reestruturação e Modernização do Sistema de Transporte Público de Passageiros (MOBI), estabelecendo e detalhando parâmetros técnicos de dimensionamento da operação do novo sistema de transporte público coletivo, baseado na tecnologia de BRT, com redimensionamento de serviços, itinerários, frequências e frota.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Operadoras do Sistema de Transporte Coletivo, Secretaria de Planejamento Urbano e Secretaria de Obras

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta

Ação 2 - Ampliar o alcance dos sistemas de informação ao usuário

O objetivo da presente ação é oferecer um sistema de transporte público coletivo democrático, acessível e eficiente, por meio da ampliação do alcance dos sistemas de informação ao usuário e da atualização e realização de manutenções periódicas na infraestrutura do sistema.

Para a implementação da presente ação, deve-se definir a tecnologia para a elaboração do projeto de padronização de mobiliário de suporte ao sistema de informação ao usuário em pontos de parada e estações. Posteriormente, o agente promotor deve elaborar cronogramas de implantação e de vistoria e manutenção preventiva periódica.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Concessionárias do Sistema Público de Transporte Coletivo

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

5.3.3 Gestão do transporte coletivo público urbano

Ação 1 – Estabelecer diretrizes e princípios aplicáveis à prestação dos serviços de transporte coletivo público municipal, padrões esperados e metas de nível de serviço para o sistema

Esta ação tem como objetivo fiscalizar o cumprimento das metas de cobertura espacial do sistema de transporte público municipal, especificando áreas com serviços regulares e áreas com serviços específicos, definindo frequência mínima para serviços regulares e número de viagens diárias/por período para serviços específicos, definindo itens de avaliação da qualidade do serviço e indicadores de confiabilidade, com metas e níveis de tolerância, estabelecendo disposições sobre os contratos de concessão com metas e penalidades contratuais, observância de gratuidades, fontes alternativas de receitas e repartição de riscos, dentre outros.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Concessionárias do Sistema Público de Transporte Coletivo

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

Ação 2 - Regulamentação de vias e áreas de embarque e desembarque de fretados

Esta ação tem como objetivo regulamentar as vias pelas quais se permite o trânsito de ônibus fretados, bem como definir pontos de embarque e desembarque, de modo a atender aos desejos de viagem e permitir integração física com o sistema municipal.

Para sua implementação, devem ser identificados os pontos de atração e realizado o mapeamento das vias onde ocorrem o embarque e desembarque por transporte fretado. A partir desta etapa, o agente promotor deve conduzir um estudo do entorno para definição de trajetos e pontos de embarque e desembarque e regulamentar as devidas alterações.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: EMTU e empresas de Transporte Fretado

Público-alvo: usuários do transporte fretado

Tipo de ação: Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta

5.4 Eixo 4 - Transporte motorizado individual

5.4.1 Gestão de estacionamento

5.4.1.1 Ações

Ação 1 – Realização de estudo de viabilidade para implantação de bolsões de estacionamento junto a terminais de Transporte Coletivo

Trata-se de ferramenta de apoio à gestão da demanda e tem como objetivo o fortalecimento da intermodalidade nos deslocamentos urbanos, estimulando a integração do transporte público com o transporte individual e os meios não motorizados. Para a devida implementação da ação, é preciso realizar o levantamento de terminais na linha de desejo das viagens de automóvel e selecionar aqueles com maior probabilidade de atração de usuários que seguiriam viagem em transporte coletivo (por exemplo, por meio da realização de Pesquisa de Preferência Declarada). Além disso, o órgão responsável deve verificar a existência de terrenos vagos ou na proximidade dos terminais selecionados e também elaborar o projeto de concessão de estacionamento, regulamentando a atividade. Por último, deve ser feita a licitação da concessão e a divulgação da implantação da atividade.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Planejamento Urbano

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Gestão da Demanda

Ação 2 – Regulamentação do estacionamento privado (edifício garagem, empilhamento) por meio de alteração na Lei de Uso e Ocupação do Solo, incluindo exigência de uso do térreo por comércio e/ou serviços (fachada ativa)

O principal objetivo da ação consiste em incluir a gestão de estacionamento no planejamento urbano municipal, de modo que a atividade seja vista como um componente do sistema de mobilidade.

Para sua devida implementação, o órgão responsável deve identificar e mapear as áreas com maior pressão de estacionamento, que requeiram compensação de capacidade pela remoção de vagas em vias públicas. Posteriormente, é preciso estabelecer metas de capacidade adicional, identificar locais com possibilidade de instalação de parques de estacionamento e edifícios garagem e promover oportunidades de execução dos mesmos pelo próprio poder público ou junto a potenciais desenvolvedores privados. Por último, devem ser definidas as diretrizes estratégicas para a atividade e realizada a regulamentação do serviço.

Como forma de garantir a qualidade do espaço público e a atratividade das calçadas para os pedestres, deve-se incluir na regulamentação a exigência da utilização do pavimento térreo dos edifícios garagem para comércio e serviços voltados à via pública (fachada ativa).

Agente promotor: Secretaria de Planejamento Urbano

Partes interessadas: Secretaria de Transportes e Câmara Municipal

Público-alvo: Estacionamentos privados e sociedade civil em geral

Tipo de ação: Gestão da Demanda

5.4.2 Gestão do serviço de táxi

Ação 1 – Definir uma frota mínima de taxi adaptado para transporte de deficientes, pessoas com mobilidade reduzida e crianças

Esta ação tem como objetivo promover a inclusão do táxi como componente do sistema de mobilidade, garantindo sua utilização por deficientes físicos, pessoas com mobilidade reduzida e crianças que, pela idade, necessitem de um dispositivo de segurança.

Para a devida implementação da ação, devem ser realizados uma pesquisa de demanda e um estudo de viabilidade e, posteriormente, definir a frota mínima na alteração da Lei que regulamenta o serviço de táxi.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Permissionários do sistema

Público-alvo: Deficientes, pessoas com mobilidade reduzida e pais com crianças pequenas

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

Ação 2 - Inclusão do táxi como componente do sistema de mobilidade

Esta ação consiste na revisão da regulamentação referente ao serviço de táxi, de modo a flexibilizar o serviço e torná-lo mais atrativo, promovendo assim sua inclusão como componente do sistema de mobilidade. Para sua devida implementação, deve ser feita a alteração e a complementação da legislação vigente com base nos pontos desenvolvidos no PlanMob. Além disso, o órgão responsável deve realizar uma pesquisa de tarifação do serviço em municípios de porte semelhante nos quais o táxi apresenta utilização significativa. A partir desta etapa, é preciso realizar um levantamento dos custos das atividades, realizar estudo de viabilidade e, por fim, revisar o sistema tarifário.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Permissionários do sistema

Público-alvo: Deficientes, pessoas com mobilidade reduzida e pais com crianças de colo

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

5.4.3 Implantação de alternativas de uso do transporte motorizado individual

Ação 1 - Estudo de implantação do sistema de *car sharing*

O objetivo principal desta ação consiste na racionalização do uso do transporte motorizado individual. Compreende a realização de estudos de caso de implementação e operação do sistema de *car sharing*, tanto no Brasil, quanto no exterior. Posteriormente, devem ser definidas as regiões a serem atendidas pelo projeto e realizada pesquisa específica de demanda. Por último, é necessário a elaboração de um estudo de viabilidade de implantação, para atração de empresas interessadas.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Empresas operadoras do Sistema de *Car Sharing*

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Gestão da Demanda

Ação 2 – Promoção da carona solidária

Esta ação consiste na criação de campanhas de estímulo à “carona solidária”, buscando estimular o uso racional do automóvel. Trata-se de serviço gratuito, que promove a carona entre a população.

Agente promotor: Secretaria de Transportes é responsável pela presente ação

Partes interessadas: Sociedade civil

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Gestão da Demanda

5.5 Eixo 5 - Transporte de carga

5.5.1 Gestão de transporte de carga

Ação 2 - Elaboração de Plano de Gestão e Operação de Transporte de Carga

O objetivo da presente ação consiste na definição de políticas para a operação do transporte de carga urbana no município, estabelecendo trajetos e perímetros, restrição de horário, regularização de guarda dos veículos, etc. Para sua devida implementação, o agente promotor deve, em um primeiro momento, levantar as operações logísticas e de circulação de passagem no município, definir trechos críticos, estudar novas rotas de circulação e pontos de carga e descarga e seus impactos. A partir disso, devem ser definidos os novos parâmetros e demais diretrizes e elaborada uma nova legislação de regulamentação da atividade no município. Por último, realizar a incorporação da atividade ao escopo do Centro de Controle Operacional - CCO.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Associação Comercial e Industrial, empresas Operadoras de Transporte de Carga e Câmara Municipal

Público-alvo: Empresas Operadoras de Transporte de Carga e os contratantes deste serviço

Tipo de ação: Gestão da Demanda

5.6 Eixo 6 - Segurança Viária

5.6.1 Fortalecimento institucional para gestão da segurança viária

Ação 1 –Garantir a atualização (reciclagem) constante para agentes de trânsito para maior fiscalização e segurança

O objetivo da presente ação consiste em levantar as necessidades de capacitação dos agentes de trânsito por meio de questionários e entrevistas e firmar parcerias com terceiros para oferta de cursos (online, ensino à distância, presencial).

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Administração

Público-alvo: agentes de trânsito

Tipo de ação: Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta

Ação 2 – Fortalecimento da capacidade técnica, administrativa e operativa do Centro de Controle Operacional

Esta ação tem como objetivo assegurar recursos materiais, humanos e de gestão de responsabilidade do poder público para o melhor funcionamento do Centro de Controle Operacional, fortalecendo a capacidade técnica, administrativa e operativa.

Para a sua implementação, o agente promotor deve definir objetivos da operação do CCO, levantar necessidades de recursos para funcionamento do centro e, por último, oferecer cursos de capacitação técnica (online, ensino à distância, presencial) para devida utilização da tecnologia já disponível.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Administração

Público-alvo: Funcionários do CCO

Tipo de ação: Gestão da Demanda

5.6.2 Gestão da Segurança Viária

Ação 1 – Realizar melhorias nas redes de circulação para redução de acidentalidade

Esta ação consiste na proposição e realização de melhorias nas redes de circulação para redução de acidentalidade, tais como revisão da sinalização, intervenções físicas e operacionais, ações educacionais, administrativas, etc. Para tanto o agente promotor deve sistematizar os pontos levantados em auditorias, mapear pontos críticos e realizar análise dos acidentes (períodos, circunstâncias, causas, entre outros).

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Saúde

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

Ação 2 – Intensificar campanhas de promoção da segurança viária

O objetivo desta ação consiste no incentivo ao desenvolvimento de instrumentos para aumentar a consciência sobre segurança viária e adequar o comportamento de motoristas, ciclistas e pedestres. Para sua implementação, é necessário realizar uma pesquisa sobre exemplos de campanhas e programas exitosos em segurança viária, elaborar material para novas campanhas e, por último, estabelecer parcerias com meios de comunicação locais para divulgação.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Comunicação, Secretaria de Saúde

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Gestão da Demanda

5.7 Eixo 7 - Meio Ambiente

5.7.1 Redução de Impactos Ambientais

Ação 1 – Realizar campanhas informativas e de conscientização

Essa ação tem como objetivo a realização de campanhas de conscientização e informativas visando à racionalização da matriz de transportes do município para priorização dos modos ambientalmente mais eficientes.

Para sua devida implementação, o poder público deve desenvolver campanhas com enfoque em modos de deslocamento mais eficientes do ponto de vista ambiental, utilizando dados de pesquisas sobre poluição atmosférica e concentração de GEE. Para tal, é preciso selecionar os canais em função do público-alvo e viabilizar a veiculação nos canais selecionados.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Comunicação e a Secretaria de Meio Ambiente

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Gestão da Demanda

Ação 2 – Determinar o uso de tecnologia veicular menos poluente para frota do transporte coletivo

O principal objetivo consiste em estimular o desenvolvimento científico-tecnológico e o uso de energias renováveis e menos poluentes, por meio da exigência de uso de tecnologia veicular menos poluente para frota destinada ao transporte público coletivo, especialmente os que trafegarem nos corredores de BRT e demais faixas prioritárias.

Para tanto, é necessário incluir, em edital de licitação, os modelos de veículos que utilizem tecnologias menos poluentes e fiscalizar a frota para garantir a utilização dos veículos solicitados na operação do sistema de transporte público coletivo.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Empresas Operadoras de Transporte Coletivo

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

Ação 3 – Desenvolver um programa de incentivos públicos ao uso de matriz energética alternativa na frota

Esta ação tem como objetivo estimular o desenvolvimento científico-tecnológico e o uso de energias renováveis e menos poluentes na frota de veículos particulares do município. Consiste no levantamento de dados sobre a frota e definição de diretrizes, objetivos e política de incentivos.

Os critérios adotados para oferta de incentivos devem ser considerados para aquisição da frota de veículos oficiais pela Prefeitura Municipal.

Agente promotor: Secretaria de Meio Ambiente

Partes interessadas: Secretaria de Transportes

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Melhoria da Oferta

5.8 Eixo 8 - Comunicação

5.8.1 Implantação do Plano de Mobilidade

Ação 1 - Monitorar a implantação do PlanMob

Esta ação tem por objetivo o acompanhamento dos prazos e metas estabelecidos no PlanMob por meio da geração de indicadores, divulgando relatórios periódicos de performance à sociedade civil.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Obras, Secretaria de Meio Ambiente, Secretaria de Planejamento Urbano e Secretaria de Saúde

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Monitoramento

Ação 2 - Elaborar relatórios periódicos de acidentalidade e monitoramento e avaliação da segurança viária

Esta ação tem como objetivo o desenvolvimento de instrumentos para aumentar a consciência sobre segurança viária e adequar o comportamento de motoristas, ciclistas e pedestres.

Para sua implementação, o agente promotor deve identificar os relatórios a serem apresentados para acompanhamento dos indicadores de segurança viária, definir os dados necessários a sua elaboração, bem como definir cronograma de aferição das informações.

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Saúde

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Monitoramento

Ação 3 – Realizar campanhas de divulgação sobre a implantação dos produtos e ações do PlanMob

Esta ação consiste em divulgar sistematicamente informações sobre a implementação das ações através de ferramentas eletrônicas (redes sociais, site do PlanMob, Portal da Prefeitura, entre outros) e promover a constante atualização das informações. Além disso, espera-se que sejam realizadas palestras abertas acerca do tema e adotadas ferramentas de participação em todo o processo de implementação das ações do PlanMob (audiências públicas, oficinas de participação social, consulta aos conselhos, entre outros).

Agente promotor: Secretaria de Transportes

Partes interessadas: Secretaria de Comunicação

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Monitoramento

5.8.2 Fortalecimento da democracia participativa

Ação 1 – Promover eventos para a discussão de planos e projetos que afetem diretamente as comunidades

Esta ação consiste na promoção de eventos como oficinas participativas, para apresentação de projetos que afetem diretamente o dia-a-dia das comunidades. Objetiva também colher contribuições da população para alimentação das propostas e projetos em desenvolvimento.

Agente promotor: Secretaria de Transportes e Secretaria de Governo

Partes interessadas: Secretaria de Comunicação e Secretaria de Planejamento Urbano

Público-alvo: Sociedade civil em geral

Tipo de ação: Monitoramento

6. Estratégias de implantação, gestão e monitoramento

6.1 Estratégias de implantação

As hipóteses a serem consideradas no estudo de viabilidade socioeconômica do Plano de Mobilidade Urbana de São José dos Campos, assim como os resultados obtidos, definirão as estratégias de implantação das medidas propostas para todo o horizonte de análise.

Como as intervenções propostas pelo Plano de Mobilidade Urbana de São José dos Campos apresentarão um caráter evolutivo, partindo em um primeiro momento do conjunto de intervenções previsto para o ano de 2020 (curto prazo) até se atingir a configuração final projetada para o horizonte de 2036 (longo prazo), os cronogramas a serem definidos deverão destacar as intervenções tomando como referência estes dois horizontes e um horizonte de médio prazo (2026).

6.2 Estratégias de gestão e monitoramento

O Plano de Gestão e Monitoramento consistirá na proposta de atividade a ser realizada pelo Poder Público, compreendendo a análise e sistematização de informações, cujo objetivo é eliminar possíveis obstáculos na implantação das propostas do Plano de Mobilidade Urbana. Assim, os processos de acompanhamento dos resultados, identificação de problemas no processo de planejamento e também realização de determinados ajustes que viabilizem as alternativas propostas devem fazer parte do Plano em questão.

Para tal, serão apresentados, para cada um dos produtos e seu conjunto de ações, determinados indicadores e metas, assim como métodos e prazos de apuração, que consigam mensurar: (i) os resultados decorrentes das atividades realizadas; (ii) a efetividade dos produtos e de suas ações por meio das mudanças imediatas e; (iii) o impacto, a longo prazo, que diferencie a situação inicial da futura e revele a ocorrência de mudanças estruturais. É desejável que a grande maioria dos indicadores propostos tenha sua base de apuração anual ou bianual, com exceção daqueles que envolvem levantamentos em campo mais complexos, tais como pesquisas domiciliares.

Portanto, o contínuo monitoramento das ações propostas é de extrema importância não apenas por possibilitar a efetividade e a eficácia do Plano de Mobilidade Urbana, mas também por promover a racionalização dos recursos públicos e um controle por parte da sociedade civil para acompanhar e avaliar o andamento das políticas propostas.

6.2.1 Identificação dos elementos

Tomando como referência os objetivos definidos para o Plano de Mobilidade Urbana, identificou-se um conjunto de componentes deste sistema passíveis de serem monitorados, com o intuito de avaliar o grau de alcance de cada um dos objetivos segundo um conjunto de indicadores de desempenho.

O **Quadro 2** apresenta a correlação entre os objetivos estratégicos e as componentes do sistema de mobilidade que permitem o acompanhamento da evolução da implantação do Plano.

Quadro 2 - Componentes monitorados

| Objetivos estratégicos | Componente Monitorado |
|--|--|
| Garantir equidade das atividades no território e fortalecimento das centralidades, de forma a minimizar a necessidade de viagens motorizadas e os longos deslocamentos | – Espaço Urbano |
| Dar suporte às demais ferramentas de planejamento urbano para contenção da expansão horizontal | – Espaço Urbano – Sistema Viário |
| Fortalecer a intermodalidade nos deslocamentos urbanos, estimulando a integração do transporte público coletivo com o transporte individual e os meios não motorizados | – Sistema de Transporte Não Motorizado – Sistema de Transporte Público Coletivo – Sistema de Transporte Público Privado – Sistema de Transporte Individual Motorizado |
| Garantir o acesso das pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade à cidade e aos serviços urbanos | – Espaço Urbano – Sistema de Transporte Não Motorizado – Sistema de Transporte Público Coletivo – Sistema de Transporte Especial |

Quadro 2 - Componentes monitorados

| Objetivos estratégicos | Componente Monitorado |
|---|--|
| Dar condições de mobilidade à população residente em áreas desprovidas de infraestrutura de circulação, empregos e serviços, garantindo acesso amplo e irrestrito à cidade | <ul style="list-style-type: none"> - Aspecto Social - Espaço Urbano - Sistema Viário - Sistema de Transporte Público Coletivo - Sistema de Transporte Não Motorizado |
| Alterar a matriz de divisão modal da cidade, de modo a aumentar a participação de viagens em modos coletivos e/ou não motorizados | <ul style="list-style-type: none"> - Sistema de Transporte Motorizado Individual - Sistema de Transporte Público Coletivo - Sistema de Transporte Não Motorizado |
| Promover o transporte não-motorizado | <ul style="list-style-type: none"> - Sistema de Transporte Não Motorizado - Espaço Urbano |
| Tornar o transporte coletivo mais atrativo frente ao transporte individual motorizado | <ul style="list-style-type: none"> - Sistema de Transporte Público Coletivo - Sistema de Transporte Motorizado Individual - Trânsito e Sistema Viário |
| Oferecer um sistema de transporte público coletivo democrático, acessível e eficiente | <ul style="list-style-type: none"> - Aspecto Social - Sistema de Transporte Público Coletivo - Trânsito e Sistema Viário |
| Mitigar os custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas | <ul style="list-style-type: none"> - Aspecto Ambiental - Aspecto Social - Aspecto Econômico - Sistema de Transporte Motorizado Individual - Sistema de Transporte Público Coletivo - Sistema de Transporte Não Motorizado - Sistema de Transporte de Cargas |
| Garantir a preservação dos fundos de vale e das áreas de várzea para preservação ambiental e regulação da drenagem urbana em lugar de construção de avenidas marginais aos córregos urbanos (parques lineares de fundo de vale) | <ul style="list-style-type: none"> - Aspecto ambiental - Espaço Urbano - Sistema Viário |
| Promover a segurança no trânsito e reduzir o número de acidentes | <ul style="list-style-type: none"> - Acidentes de Trânsito - Sistema de Transporte Não Motorizado |
| Buscar soluções para evitar que as rodovias sejam utilizadas para a função urbana | <ul style="list-style-type: none"> - Espaço Urbano - Sistema Viário |

Quadro 2 - Componentes monitorados

| Objetivos estratégicos | Componente Monitorado |
|---|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> - Sistema de Transporte Motorizado Individual |
| Promover o desenvolvimento sustentável do município, nas dimensões socioeconômica e ambiental | <ul style="list-style-type: none"> - Espaço Urbano - Aspecto Social - Aspecto Econômico - Aspecto Ambiental |

Identificadas as componentes do sistema de mobilidade que deverão ser monitoradas, o estágio seguinte consiste na determinação dos indicadores a serem adotados. As medidas propostas ao longo de todo o desenvolvimento do PlanMob SJC buscam minimizar os impactos das tendências observadas atualmente e que deverão agravar as condições de circulação nos horizontes futuros, caso não sejam implementadas medidas capazes de reverter o prognóstico traçado.

Tendo estas premissas em mente, foram propostos os indicadores que, em uma avaliação preliminar, poderão compor a ferramenta de monitoramento do Sistema de Mobilidade de São José dos Campos.

É importante mencionar que o sistema proposto deverá contemplar tanto indicadores capazes de avaliar o desempenho da oferta, quanto medidas que permitam analisar o desempenho do nível de atendimento da demanda.

Além disso, como a fase atual é de proposição de um sistema de monitoramento e que o sistema urbano, em sua natureza, é dinâmico, o objetivo é elaborar uma proposta inicial de um conjunto de indicadores que poderão e deverão ser aperfeiçoados ao longo do tempo e revisados sempre que for considerado necessário para melhorar o sistema de monitoramento.

6.2.2 Definição dos indicadores

Definidas as componentes do Sistema de Mobilidade a serem monitoradas, o estágio seguinte do processo de concepção do sistema consiste na determinação dos indicadores capazes de permitir a avaliação do desempenho do sistema de mobilidade em relação a cada uma das componentes consideradas, conforme **Quadro 3** a seguir.

Quadro 3 – Definição de indicadores por eixo

| Eixo | Indicadores de Monitoramento |
|-------------------------------------|---|
| Espaço Urbano e Planejamento | <ul style="list-style-type: none"> - Número de vias contempladas por projetos de adequação viária - Verificação da criação de Plano de Manejo das APAS municipais - Verificação da revisão da legislação vigente em concordância com os princípios e objetivos do PlanMob - Promulgação de legislação de OUCs e OUSs - Extensão de perímetro das OUCs e OUSs criadas |

Quadro 3 – Definição de indicadores por eixo

| Eixo | Indicadores de Monitoramento |
|----------------------------------|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> – Verificação da alteração do Decreto sobre PGTs – Número de viagens externas às centralidades analisadas – Número de empregos ofertados nas centralidades analisadas – Número de estabelecimentos comerciais e de serviços instalados nas centralidades analisadas – Número de equipamentos culturais e de lazer implantados nas centralidades analisadas – Número de unidades habitacionais nas proximidades dos corredores de transporte público coletivo – Número de empregos nas proximidades dos corredores de transporte público coletivo – Extensão de rede viária adequada à hierarquia funcional proposta em Plano Macroviário – Relação entre gasto médio mensal com transporte e salário médio – Índice de mobilidade por macrorregião – Índice de mobilidade por renda |
| Transporte não Motorizado | <ul style="list-style-type: none"> – Regulamentação e implantação do Plano de Iluminação Pública – Regulamentação e implantação do Plano de Arborização Urbana – Execução e implantação do projeto de padronização de mobiliário urbano <p>Ciclistas:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Número de trechos alterados – Quilometragem de ciclovias e ciclofaixas criadas e adequadas – Número de paraciclos implantados – Número de bicicletários implantados – Número de projetos, programas e campanhas criados – Número de ciclistas utilizando a rede cicloviária – Número de estações implantadas no Programa de Bicicletas Públicas – Número de usuários do Programa de Bicicletas Públicas – Número de viagens realizadas por bicicleta <p>Pedestres:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Revisão da Lei das Calçadas (Lei n. 8077/2010) – Condução de pesquisas de satisfação com a população – Número de projetos, programas e campanhas criados – Análise de dados de acidentalidade envolvendo pedestres – Área de calçadas adequadas aos princípios de acessibilidade universal – Área de calçadas adequadas de acordo com a notificação recebida – Número de viagens realizadas a pé |
| Transporte Coletivo | <ul style="list-style-type: none"> – Número de usuários satisfeitos e insatisfeitos com o serviço de transporte público coletivo – Aferir dados sobre acesso dos usuários à informação – Número de interferências para melhorar a infraestrutura – Quilometragem de corredores exclusivos implantados – Variação da demanda de transporte coletivo (antes e depois) – Quilometragem de corredores de BRT implantada – Velocidade média do sistema de transportes |

Quadro 3 – Definição de indicadores por eixo

| Eixo | Indicadores de Monitoramento |
|---|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> – Variação no tempo médio de viagens – Variação no tempo médio de espera – Verificação de trajetos e pontos de parada de veículos de transporte fretado – Número de pessoas contempladas no programa de transporte adaptado – Porcentagem de ônibus adaptados na frota municipal – Número de passageiros com mobilidade reduzida que utiliza o transporte público coletivo |
| Transporte Motorizado Individual | <ul style="list-style-type: none"> – Verificação da implantação do sistema de <i>car sharing</i> – Número de usuários do sistema de <i>car sharing</i> – Número de viagens em automóveis <p>(i) Gestão do Táxi:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Número de pontos instalados – Número de vagas por ponto – Verificação da alteração da legislação de táxi – Número de táxis adaptados para deficientes e pessoas com mobilidade reduzida e crianças pequenas – Número de usuários de táxi adaptado – Aferir dados sobre a utilização do serviço de táxi <p>(ii) Gestão de estacionamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verificação da regulamentação por meio da inclusão da atividade na Lei de Uso e Ocupação ou no Código de Edificações – Verificação do remanejamento das vagas de estacionamento rotativo – Análise de dados de trânsito na região central por procura de vagas |
| Transporte de Carga Urbana | <ul style="list-style-type: none"> – Verificação de alterações em legislação – Verificação da criação do Plano de Gerenciamento de Carga Urbana – Aferir dados de trânsito de caminhões no perímetro urbano (antes e depois) |
| Segurança Viária | <ul style="list-style-type: none"> – Verificação da criação de programas de reciclagem para funcionários do CCO e agentes de trânsito (porcentagem de funcionários existentes que passaram pelos cursos, análise das avaliações de desempenho dos mesmos) – Índices de acidentalidade – Análise dos programas de educação e sua efetividade – Número de auditorias realizadas – Número de interseções ou trechos onde foram implementadas medidas de segurança viária |
| Meio Ambiente | <ul style="list-style-type: none"> – Análise de indicadores existentes de emissões de gases poluentes / Indicadores da Camada de Ozônio / criação de indicadores ambientais (antes e depois) – Idade média da frota – Verificação da criação de campanhas e programas de conscientização – Número de ônibus que utilizam tecnologia veicular menos poluente |

Quadro 3 – Definição de indicadores por eixo

| Eixo | Indicadores de Monitoramento |
|--------------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> – Frota de veículos elétricos do município – Número de veículos da frota municipal que utilizam tecnologia veicular menos poluente |
| Comunicação | <ul style="list-style-type: none"> – Número de eventos abertos ao público realizados para discussão local dos planos e projetos do PlanMob |

É importante destacar que a implantação de um sistema de monitoramento só tem sentido se o mesmo possibilita avaliar a evolução do sistema que se pretende monitorar.

Deste modo, os indicadores obtidos deverão ser analisados não apenas em termos de sua evolução ao longo do tempo, mas também em relação a outros sistemas com características semelhantes, de maneira a comparar o desempenho do sistema ao longo do tempo e em função de metas estabelecidas, mas, especialmente, em relação a sistemas considerados como referências internacionais.

6.2.3 Estrutura de monitoramento

Para o acompanhamento da evolução dos indicadores de mobilidade urbana ao longo do tempo, deverá ser definida uma estrutura específica, interna à Secretaria de Transportes, com as seguintes responsabilidades:

- Obter as informações oriundas de outros organismos públicos detentores de dados utilizados no monitoramento que não estão sob a responsabilidade direta da Secretaria de Transportes;
- Centralizar as informações que estão sob a responsabilidade dos diversos setores da Secretaria de Transportes;
- Coordenar o planejamento e a execução das pesquisas necessárias para a geração dos indicadores de desempenho da mobilidade urbana;
- Processar os dados e manter atualizada a base de dados;
- Emitir os relatórios de acompanhamento segundo a periodicidade estabelecida;
- Fornecer as informações consolidadas para a equipe de especialistas responsável pela análise da evolução dos indicadores;
- Consolidar as análises críticas dos especialistas de maneira a garantir que as avaliações publicadas representem a opinião da Secretaria de Transportes;

No que se refere à execução das pesquisas de campo, deverá ser utilizada, sempre que possível, a estrutura existente na Secretaria de Transportes responsável pelo levantamento de dados, a qual deverá ser acionada através de solicitação da área responsável pelo monitoramento do Plano de Mobilidade Urbana de São José dos Campos.

A equipe de monitoramento da Secretaria de Transportes poderá ter uma estrutura própria ou definida a partir da nomeação de um grupo de trabalho permanente, cuja atribuição deverá estar concentrada no monitoramento do desempenho do sistema de mobilidade. Esta estrutura deverá ser composta, pelo menos, pelos seguintes profissionais:

- **Gerente de Monitoramento:** cujas atribuições principais deverão ser a coordenação das atividades da equipe, responsabilidade pelos contatos em nível gerencial com os demais órgãos para garantir a obtenção dos dados segundo um cronograma adequado à produção dos relatórios, responsabilidade sobre o levantamento direto dos dados em campo ou sobre a contratação da empresa de pesquisa e, especialmente, sobre a qualidade dos dados levantados, dos processamentos realizados e da base de dados desenvolvida;
- **Equipe Técnica:** formada por dois técnicos com conhecimento em pesquisas de transporte e tráfego e de manipulação de banco de dados, que terão a responsabilidade de supervisionar os levantamentos em campo, processar as informações obtidas tanto em campo quanto de outras fontes, preparar os dados para a análise dos especialistas e organizar as informações que irão compor os relatórios.

7. Conclusões

Conforme destacado na apresentação deste Plano Estratégico, o presente produto enfoca questões estratégicas envolvendo ações que visam a direcionar a atuação sobre o sistema de mobilidade urbana, ressaltando-se a necessidade de elaboração de estudo executivo revelando detalhes e apontando a viabilidade de execução das mesmas.

A elaboração e posterior implantação do Plano de Mobilidade Urbana de São José dos Campos representa um primeiro avanço em relação ao cenário atualmente observado no município. Deve-se considerar a continuidade deste processo de planejamento com a finalidade de acompanhar a evolução da dinâmica urbana por meio do aperfeiçoamento das ferramentas de planejamento nele estabelecidas e sua adequação às novas realidades a serem conformadas em cenários futuros, permitindo sua efetividade no embasamento da tomada de decisões.

O Plano de Mobilidade Urbana de São José dos Campos é um instrumento que garante a equidade na utilização dos espaços urbanos ou seja, as cidades deixam de ser para os automóveis e voltam a ser das pessoas. Pedestres, ciclistas e transporte público passam a ter prioridade nas vias da cidade, dividindo igualmente o espaço com os veículos automotores.

.O plano foi desenvolvido com ações e propostas voltadas às PESSOAS, e a implementação das ferramentas aqui descritas possibilitará a construção de uma cidade mais humana, com melhor qualidade de vida e desenvolvimento sustentável.