

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAPIVARI



PLANO DE MOBILIDADE

Planejamento dos Trabalhos

Agosto/2014

Sumário

ESCOPO DOS TRABALHOS	5
PLANEJAMENTO EXECUTIVO DOS TRABALHOS.....	5
DETALHAMENTO DA EQUIPE	6
MARCOS METODOLÓGICOS.....	6
APRESENTAÇÃO METODOLÓGICA	11
INTRODUÇÃO.....	11
REGISTRO FOTOGRÁFICO.....	13
DAS LAMINAS APRESENTADAS	16
CRONOGRAMA ETAPAS, ATIVIDADE, PERÍODO E DESEMBOLSO	31
APRESENTAÇÃO DO DIAGNÓSTICO PRELIMINAR	35
DO OBJETIVO	36
DAS ATIVIDADES INCORPORADAS PARA ELABORAÇÃO DO DIAGNÓSTICO	37
DO SUBSISTEMA VIÁRIO	38
DO DIAGNÓSTICO PRELIMINAR DA SISTEMA VIÁRIO	39
DOS REGISTROS FOTOGRÁFICOS.....	40
DAS CALÇADAS	40
DOS CICLISTAS.....	44
DA SINALIZAÇÃO	45
DA CIRCULAÇÃO CENTRAL.....	59
DO PAVIMENTO	62
DOS USOS INDEVIDOS	69
DA RELAÇÃO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO.....	76
DOS RISCOS RODOVIÁRIOS	81
DOS PROJETOS ESTRATÉGICOS	84
SUBSISTEMA TRANSPORTE.....	89

DA CARACTERIZAÇÃO INICIAL	89
DO DIAGNÓSTICO PRELIMINAR DO TRANSPORTE PÚBLICO	91
DAS ATIVIDADES POSTERIORES À ELABORAÇÃO DESTA ETAPA DE DIAGNÓSTICO	107
TERMO PROPOSITIVO	108
OBJETIVOS	109
MARCOS CONCEITUAIS	109
AS VERTENTES CONJUNTURAL E ESTRUTURAL	110
A VERTENTE ESTRATÉGICA	111
DAS INTERFACES COM O SISTEMA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO	111
DIRETRIZES E METAS	112
PRIMEIRAS CONCLUSÕES	113
MARCOS METODOLÓGICOS	114
SISTEMA VIÁRIO	118
ÁREAS DE INTERVENÇÕES (AI)	118
AI-01. REBAIXAMENTO DE GUIAS PARA ACESSIBILIDADE	118
AI-02. COMPLEMENTAÇÃO DE FOCOS NOS SEMÁFOROS	119
PROJETOS VIÁRIOS (PV)	121
PV-01. DEVIDO TRATAMENTO AOS PASSEIOS NAS RUAS DA CIDADE	121
PV-02. IMPLANTAÇÃO DE NOVAS PONTES NA ÁREA URBANA	123
PV-03. DUPLICAÇÃO DE VIAS E ESTRADAS	126
PV-04. DIRETRIZ PARA IMPLANTAÇÃO DE NOVAS VIAS	130
PV-05. MODIFICAÇÃO DOS SENTIDOS DAS RUAS DO CENTRO	136
PV-06. A CICLOVIA DO ANTIGO LEITO FÉRREO	138
PROJETOS ESTRATÉGICOS (PE)	141
PE-01. IMPLANTAÇÃO DE CENTRO DE EVENTOS	141
PE-02. IMPLANTAÇÃO DE PARQUES LINEARES	143
PE-03. O DESENVOLVIMENTO MACROECONOMICO	145
TRANSPORTE	148

ÁREAS DE INTERVENÇÕES TRANSPORTE (AIT)	148
AIT-01. ADEQUAÇÃO DOS ÔNIBUS PARA CUMPRIMENTO DA ACESSIBILIDADE	148
AIT-02. ADEQUAÇÃO DE PONTOS E TRAVESSIAS PARA CUMPRIMENTO DA ACESSIBILIDADE.....	149
AIT-03. ADEQUAÇÃO DOS HORÁRIOS E ITINERÁRIOS PARA MELHORIA DO SERVIÇO	149
PROJETOS DE TRANSPORTE (PT)	149
PT-01. IMPLANTAÇÃO DE ABRIGOS NOS PONTOS	149
PT-02. COMPLEMENTAÇÃO DA REFORMA DA ESTAÇÃO CENTRAL DO TRANSPORTE VISANDO A IMPLANTAÇÃO DE INTEGRAÇÃO TARIFÁRIA NO SISTEMA MUNICIPAL	151
PT-03. INTEGRAÇÃO DAS BICICLETAS NO SISTEMA DE TRANSPORTE.....	153
PT-04. PROPOSTA DAS NOVAS LINHAS PARA O TRANSPORTE COLETIVO	154
MINUTA DE LEI COMPLEMENTAR XX/2014”	158

ESCOPO DOS TRABALHOS

O presente Relatório em consonância como Termo de Referência e contrato estabelecido sintetiza o Planejamento Executivo dos trabalhos, finalizando a Etapa 01. As atividades a serem desenvolvidas para a execução dos trabalhos deverão apoiar-se nos seguintes quesitos:

PLANEJAMENTO EXECUTIVO DOS TRABALHOS

Organização de equipes e detalhamento das atividades e dos cronogramas.

Coordenação do Plano: Geógrafo Rogério Alves dos Santos e Arquiteto Frederico Martins

– atividades principais:

- Responsabilidade Metodológica;
- Interface com a equipe técnica da prefeitura;
- Elaboração documental;
- Preparação das reuniões públicas;
- Gestão administrativa do contrato.

DETALHAMENTO DA EQUIPE

Gestão do Contrato e interfaces administrativas: Arquiteto Frederico Martins

Sistema Viário, Transporte Não Motorizado, Acessibilidade e Planejamento Urbano:

Geógrafo e Tecnólogo Rogério Alves dos Santos

Transporte Público: Técnico de transporte César Augusto

Modelagem de Rede: Geógrafo Camilo Coelho Silva

Produção Cartográfica: Geógrafo Wellington Donizete Strabello

Animação Social: Pedagoga Mariângela

Das reuniões realizadas:

- Apresentação Metodológica, dos Conceitos e Necessidade do Plano de Mobilidade, Ocorrida em 29/05/2014, tendo sido iniciada discussões com participação dos Técnicos da municipalidade (Anexo1).
- Realizada reunião com a equipe de técnicos da Prefeitura Municipal em 18/07/2014, para calibração dos conceitos e planejamento dos trabalhos conforme a transcrição deste relatório, sendo que os registros fotográficos estão apresentados como Anexo 2.

MARCOS METODOLÓGICO

Trata-se, aqui, de resumir os meios pelos quais os conceitos expostos serão absorvidos e expressos em Propostas que tenham condições efetivas de se viabilizarem, no tempo e no espaço.

Será imprescindível, portanto, que se tenha claro domínio sobre as categorias conceituadas, dos níveis de qualificação e de priorização e de enquadramento legal:

- quanto às vertentes de abrangência das propostas: CONJUNTURAL/ ESTRUTURAL, ESTRATÉGICA e SUBSÍDIOS AO PLANEJAMENTO E GESTÃO;
- quanto às categorias de propostas: se AREAS DE INTERVENÇÕES (atendendo, normalmente, a vertente conjuntural), se PROJETOS VIÁRIOS (atendendo somente a vertente estrutural) ou se PROJETOS ESTRATÉGICOS (proposição de projetos de impactos regionais, geralmente associadas às parcerias, concessões, operações consorciadas, etc. ou, ainda, se caracterizadas como SUBSÍDIO AO SISTEMA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO do Município;
- quanto ao nível de enquadramento administrativo-legal: se DIRETRIZ ou se META; neste último caso, quanto ao nível de priorização recomendado: se ALTO (prazo até 2 anos) ou se MÉDIO (prazo até 4 anos). Note-se que não se define nível baixo às prioridades (neste caso, deixam de serem prioridades).

Portanto, compete ao Plano de Mobilidade, em suas proposições, considerar todas as implicações da norma legal:

De cumprimento das funções sociais da cidade. O transporte e a acessibilidade constituem propriedades do domínio público e que devem cumprir suas funções.

De participação da comunidade na solução dos problemas que a afetam, portanto, no encaminhamento do Plano de Mobilidade.

De preservação, proteção e recuperação do meio ambiente natural e cultural.

De garantia de condições técnicas de acesso e funcionamento adequados aos logradouros públicos e meios de transportes coletivos aos cidadãos;

De planejamento, gerenciamento e operação dos vários modos de transportes;

De qualidade dos serviços;

De subsidiar a definição dos percursos e a frequência do Transporte Coletivo;

Os Marcos Conceituais já expõe essas debilidades, questiona o modelo e a obsolescência da configuração centralizadora, reconhece a identidade cultural da cidade e que são expressos em marcos de referência notáveis, registra o feitio provinciano do Centro e o paradoxo de uma mobilidade típica de cidade grande, congestionada e de conflitos com tendências de agravamento.

Para Tanto o Sistema Viário deverá viabilizar meios para a implantação da política de circulação viária privilegiando a boa técnica, a segurança ao circular e a preservação da vida, desenvolvendo programas e ações continuados de melhorias viárias, visibilidade, educativas, fiscalizatórias, efetivando a harmonização dos diversos fatores do sistema de trânsito, são os objetivos a serem almejados, visando:

I – buscar o aperfeiçoamento técnico com a adoção de novas tecnologias;

II – buscar a implantação de programas e ações de total integração e acessibilidade dos usuários que possuem mobilidade reduzida, adaptando e construindo o espaço viário de maneira abrangente;

III – buscar a gestão democrática através de adoção de mecanismos de participação social e efetivação da integração com a população, através de conselhos de gestão do sistema viário;

IV – conduzir a criação de lei e reformas da legislação existente, para o aprimoramento da gestão do sistema viário;

V – promover a melhoria de acessibilidade entre os eixos viários municipais, tornando mais rápidos, diretos e seguros, através de novas alças, pontes, passarelas e demais intervenções, privilegiando, além da boa técnica, a boa estética urbanística;

VI – promover estudos necessários para a criação do plano ciclo viário municipal, incluindo programa educativo específico;

VII – promover junto às demais áreas a obtenção do plano de drenagem, de forma a retardar o tempo de escoamento das micro-bacias, evitando os pontos de alagamento;

VIII – promover a padronização e implantação de passeios contínuos e uniformes de forma a assegurar segurança, visibilidade, conforto aos pedestres, incluindo rebaixamentos de guias em todo o Município;

IX – promover nas áreas rurais, a implantação de acostamento nas estradas vicinais de forma a assegurar espaço para o livre caminhar dos pedestres, assegurando inclusive a construção de ciclo-faixas ou ciclovias de forma a promover segurança e qualidade de circulação;

X – implantar, em caráter permanente, programas de educação e segurança do trânsito nos níveis: escolares, motoristas e qualquer faixa social e etária;

XI – estabelecer parâmetros através de legislação específica para os pólos geradores de tráfego, de forma a mitigar os efeitos de implantação e dotar as operações urbanas necessárias para o real dimensionamento da atratividade no efeito circulatório da cidade;

XII – redefinir a circulação na área central, criando novas áreas para a circulação de pedestres e áreas de convívio, juntamente com remodelações de equipamentos urbanos, criando uma identidade aprazível, reduzindo-se o acesso de automóveis e caminhões, incentivando estacionamentos para veículos leves para compatibilizar as atividades de trabalho e lazer;

XII – estudar novos padrões de pavimentos para áreas essencialmente residenciais, que assegurem penetração de águas pluviais, mantendo os níveis desejados de atrito e segurança;

XIV – desenvolver programa específico para a segurança nas áreas escolares, com padronização de sinalização específica em conjunto com o programa de educação de trânsito;

XV – adotar as medidas necessárias para implantação de bancos de dados interativos e que possibilitem a contínua redução dos índices de acidentes e mortes no trânsito.

PLANO DE MOBILIDADE

APRESENTAÇÃO METODOLÓGICA

INTRODUÇÃO

Este anexo refere-se à apresentação Metodológica do Plano de Mobilidade do município no dia 29 de maio de 2014, com o objetivo de apresentar aos técnicos da municipalidade o processo de desenvolvimento do Plano e o andamento dos trabalhos. Constam neste documento os registros fotográficos e a apresentação em "Power Point", a fim de facilitar o entendimento das situações apontadas no relatório.

REGISTRO DA REUNIÃO

A reunião teve divulgação interna como 2ª Audiência Relativa às mudanças do transporte público de Capivari. A apresentação iniciou as 14h15 min. e obteve a presença de 37 pessoas.

A Abordagem Metodológica elucidou os principais aspectos do sistema viário e da estruturação do transporte. Nesta oportunidade, foi apresentada a metodologia do trabalho, os objetivos e a importância do Plano de Mobilidade, que se legitima como um instrumento da administração pública para viabilizar programas e projetos no município.

Houve manifestação quanto ao problema de caminhões pesados trafegarem pela cidade. A inclusão e reforma e adequação aos cadeirantes também foi tema da abordagem com esclarecimento da importância do desenho e cidade para todos.

Houve manifestação ainda sobre os graves desafios quanto à mobilidade e do uso do solo para sanar muitos dos problemas existentes.

Pontualmente indagou-se como a melhor forma de implantação de mudanças, que se fazem necessárias, mas que podem causar reclamações da população, pois no geral a tendência do povo é de ser conservador quanto às mudanças, uma vez que por muitos anos, por uma questão de usos e costumes.

Da mesma forma houve manifestação favorável à implantação de ciclovias e das mudanças da Política de estacionamentos, pois assim, revendo o estacionamento, encontra-se o espaço necessário para implantação das ciclovias/ciclo faixas.

REGISTRO FOTOGRÁFICO



Figura 1 – Início dos Trabalhos



Figura 2 – Apresentação do Geógrafo Rogério Alves



Figura 3 – Discussão sobre problemas de Mobilidade

DAS LAMINAS APRESENTADAS

MUNICÍPIO DE CAPIVARI



PLANO DE MOBILIDADE

APRESENTAÇÃO

METODOLÓGICA

29 DE MAIO DE 2014

O QUE É MOBILIDADE URBANA

O conceito de Mobilidade Urbana apresentado pelo Ministério das Cidades (2007) define como:

“Um atributo associado às pessoas e aos bens; corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007, p.41).”

O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL!!!!!!

PREMISSAS:



SOCIALMENTE JUSTO



AMBIENTALMENTE EQUILIBRADO

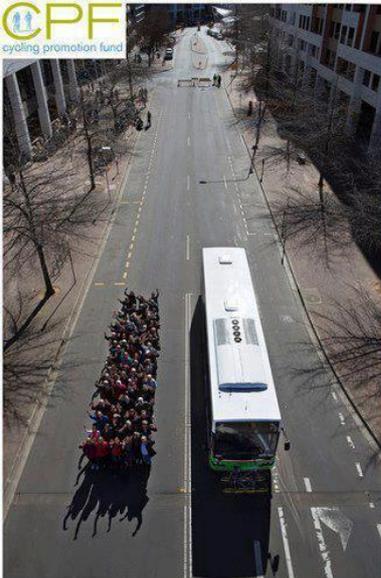


ECONOMICAMENTE INCLUDENTE



Precisamos Rever Conceitos!

CPF
cycling promotion fund



60 passageiros e um ônibus



60 ciclistas e suas bicicletas



60 motoristas e seus carros

Sobre os Marcos Metodológicos

Análise do padrão de organização territorial da cidade expresso no plano diretor e respectiva legislação.

O exercício analítico preliminar a ser procedido é o do reconhecimento do padrão de organização territorial da cidade e essa análise implica:

Na apropriação da lógica da dinâmica urbana de Capivari, para isso sendo indispensáveis:

1º- os dados das concentrações urbanas por distrito ou setor censitário ou Unidade de Planejamento, distinguindo suas características socioeconômicas (perfis de renda e composição familiar), crescimento demográfico pela taxa geométrica (comparando os resultados dos censos 2000 e 2010, ou 1991 e 2000).

Sobre os Marcos Metodológicos

4º- o reconhecimento em campo da espacialização das concentrações urbanas, das centralidades econômicas lineares e polares e dos eixos estruturais da mobilidade.

são referenciais ao Plano de Mobilidade Urbana:

- dinâmica da ocupação territorial e da expansão urbana e suas características;
- a hierarquização das centralidades lineares e polares;
- o planejamento urbano e as alternativas de circulação;
- as variáveis espaciais críticas que impactam a mobilidade;
- subsídios à futura revisão do Plano Diretor.

Sobre os Marcos Metodológicos

As dinâmicas da circulação e do transporte coletivo.

Vistos e diagnosticados os aspectos estruturais do padrão urbano de usos e ocupação e dos sistemas viários estruturais (local e de articulação regional, principalmente da conurbação com Rafard) importa, aqui, reconhecer as relações dinâmicas entre eles, suas disfunções e conflitos. Em outros termos, são os deslocamentos da população que deverão ser avaliados e avaliarem a correspondência dos dois sistemas estruturais, em todos os modais utilizados.

Este item deverá destacar o sub-sistema do transporte coletivo por reconhecê-lo em duas dimensões prioritárias:

1ª- a qualidade do deslocamento (atendimento à demanda, segurança, qualidade dos meios de transporte, economia e tempo de percurso)

e 2ª- o cumprimento de seu papel estratégico na reformulação do padrão urbano

Sobre os Marcos Metodológicos

Quanto à Gestão:

- Em consonância com anseios populares
- Que busque a avaliação sistêmica, com índices de qualidade
- Que de fato priorize o transporte coletivo sobre o individual
- Que de fato priorize o transporte não motorizado
- Que reveja a política do uso dos espaços públicos
- Que reveja a política de estacionamentos
- Que influencie na política de uso e ocupação do solo, optando pelos conceitos de compacidade e diminuição dos vazios urbanos
- Que traga a contínua qualidade dos serviços
- Que desdobre na implantação efetiva de infraestrutura

Sobre as Etapas/Produtos

Produto 1: Apresentação Metodológica:

Organização de equipes e detalhamento das atividades e dos cronogramas. Realização de reunião preparatória com a equipe de técnicos da Prefeitura Municipal com o objetivo de troca de informações necessárias e esclarecimento de dúvidas metodológicas e estabelecimento de consensos prévios. Detalhamento da estratégia a ser adotada, formas de participação, divulgação e pactuação com a sociedade.

1º mês

Sobre as Etapas/Produtos

Produto 2: Relatório das Visitas de Campo.

2º mês

Produto 3: Diagnóstico Técnico:

- 1- análise sistêmica das variáveis críticas da infraestrutura do Sistema Viário;
- 2- análise sistêmica das variáveis críticas da infraestrutura dos Transportes;
- 3- sistematização dos dados levantados.

3º mês

Sobre as Etapas/Produtos

Produto 4: Das hipóteses de Intervenções, Projetos Estratégicos e de Subsídios à Gestão do Sistema Viário.

Este produto compreende:

- 1- propostas de áreas de intervenções;
- 2- propostas de projetos estratégicos.

4º mês

Produto 5: Das hipóteses de Intervenções, Projetos Estratégicos e de Subsídios à Gestão do Sistema de Transporte Coletivo.

Este produto compreende:

- 1- propostas de áreas de intervenções;
- 2- propostas de projetos estratégicos.

5º mês

Sobre as Etapas/Produtos

Produto 6 : Apresentação, em Audiência Pública, do Plano de Mobilidade Urbana e da Revisão da Legislação Urbanística desenvolvidos, como forma de divulgação e democratização do acesso ao processo.

6º mês



...De bicicleta
É mais tranquilo...

ANEXO 2

Reunião Interna, com calibração do cronograma, conferido as questões contratuais, sendo esclarecido a forma de pagamento de 25% por etapa, sendo combinado:

– Entrega do Planejamento dos trabalhos (**Etapa 1**) em agosto de 2014, gerando pagamento imediato de 25%;

– Entrega da **Etapa 2 em outubro de 2014**, com as seguintes atividades :

Atividade 1: Levantamento de Dados Existentes – (entre eles: segurança de trânsito, transporte coletivo, dados de pesquisas de tráfego geral e de transporte de carga) e do arcabouço legal existente. (agosto de 2014)

Atividade 2: Levantamentos de Campo e Pesquisas – para montagem e configuração da rede de tráfego a ser desenvolvida com base nos dados da pesquisa e nos dados coletados junto a Prefeitura Municipal. (agosto de 2014)

Atividade 3: Levantamento das Solicitações Existentes e Expectativas, manifestadas pela população, por vereadores e entidades. (agosto de 2014)

Atividade 4: Modelagem da Rede de Simulação do Sistema Viário

a) Montagem da rede viária de simulação para tráfego geral, identificando a rede viária principal; (agosto de 2014)

b) Montagem da matriz de viagens do tráfego geral com até 15 zonas; (setembro de 2014)

c) Calibração da rede viária de simulação – Situação Atual. (setembro de 2014)

Atividade 5: Elaboração de Diagnóstico contendo a leitura urbana, organização do sistema viário, análise das condições de mobilidade da cidade e leitura macro do transporte, pedestres, bicicletas e da circulação do tráfego em geral. (setembro de 2014)

Atividade 6: Definição as Áreas Ambientais e Análise de Outros Modais (agosto de 2014)

- Definição do tipo de tratamento para as áreas ambientais (moderação de tráfego, prioridade ao transporte coletivo, pedestre, etc);
- Avaliação do potencial do transporte por bicicleta.

Atividade 7: Montagem de Alternativas de Intervenção e Normatização, compatibilizadas compreendendo a definição de parâmetros para construção e ocupação das áreas lindeiras aos corredores propostos, construção/remodelação de calçadas e demais áreas destinadas a pedestres, definição de tratamento viário para sistema cicloviário. (outubro de 2014)

Atividade 8: Seminário Externo à Prefeitura Municipal, com participação da equipe técnica da Prefeitura e convidados para apresentação e discussão do Diagnóstico. (outubro de 2014)

Atividade 9: Avaliação das Alternativas, conforme os cenários definidos com base no diagnóstico realizado. (outubro de 2014)

Atividade 10: Formulação de Outras Diretrizes e Ações de gestão do trânsito e dos transportes de passageiros e de cargas, visando promover a mobilidade sustentável. (outubro de 2014)

Atividade 11: Consolidação das Intervenções e Formulação das Propostas do Plano

- Caracterização e classificação das intervenções; (outubro de 2014)
- Diretrizes de tratamento:
 - de calçadas;
 - do cicloviário;
 - do transporte coletivo e;
 - do tráfego geral.

Atividade 12: Realização de Seminário Interno para apresentação e discussão da proposta do Plano. (outubro de 2014)

Atividade 13: Elaboração do Programa de Implementação do Plano de Mobilidade, contendo:

- Estratégia; (outubro de 2014)
- Priorização das ações;
- Estimativa preliminar de investimentos.

– Entrega da ETAPA 3 em dezembro de 2014:

Atividade 1: Levantamento Prévio e Consolidação dos Dados Existentes com análise prévia do material existente a ser disponibilizado pelo município. (outubro de 2014)

Atividade 2: Coleta, levantamento e sistematização de dados e informações e agentes. Nessa atividade devem ser apuradas todas as fontes possíveis de dados e informações relevantes para o conhecimento da dinâmica da expansão urbana do Município, suas demandas atuais e futuras, consideradas as tendências de desenvolvimento econômico e de crescimento demográfico. A coleta incluirá dados estatísticos, legislações incidentes sobre o Município, cadastros de órgãos públicos municipais, secretarias de Estado e ministérios, estudos acadêmicos, mapas, imagens de satélites, entre outros, além do inventário de programas e obras em andamento ou planejadas para o Município e seu entorno. (outubro de 2014).

Atividade 3: Preparação da Leitura Comunitária. Sistematização prévia junto à Prefeitura Municipal da série de reuniões a serem realizadas com os variados segmentos da sociedade civil, com destaque para os aspectos e conflitos que se desejam extrair nesses encontros. (novembro de 2014)

Atividade 4: Leitura Comunitária. Construção coletiva, junto a representantes da sociedade civil e/ou de conselhos determinados pela municipalidade, de leitura acerca da legislação urbanística da cidade. (novembro de 2014)

Atividade 5: Leitura técnica do Plano Diretor. Leitura crítica da situação existente, em especial das Leis Municipais. (novembro de 2014)

Atividade 6: Leitura técnica da Lei de Uso e Ocupação do Solo. Leitura crítica da situação existente, em especial da Lei Municipal Complementar nº 050/2013. (dezembro de 2014)

Atividade 7: Leitura técnica das demais legislações. Leitura crítica da situação existente considerando todas as leis complementares vinculadas à questão urbana. (dezembro de 2014)

Atividade 8: Sistematização das Leituras técnico e comunitária e apresentação preliminar das proposições. Apresentação de cenários para a equipe técnica e corpo dirigente da Prefeitura dos aspectos abordados nas Atividades de 5 a 7. (dezembro de 2014)

Atividade 9: Revisão da Legislação Urbanística . Produção das revisões. (dezembro de 2014)

Atividade 10: Apresentação das revisões propostas para a municipalidade. (dezembro de 2014)

Atividade 11: Apresentação Comunitária das propostas junto aos segmentos anteriormente reunidos. (dezembro de 2014)

Atividade 12: Síntese do contato comunitário. Elaboração de relatório síntese com as contribuições extraídas da sociedade civil. (dezembro de 2014)

Atividade 13: Elaboração do Relatório Final contendo a sistematização de todas as revisões realizadas. (dezembro de 2014)

– Elaboração da **ETAPA 4**: Apresentação, em Audiência Pública, do Plano de Mobilidade Urbana e da Revisão da Legislação Urbanística desenvolvidos, como forma de divulgação e democratização do acesso ao processo(janeiro de 2015).

Anexo 3

Registro Fotográfico da reunião de 18/07/2014:



Detalhamento da estratégia a ser adotada, formas de participação, divulgação e pactuação com a sociedade.

Anexo 4

CRONOGRAMA ETAPAS, ATIVIDADE, PERÍODO E DESEMBOLSO:

Etapa	Descrição da Atividade	Jul.	Ago.	Set.	Out	Nov	Dez	Jan.	Desembolso financeiro (%)
1	Planejamento dos trabalhos								25
2	1- Levantamento de Dados Ex.								
2	2- Levantamentos de Campo e Pesquisas								
2	3 - demandas Legislativas								
2	4- Modelagem Rede								
2	5-Elaboração de Diagnóstico								
2	6-Definição das Áreas Ambientais								

2	7- Montagem de Alternativas de Intervenção								
2	8 - seminário externo								
2	9- Avaliação das Alternativas								
2	10- Formulação de Outras Diretrizes								
2	11-Consolidação das Interv.								
2	12- seminário interno								
2	13- progr. implementação								25

Etapa	Descrição da Atividade	Jul.	Ago.	Set.	Out	Nov	Dez	Jan.	Desembolso financeiro (%)
3	1- Levantamento Prévio e Consolidação dos Dados								
3	2- Levantamento de Dados Ex. Coleta,								

	levantamento e sistematização de dados								
3	3- Preparação da Leitura Comunitária								
3	4 - Leitura Comunitária. Construção coletiva								
3	5- Leitura técnica do Plano Diretor e das Leis Municipais								
3	6- Leitura técnica da Lei de Uso e Ocupação do Solo								
3	7- Leitura técnica das demais legislações								
3	8- Sist. das Leituras técnico e comunitária								
3	9 - Revisão da Legislação Urbanística								
3	10- Apresentação das revisões propostas								
3	11-Apresentação comunit.								

3	12- Síntese do contato comunitário								
3	13- Elaboração do Relatório Final								25
4	Audiência Final e minuta LEI								25

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAPIVARI



PLANO DE MOBILIDADE URBANA

APRESENTAÇÃO DO DIAGNÓSTICO PRELIMINAR

DO OBJETIVO

O objetivo é destacar as relações críticas do subsistema viário estrutural urbano de Capivari com a estrutura urbana de usos e ocupação, evidenciando os desequilíbrios funcionais de articulação e da mobilidade. Implicou no reconhecimento de três aspectos:

- a) a qualidade da hierarquia do sistema e sua capilaridade;
- b) o sistema de circulação de pedestres em seus aspectos funcionais: de acessibilidade, segurança e conforto e;
- c) os conflitos de articulação e conexão com o viário regional.

Este relatório apresenta informações preliminares obtidas durante visitas e obtenção de dados, nos meses de agosto, setembro e início de outubro de 2014, com o objetivo de levantar dados sobre a infraestrutura e mobilidade urbanas no município.

As observações referem-se aos levantamentos de dados relativos: ao sistema viário (hierarquização viária, tráfego, pavimentação, ciclovias e ciclofaixas, passeios públicos, dispositivos de circulação aos portadores de necessidades especiais, conservação de estradas municipais); à drenagem urbana (sistemas de escoamento, rede hídrica estrutural e sub-bacias, canais e rede de águas pluviais); às obras públicas (pontes, passarelas, obras de contenção, conservação de prédios públicos, entre outros) e, aos projetos urbanos estratégicos (sistema viário estrutural, espaços públicos e urbanização da estação). Serão apresentados os registros fotográficos, juntamente às informações, a fim de facilitar o entendimento das situações apontadas no relatório.

DAS ATIVIDADES INCORPORADAS PARA ELABORAÇÃO DO DIAGNÓSTICO

Atividade 1: Levantamento de Dados – destacado os aspectos da segurança de trânsito e do transporte coletivo. A dificuldade consistiu na obtenção de dados e parâmetros do transporte e do gerenciamento do sistema transitivo.

Atividade 2: Levantamentos de Campo e Pesquisas – foram definidas zonas de interesse de tráfego e a partir destas foram montadas e configuradas as redes de tráfego coletadas por pesquisas de tráfego pelo método da extrapolação, o que permitiu dar precisão para a sugestão de algumas diretrizes viárias e cruzamentos da cidade a serem semaforizados.

Atividade 3: Levantamento das Solicitações Existentes e Expectativas, manifestadas pela população, por vereadores e entidades. Método aprimorado com pesquisas diretas na população acerca do transporte e do trânsito, método perceptivo e da linha de desejo.

Atividade 4: Modelagem da Rede de Simulação do Sistema Viário

Permitiu a montagem da rede viária de simulação para tráfego geral, identificado o sistema viário principal, o mesmo da hierarquização proposta, considerada 10 zonas de interesse de tráfego que culminou com a formatação de matriz básica. Esta matriz permite assertividade mínima para a fase propositiva subsequente;

Atividade 5: Elaboração deste Diagnóstico contendo que contempla uma leitura urbana, organização do sistema viário, análise das condições de mobilidade da cidade e leitura do transporte coletivo, e dos meios do transporte não motorizados, a pé e por bicicletas.

Atividade 6: Definição dos Parque Lineares como Política Pública aplicada para o tratamento adequado para as áreas de proteção ambiental com moderação de tráfego por implantação de ciclovias e áreas de caminhada.

Atividade 7: Montagem de Alternativas de Intervenção e Normatização, compatibilizadas compreendendo a definição de parâmetros para construção e remodelação de calçadas e demais áreas destinadas a pedestres, definição de tratamento viário para sistema cicloviário.

DO SUBSISTEMA VIÁRIO

No início da investigação de campo a equipe concentrou-se aspectos da expansão urbana, dos vetores de crescimento e ainda na análise do Plano Diretor vigente. A cidade tem buscado seu desenvolvimento nos vários setores do município mas mantém relação com a de produção agrícola, com grande número de comércio de apoio à agricultura.

Colabora para o amplo desenvolvimento do município a presença de rodovias importantes como a SP- 308 (rodovia do Açúcar) entre Salto e Piracicaba, a SP-101 (para Campinas) e a SP-306 de ligação com Mombuca e Santa Bárbara D'Oeste.

Internamente o destaque fica para avenidas radiais de chegada, porém todas estão limitadas pelo viário limitado do centro.

Da mesma maneira a relação com o Rio Capivari precisa ter uma melhor interação, pois se apresenta como um lugar singular, relativamente preservado e que em relação ao centro de Capivari, necessita de seu aproveitamento como parque público, que entre outras coisas permita a circulação de bicicletas e pedestres.

O reconhecimento em campo dos aspectos fisiográficos da paisagem urbana propiciou o entendimento da forma que assume a mobilidade e em particular o sistema viário de Capivari.

Os pontos de alagamento necessitam serem mantidos sem ocupação, daí a implantação de Parque linear com ciclovia e pista de caminhada torna-se opção barata e eficaz, também aumentado a qualidade de vida do município.

Capivari necessita de ciclovias e ciclofaixa para o cotidiano, de maneira que a infraestrutura destas ciclovias possam servir para o turismo também, mas como efeito do que motivo causador.

DO DIAGNÓSTICO PRELIMINAR DA SISTEMA VIÁRIO

A equipe realizou diversas vistorias, com a finalidade de coletar dados e informações relativas aos aspectos infraestruturais com foco em problemas de circulação em Capivari.

Destaca-se, de maneira geral, a necessidade de diversos pontos substituir a sinalização, bem como a adequação de circulação e ainda a necessidade de implantar semáforos em cruzamentos de grande conflito no centro.

O sistema viário do centro é acanhado e tem sérias limitações de gabarito. A Intensa movimentação entre Rafard e Capivari dá-se apenas por 2 eixos viários, o que complica ainda mais a chegada ao centro.

A ausência de um anel viário interno, estrangula a conectividade entre os bairros.

As bicicletas dividem espaço com carros parados e em movimento, apesar de boas condições topográficas para implantação de rede cicloviária.

As condições conservação de pavimento e de calçadas estão prejudicadas.

A drenagem é limitada, com problemas de alagamentos quando das chuvas de maior intensidade.

DOS REGISTROS FOTOGRÁFICOS

DAS CALÇADAS



FOTO 01: Exemplo calçada irregular, com vários desníveis e impossibilidade de circulação de cadeirantes e carrinhos de bebê.



FOTO 02: Porta de Escola Jd. São João Batista, defronte entrada e saída de veículos, com interferências de postes, lixeiras e descontinuidade no passeio.



FOTO 03: Ponte sem proteção, sem o espaço adequado para os pedestres com grande risco de acidentes, com e sem pedestres.



FOTO 04: Via Coletora de importante ligação entre bairros sem calçada e ainda com poste abalroado, com risco de queda na pista, aumentando o risco de acidentes, com e sem pedestres.

DOS CICLISTAS



FOTO 05: Ciclistas estão por toda cidade de forma invisível, este modal além de ser democrático também é saudável, econômico e não poluente, para ajudar a topografia de Capivari é favorável.

DA SINALIZAÇÃO



FOTO 06: Placa totalmente fora das especificações previstas na Lei



FOTO 07: Semáforo em bom estado de conservação, porém este cruzamento tem um grande problema de falta de visibilidade por construções sem recuo.



FOTO 08: Placa com excesso de informações e para piorar mais do que 3 informações em um sentido, esta situação está em desacordo com as Normas vigentes, revela ainda a urgência em redefinição do Programa de Sinalização de Orientação do Tráfego em Capivari.



FOTO 09: Sinalização insuficiente em face da largura das vias, recomenda-se neste caso o uso de restrição física e complementação da sinalização.



FOTO 10: Placa em desacordo com o estabelecido no CONTRAN, aparentando ser uma brincadeira, mas neste caso a ação de reparação por parte da prefeitura necessita ser imediata.



FOTO 11: Lombada totalmente em desacordo com o estabelecido no CONTRAN, pois além do excesso em altura, está com a sinalização desgastada e construída em curva (totalmente proibido).



FOTO 12: Lombada totalmente em desacordo com o estabelecido no CONTRAN, apresenta excesso em altura. Neste caso está defronte ao portão da residência que poderia ser evitado.



FOTO 13: Excesso de suportes para sinalização diminuindo o espaço para circulação de pedestres.



FOTO 14: Placa de sentido obrigatório totalmente em desacordo com o estabelecido no CONTRAN, pois em caso de acidente, a prefeitura pode ser acionada civil e criminalmente.



FOTO 15: Placa Rua sem Saída com formato e cores em desacordo com o estabelecido no CONTRAN.



FOTO 16: Dispositivo utilizado em desacordo com o estabelecido no CONTRAN, que pode causar sérios acidentes, principalmente com ciclistas e motociclistas.



FOTO 17: Lombofaixa é uma boa solução para muitas das travessias da cidade, diminui a velocidade, coloca o pedestre em evidencia, sendo visto a uma boa distância.



FOTO 18: Situação crítica criada pelo excesso de largura e falta de dispositivos geométricos e de sinalização.



FOTO 19: Situação crítica de circulação de caminhões no centro.

DA CIRCULAÇÃO CENTRAL



FOTO 20: Principal ligação com Rafard, com grande circulação de caminhões no centro da cidade.



FOTO 21: Situação crítica de circulação, com pequenos acidentes que apontam para a adoção de semaforização.



FOTO 22: Estacionamento dos 2 lados da via, com calçada estreita privilegiando o carro, conceito precisarão ser revistos.

DO PAVIMENTO



FOTO 23: Situação crítica do asfalto velho, pouco espesso com perda de materiais, necessitando recapeando(grande parte da cidade).



FOTO 24: Pedras soltas no pavimento, oferecendo risco de queda para pedestres, ciclistas e motociclistas.

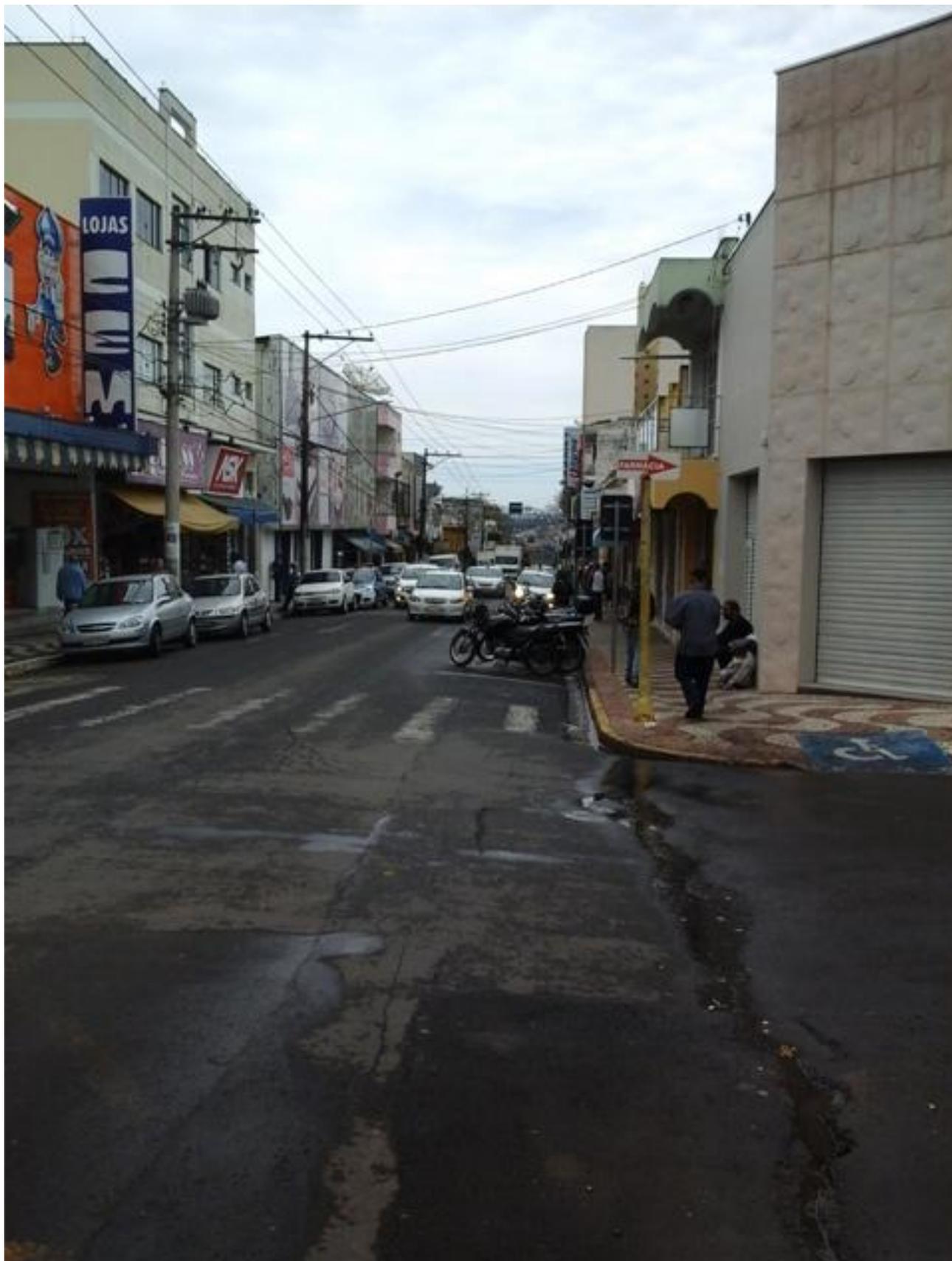


FOTO 25: Situação crítica de drenagem não executada no centro.



FOTO 26: Serviço não concluído oferecendo riscos pela falta de sinalização de obra.



FOTO 27: Situação análoga a anterior, porém com maior gravidade, pois está no centro do cruzamento, sendo que a noite o risco de acidente é aumentado pela falta de sinalização noturna de obra.



FOTO 28: Entrada da cidade, necessidade de recape, pois o pavimento existente não está compatível com o tráfego recebido.



FOTO 29: Importante alternativa de ligação Rafard ao centro de Capivari, necessita pavimentação imediata.

DOS USOS INDEVIDOS



FOTO 30: Situação curiosa que precisa de autorização da prefeitura.



FOTO 31: Rua transformada em canteiro de obra particular, com riscos de acidentes e retirada do espaço do pedestre.



FOTO 32: Situação comum de extensão de acesso do carro sobre a sarjeta, prejudicando a drenagem da via.



FOTO 33: Situação crítica causada pelo despejo de entulho na via pública.



FOTO 34: Situação de avanço sobre a via(calçada), falta de fiscalização de obra, com risco de abalroamento em caso de manobra de caminhão.



FOTO 35: Situação de abuso nos índices de ocupação do lote prejudicando futuros alargamentos da via.



FOTO 36: Mais uma obra sem respeitar os recuos mínimos.

DA RELAÇÃO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO



FOTO 37: Situação Jd. Santa Rita de Cássia, muito crítica, pois está totalmente desconexa em relação ao município, dificultando o acesso às diversas urbanidades.



FOTO 38: Condomínios horizontais um modelo que Capivari está experimentando neste momento, mas que também segrega o território.



FOTO 39: Indústria em meio a um bairro residencial, provoca enormes conflitos de vizinhança, algo que não mais deverá ser admitido, pois o planejamento das atividades compatíveis com o entorno, faz parte do princípio do desenvolvimento sustentável.



FOTO 40: Os vazios urbanos deverão ser ocupados pela lógica da função social da propriedade urbana.



FOTO 41: A infraestrutura deverá ser levada a todos os bairros de Capivari.

DOS RISCOS RODOVIÁRIOS



FOTO 42: Situação crítica de circulação junto à SP-101, que demandará gestão junto à Artesp para implantação de trevo seguro.



FOTO 43: Ponte estreita sem segurança nas proximidades do Jd. São João Batista, necessita de gestão junto ao DER para melhoramentos.



FOTO 44: Risco de colisão, pois a ponte estreita esta localizada logo após a curva.

DOS PROJETOS ESTRATÉGICOS

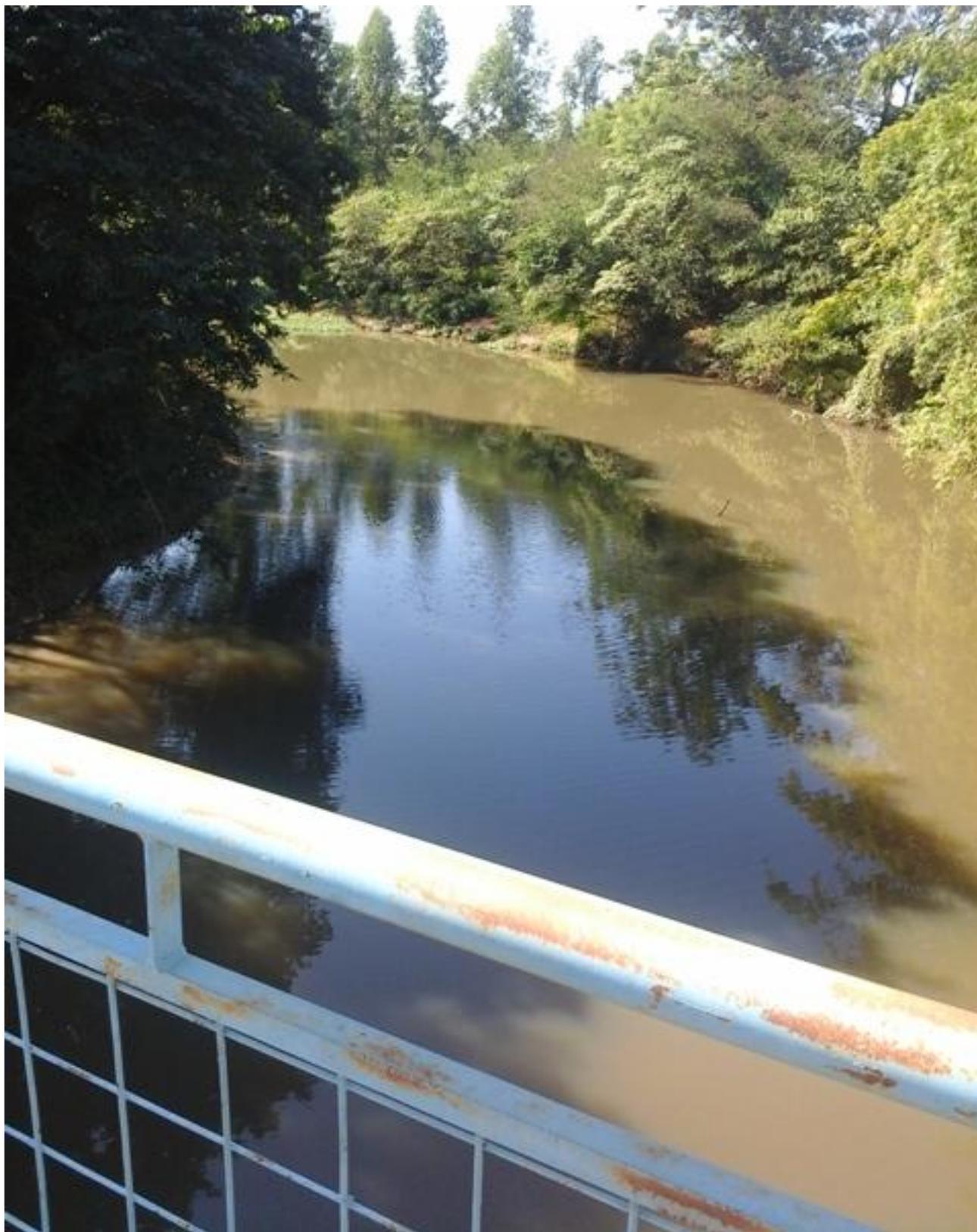


FOTO 45: Parque Linear do Rio Capivari, em seu trecho urbano.



FOTO 46: Para cada curso d'água em meio urbano deverá corresponder um parque linear, com ciclovia e pista para caminhada.



FOTO 47: Um grande projeto cultural de resgate do papel da ferrovia em Capivari potencializará o turismo local e regional.



FOTO 48: Acessibilidade Inclusiva deverá nortear grande parte das ações de mobilidade a partir deste plano, haja visto, do que está implantado, muito está em desacordo com as normas.



FOTO 49: Novas ligações viárias deverão ser viabilizadas.

SUBSISTEMA TRANSPORTE

O objetivo é destacar as relações críticas do subsistema transporte urbano de Capivari e a estrutura urbana de usos e ocupação, evidenciando os desequilíbrios funcionais de articulação e da mobilidade. Implicou no reconhecimento de três aspectos:

- a) a qualidade do serviço ofertado;
- b) o sistema em relação aos usuários em seus aspectos funcionais: de acessibilidade, segurança e conforto;
- c) os conflitos de articulação e conexão com os bairros.

Este relatório apresenta informações preliminares obtidas durante visitas e obtenção de dados, nos meses de agosto e setembro de 2014, com o objetivo de levantar dados sobre a infraestrutura de transporte e sua relação com mobilidade urbana no município.

As observações referem-se aos levantamentos de dados relativos: ao sistema de transporte público operado por ônibus, através da Concessão Pública, operada pela Empresa de Capivari: MM Souza. Serão apresentados os registros obtidos, entre os quais os fotográficos, juntamente às informações, a fim de facilitar o entendimento das situações apontadas no relatório.

DA CARACTERIZAÇÃO INICIAL

No início da investigação de campo a equipe concentrou-se aspectos da expansão urbana, dos vetores de crescimento e ainda na análise do Plano Diretor vigente. A cidade tem buscado seu desenvolvimento nos vários setores do município e expandido sobre áreas de produção agrícola, imprimindo uma expressiva pressão sobre as áreas de Preservação e de Proteção ambiental.

Colabora para o amplo desenvolvimento do município a presença de rodovias importantes como a rodovia do Açúcar, Santos Dumont e a ligação com Jundiáí.

Internamente o destaque negativo atribui-se pela quebra da circulação oriundas das avenidas radiais de chegada, porém todas limitam-se ao acanhado sistema viário do centro.

Na Área Central a circulação ocorre de maneira muito ruim para o transporte coletivo. Os gargalos de trânsito são vários, estão associados à falta de espaço apropriados aos ônibus, ou mesmo sincronismo para limpeza de caixa e com isto o conceito de Onda verde semafórico.

As calçadas estreitas provocam grande dificuldade na circulação de pedestres que conflitam com os usuários do transporte coletivo na espera de embarque, desta forma, pedestres acabam por muitas vezes circulando pela rua, fato que aumenta o risco de atropelamentos.

De maneira geral encontramos muitas situações de desrespeito a sinalização apesar do município ter o serviço de fiscalização de trânsito, tais situações potencializam o risco de acidentes com os coletivos, mesmo considerados índices baixos de acidentes se comparados a outros municípios do mesmo porte, porém medidas deverão ser tomadas no sentido de evitá-los.

No aspecto dos abrigos, apesar do esforço da prefeitura, há de se destacar que não existe padrão e que em todo o município, de maneira geral, os pontos de parada são detentores de estética duvidosa.

A informação ao usuário é inexistente nos pontos de maneira geral, gerando ampla reclamação sobre que linhas passam naqueles respectivos pontos, mas também com respeito à falta de tabela horária e/ou ainda dos itinerários.

O sistema municipal não tem . Desta forma a padronização dos ônibus com identidade coma cidade deverá ser buscada, assim como o disciplinamento das áreas de propaganda nos ônibus.

O sistema “GPS” não é realidade, porém não se implantado disponibilizaria informação aos usuários, da mesma forma o Poder Público Municipal poderia usá-lo como

ferramenta de gestão. A liberação de uso para aplicativos de celular e da implantação de totens seria bem vinda para melhorar a eficácia do sistema.

Os bairros de maneira geral não têm boa cobertura do serviço de transporte coletivo, pois com trajetos longos, com pouca frequência, e ainda sobreposições de itinerários, denota a baixíssima confiabilidade no sistema e certamente por esta razão o baixo índice de utilização do transporte coletivo em Capivari.

DO DIAGNÓSTICO PRELIMINAR DO TRANSPORTE PÚBLICO

Foram abordadas as dinâmicas da circulação e do transporte coletivo.

Considerados os aspectos estruturais do padrão urbano de usos e ocupação e dos sistemas viários estruturais foram verificados os deslocamentos da população que devido a condição desfavorável do transporte coletivo, tem neste modal um grau pequeno de utilização pela população.

O subsistema do transporte coletivo por reconhecimento em duas dimensões prioritárias: 1^a– a qualidade do deslocamento (atendimento à demanda, segurança, qualidade dos meios de transporte, economia e tempo de percurso) e 2^a– o cumprimento de seu papel estratégico na reformulação do padrão urbano de Capivari.

À primeira destas prioridades se confere um nível de eficiência que compete estritamente ser cumprido pela empresa à qual vier a ser concedida a concessão; já à segunda prioridade (não menos importante que a primeira) se confere importância em seu planejamento, em razão direta com a estrutura urbana de Capivari que vier a ser revista.

Este item deverá contar com o concurso próximo e efetivo da equipe de planejamento urbano, consideradas as inserções notáveis do para a futura revisão do Plano Diretor.

Para essa análise, dois estágios de trabalho foram distinguidos:

1º Estágio:

trabalhos de campo, com levantamentos e medições em nível amostral, selecionando como alvos os principais eixos estruturais de circulação e de transporte coletivo;

levantamento e análise dos dados do transporte coletivo, a fim de serem avaliados os quesitos expostos (atendimento à demanda, segurança, qualidade dos meios de transporte, economia e tempo de percurso);

sistematização dos dados levantados, mapeados e analisados.

2º Estágio:

O exercício interativo da equipe da consultoria para análise crítica dos aspectos pertinentes à revisão das revisões cabíveis desde já no contrato vigente do transporte coletivo.

Os documentos levantados permitem distinguir a infraestrutura viária e suas principais características que interferem diretamente na operação do sistema de transporte em Capivari. A ênfase, aqui, é o viário estrutural.

Os dados sobre as linhas de transportes, itinerários, pontos de terminais e de embarque e desembarque; obtenção de mapa com a representação gráfica desses dados permitiu o reconhecimento de sua distribuição espacial.

A verificação dos pontos de conflitos e acidentes de maior frequência: congestionamentos e tráfego com lentidão, repetência de acidentes de tráfego e de atropelamentos, etc.

A obtenção dos dados da empresa de transporte coletivo que opera na cidade e que possam auxiliar na análise preliminar da origem e destino de passageiros, da frequência de circulação dos veículos, da integração entre linhas, maiores concentrações das

demandas e de caracterização da demanda por mais de uma condução para os deslocamentos de rotina (ida e vinda do trabalho)

A seguir estão os registros fotográficos, juntamente às informações, a fim de facilitar o entendimento das situações apontadas no relatório.

Em agosto e setembro, foram realizadas vistorias, com a finalidade de coletar dados e informações relativas aos aspectos infraestruturais das ciclovias pretendidas com obtenção de elementos do transporte da cidade.

A equipe concentrou-se aspectos da expansão urbana, dos vetores de crescimento e ainda na análise do Plano Diretor vigente(muito defasado), pois assim tem as bases para a reformulação do transporte, com elementos para a nova licitação, ou reformulação do existente.

Foram percorridos os itinerários existentes, estabelecendo levantamentos mínimos de tráfego e sistema viário, com registro fotográfico a seguir.



FOTO 50: Não basta o ponto com cobertura, outros melhoramentos de acesso são necessários.



FOTO 51: Com passeios estreitos no centro nem sempre é possível a instalação de abrigos.



FOTO 52: Falta padronização e uniformização dos abrigos.



FOTO 53: Situação crítica para circulação de pedestres junto aos pontos no centro.



FOTO 54: Pontos sempre com muita gente esperando.



FOTO 55: Reforma em fase final, Atende à acessibilidade.



FOTO 57: Ponto no Distrito Industrial iniciativa de empresa de pré-moldados.



FOTO 58: Padrão Urbano muito simples junto aos pontos existentes.

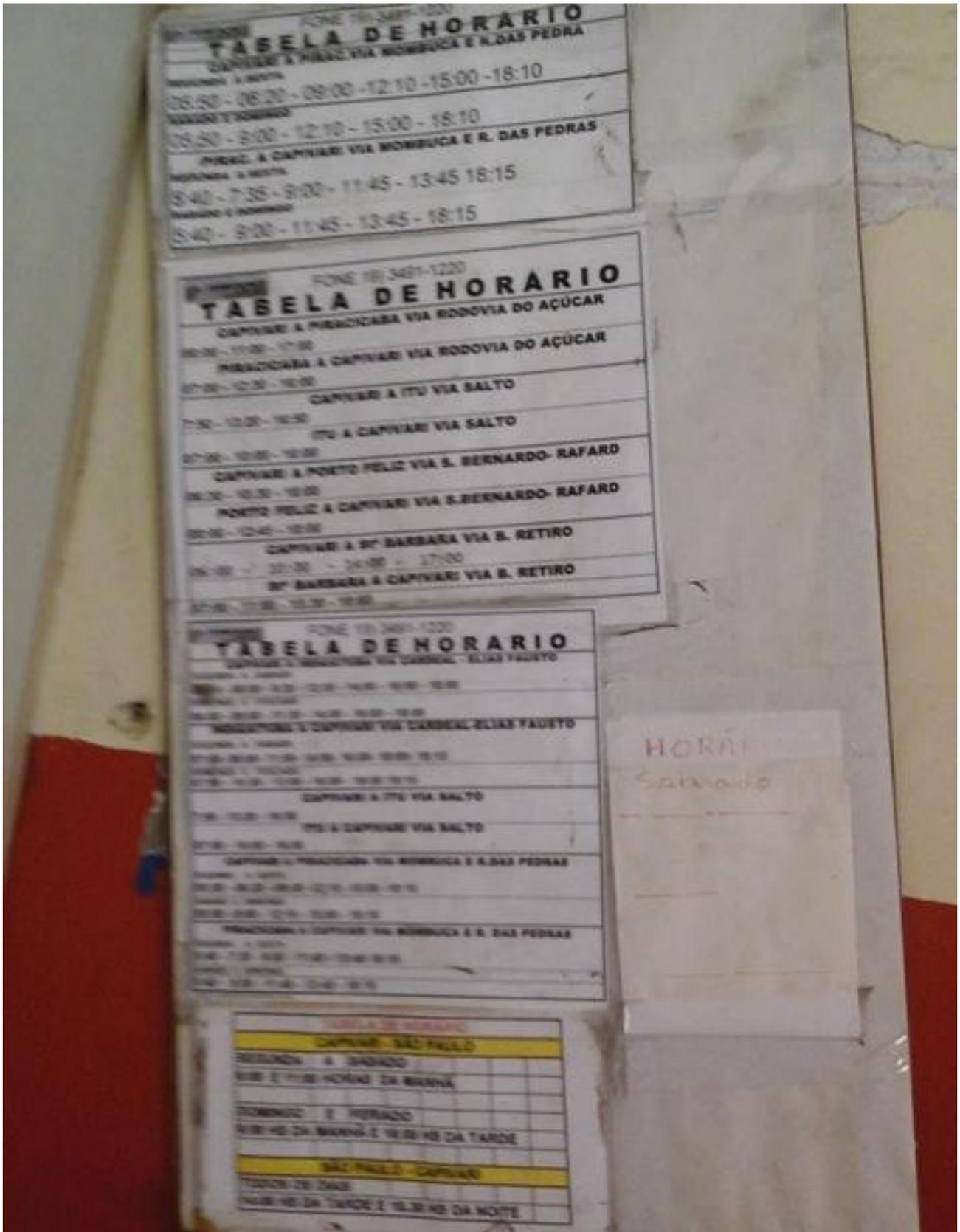


FOTO 59: Precariedade na divulgação das tabelas horárias.

Capivari		TABELA DE PREÇOS R\$				
Destino	Tarifa	Pedágio	Taxa de Embarque	Total Sem Imposto	Total com Imposto	Total com Imposto (aproximado)
Barroca Fria	3,31	0,00	0,00	3,31	0,34	3,65
Bonobati	24,14	1,34	0,00	25,48	0,90	26,40
Campina	11,10	0,44	0,00	11,54	0,99	12,50
Cardal	6,21	0,00	0,00	6,21	0,34	6,55
Cochoas	14,02	0,82	0,00	14,84	0,99	15,80
Elias Fausto	4,36	0,00	0,00	4,36	0,34	4,70
Faz. Floresta	2,91	0,00	0,00	2,91	0,34	3,25
Faz. Salinho	5,01	0,35	0,00	5,36	0,34	5,70
Faz. São Bernardo	2,91	0,00	0,00	2,91	0,34	3,25
Faz. Sobrado	3,46	0,00	0,00	3,46	0,34	3,80
Indaiatuba	8,26	0,00	0,00	8,26	0,34	8,60
Iti	8,26	0,00	0,00	8,26	0,34	8,60
Laranjal Paulista	9,99	0,35	0,00	10,34	0,99	11,30
Mombuca	3,46	0,00	0,00	3,46	0,34	3,80
Monte Mor	5,27	0,44	0,00	5,71	0,34	6,05
Pracicaba	9,16	0,00	0,00	9,16	0,34	9,50
Pracicaba	9,31	0,35	0,00	9,66	0,34	10,00
Porto Feliz	6,31	0,00	0,00	6,31	0,34	6,65
Rafard	2,91	0,00	0,00	2,91	0,34	3,25
Rio das Pedras	6,31	0,00	0,00	6,31	0,34	6,65
Salto	6,31	0,00	0,00	6,31	0,34	6,65
Santa Bárbara D'Oeste	8,21	0,00	0,00	8,21	0,34	8,55
São Paulo	28,38	1,80	0,00	30,18	0,90	31,10
Tietê	6,31	0,35	0,00	6,66	0,34	7,00
Trevo Elias Fausto	3,31	0,00	0,00	3,31	0,34	3,65
Usina Bom Retiro	5,31	0,00	0,00	5,31	0,34	5,65

ARTESP
Administração de Transportes do Estado de São Paulo

É FACULTADO AO USUÁRIO SOLICITAR A INCLUSÃO DO VALOR DO SEGURO.

FOTO 60: Situação melhorada das tabelas horárias (ARTESP).



FOTO 61: Distancia não recomendada para parada do ônibus junto ao ponto (mesmo em obra, a questão de segurança deveria ser observada).

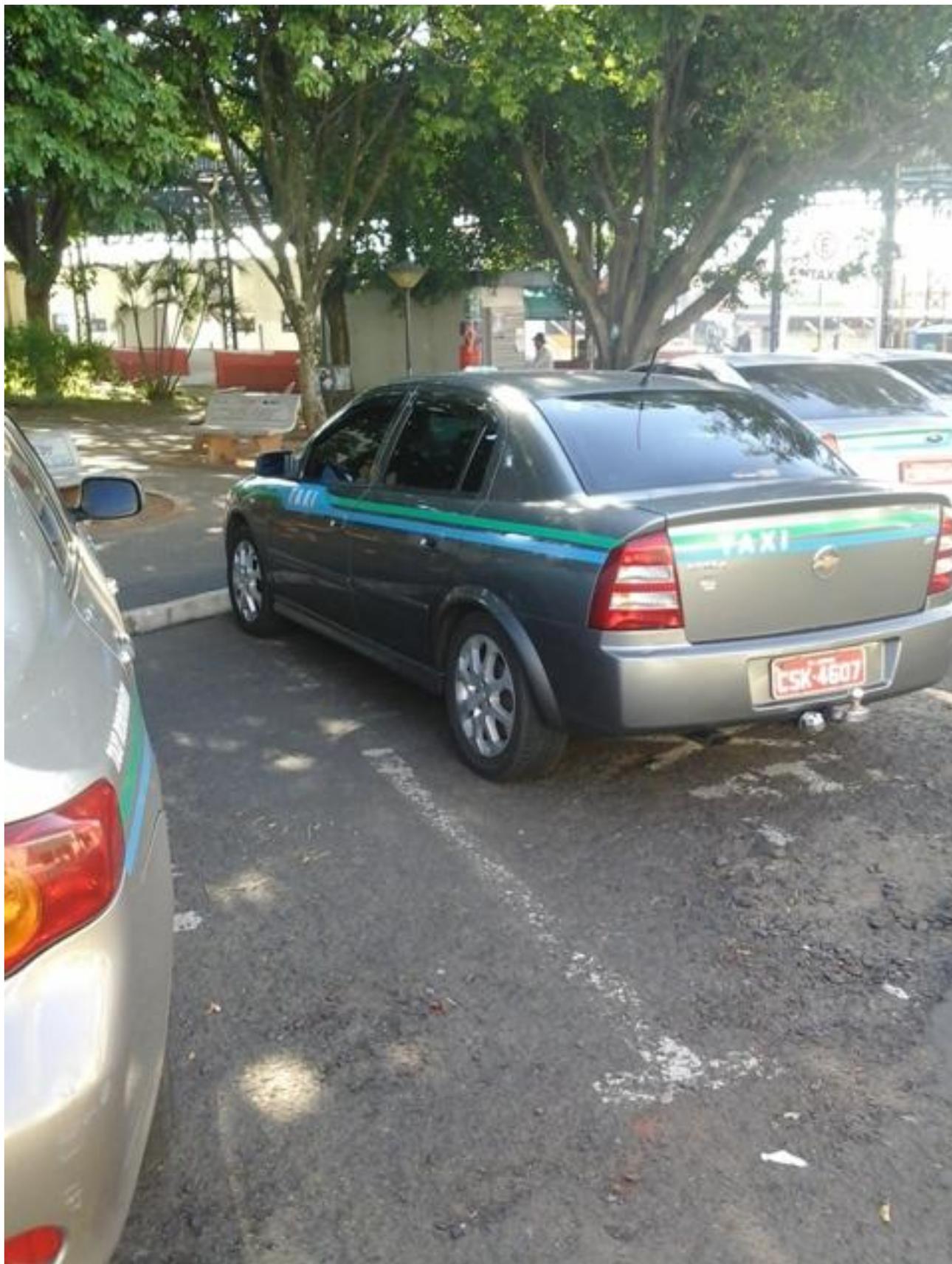


FOTO 62: Taxi sem taxímetro situação que deverá ser readequada.



FOTO 63: Taxi ocupando espaço na via, conceito que poderá ser revisto.

DAS ATIVIDADES POSTERIORES À ELABORAÇÃO DESTA ETAPA DE DIAGNÓSTICO

Atividade 9: Ainda nesta semana será avaliado as Alternativas, conforme os cenários definidos com base no diagnóstico emendado pelo crivo da oficina em curso.

Atividade 10: Possivelmente poderá ocorrer nova formulação para novas diretrizes e ações sustentáveis na gestão do trânsito e dos transportes de passageiros e de cargas.

Atividade 11: Consolidação das Intervenções e Formulação das Propostas de intervenção (Termo Propositivo) com:

- Caracterização e classificação das intervenções;
- Diretrizes de tratamento das calçadas, do transporte não motorizado, do transporte coletivo e do tráfego geral.

Atividade 12: Realização de Seminário Interno já marcado para o dia 29 de outubro de 2014, para apresentação e discussão da proposta do Plano.

Atividade 13: Elaboração do Programa de Implementação do Plano de Mobilidade, contendo: Estratégia; Priorização das ações e Estimativa preliminar de investimentos. Finalizando a Etapa 2 nas próximas 2 semanas.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAPIVARI



PLANO DE MOBILIDADE URBANA

TERMO PROPOSITIVO

DEZEMBRO DE 2014

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAPIVARI

TERMO PROPOSITIVO

OBJETIVOS

São objetivos da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Capivari:

Expor e definir os marcos conceituais, metodológicos e estratégicos que embasam e fundamentam as proposições ao PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAPIVARI.

Organizar, sistematizar e justificar as proposições definidas e aptas a cumprirem o escopo do presente trabalho.

Submeter os produtos resultantes desta etapa ao crivo técnico das Secretarias da Prefeitura Municipal de Capivari, visando eventuais correções e/ou ajustes de diretrizes e metas projetadas e de seus níveis de priorização.

MARCOS CONCEITUAIS

O estabelecimento dos objetivos acima expostos decorre dos requisitos do próprio objeto do Plano de Trabalho, porém, demonstram-se adequados e compatíveis com os resultados do Diagnóstico Técnico procedido após as visitas de campo e de cuja análise crítica resultaram três vertentes adequadas ao exercício propositivo:

AS VERTENTES CONJUNTURAL E ESTRUTURAL

Diz respeito a questões críticas mais relacionadas às disfunções dos sistemas viário e de transportes e seus sub-sistemas e são divididas em duas categorias:

- Das **deficiências** que podem ser corrigidas por medidas tópicas, de implantação gradativa e selecionáveis segundo os níveis de prioridade que se lhes forem conferidos. São os casos das calçadas inadequadas que dificultam a mobilidade de portadores de limitações físicas, de idosos, de carrinhos de bebê, etc., ou abrigos de pontos de ônibus que não atendem os requisitos mínimos, etc., ou, ainda e, por exemplo, da sinalização de estacionamento e semafórica que precisa ser complementada para tornar o tráfego mais fluido; convencionou-se que propostas aqui enquadráveis serão tratadas como **ÁREAS DE INTERVENÇÕES**;
- Dos **conflitos e desarticulações viárias** que, pelos componentes estruturais que envolvem e pela sua complexidade, exigem projetos mais detalhados, principalmente por impactarem áreas de circulação vital na cidade, ou, então, indicados para propiciarem melhor integração entre bairros, melhor articulação viária, visando a eliminação de conflitos ou o abrandamento dos congestionamentos, principalmente nas áreas centrais. Tais são os casos de correção de traçados de ciclovias ou de nova implantação desse modo de transporte, ou, ainda, de correção de dispositivos de conexão viária, de regulação dos estacionamentos centrais, etc. Pelo seu caráter mais complexo, convencionou-se enquadrar as Propostas aqui inseridas como **PROJETOS VIÁRIOS e PROJETOS DE TRANSPORTE**.

A VERTENTE ESTRATÉGICA

O Diagnóstico Técnico evidenciou questões mais complexas e cujas tratativas extrapolam o domínio da capacidade municipal, requerendo envolvimento mais amplos, de setores do Estado e regionais.

DAS INTERFACES COM O SISTEMA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO

Há notáveis implicações da Mobilidade com a estrutura urbana do Município, com a dinâmica econômica e com as tendências de sua expansão e que se traduzem nas taxas expressivas de migração intra-regional e no processo do crescimento da cidade, claramente ritmado pelos empreendimentos imobiliários, de não menos claras relações com os conflitos e deficiências dos serviços urbanos, principalmente da Mobilidade, e da pulverização de núcleos de padrão urbano.

A exacerbação desse processo tem ampliado os custos de serviços urbanos, na medida que estende-se a dispersão urbana e amplia-se a centralização das atividades; esses fatos, conjugados, aumentam as viagens internas, congestionam a circulação de pessoas e veículos, retarda fluxos, potencializam disfunções urbanas.

Essas constatações justificam nova reflexão sobre o processo de produção do espaço, a estrutura urbana correspondente e nova avaliação das suas conseqüências na Mobilidade, particularmente no Sistema do Transporte e suas pertinências (segurança, articulação, integração entre bairros), podendo levar à pressões sobre áreas ambientalmente protegidas, etc.

Nesta linha de raciocínio sobre tais complexidades, é cabível a este trabalho propor à discussão as causas estruturais de todos os problemas, conflitos, inadequações, demandas e carências da infra-estrutura viária e dos mecanismos da Mobilidade e que se originam na falta de um planejamento integrado, conseqüentemente de uma

política urbana capaz de organizar o território, de evitar ou atenuar os efeitos da especulação imobiliária, de empregar instrumentos urbanísticos e legais eficientes e que se respalde na gestão social, com uma participação comunitária mais efetiva.

A análise crítica dos sistemas de infra-estrutura viária e dos transportes tenta, desta forma, oferecer ao poder público subsídios à reformulação da política urbana do Município, de seu instrumento específico - o Plano Diretor - e de desenvolver estratégias regionais adequadas ao ordenamento territorial em zonas limítrofes e de definir um padrão de gestão que lhes seja compatível, principalmente com efetiva participação da comunidade.

DIRETRIZES E METAS

As proposituras que deverão compor o TERMO PROPOSITIVO, sejam enquadráveis como AREAS DE INTERVENÇÕES, PROJETOS VIÁRIOS OU PROJETOS ESTRATÉGICOS, serão categorizadas, para fins de execução ou operacionalização e, ainda, de priorização, como DIRETRIZES ou METAS.

Constituirão diretrizes quando envolvem competências externas às do poder público de Capivari, requerendo, para sua execução ou viabilização, o concurso do Estado e/ou a participação concorrente de outros municípios (exemplos: transporte inter-regional, viário sob responsabilidade jurisdicional do Estado, etc.). Também se enquadram como diretrizes as propostas cujo objetivo é o de reservar as condições adequadas à execução do objeto tratado, caso típico, por exemplo, de alargamento de via estrutural, ou de fixação de recuos, ou de reserva de área para construção de dispositivo viário. Deverão atender condições indispensáveis ao objetivo da

intervenção ou do projeto viário, mas sem fixação de prazo, dependendo, ainda, de articulação com outros níveis de poder ou com a iniciativa privada, podendo ser gravados com instrumentos jurídicos que assegurem a pretendida reserva de domínio (Direito de Preempção, por exemplo).

Constituirão metas, priorizadas segundo indicadores socioeconômicos implicados e que referenciem características dos segmentos da população que venham ser beneficiados (melhores relações benefício social/custo público), as proposições que estiverem ao alcance exclusivo da Administração Municipal, devendo ser inscritas nas diretrizes orçamentárias da LDO e no Plano Plurianual.

PRIMEIRAS CONCLUSÕES

Concluindo, as Propostas de Áreas de Intervenções, de Projetos Viários e de Projetos Estratégicos – sejam enquadráveis como diretrizes ou metas:

- estarão definidas quanto ao objeto, de forma clara e concreta, com os dados e características suficientes à sua identificação, localização, amplitude, etc.;
- deverão ser devidamente fundamentadas, com priorização apontada para posterior avaliação;
- mencionarão os resultados esperados;
- terão os encaminhamentos apontados, e
- quando for o caso: apontados os subsídios à Política Urbana, referentes à estruturação urbana (especificamente à expansão urbana), aos mecanismos de controle do adensamento, da produção e ocupação do espaço e da gestão participativa.

MARCOS METODOLÓGICOS

Trata-se, aqui, de resumir os meios pelos quais os conceitos expostos serão absorvidos e expressos em Propostas que tenham condições efetivas de se viabilizarem, no tempo e no espaço.

Será imprescindível, portanto, que se tenha claro domínio sobre as categorias conceituadas, dos níveis de qualificação e de priorização e de enquadramento legal:

- quanto às vertentes de abrangência das propostas: CONJUNTURAL/ ESTRUTURAL, ESTRATÉGICA e SUBSÍDIOS AO PLANEJAMENTO E GESTÃO;
- quanto às categorias de propostas: se AREAS DE INTERVENÇÕES (atendendo, normalmente, a vertente conjuntural), se PROJETOS VIÁRIOS (atendendo somente a vertente estrutural) ou se PROJETOS ESTRATÉGICOS (proposição de projetos de impactos regionais, geralmente associadas as parcerias, concessões, operações consorciadas, etc. ou, ainda, se caracterizadas como SUBSÍDIO AO SISTEMA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO do Município;
- quanto ao nível de enquadramento administrativo-legal: se DIRETRIZ ou se META; neste último caso, quanto ao nível de priorização recomendado: se ALTO (prazo até 2 anos) ou se MÉDIO (prazo até 4 anos). Note-se que não se define nível baixo às prioridades (neste caso, deixam de serem prioridades).

Portanto, compete ao Plano de Mobilidade, em suas proposições, considerar todas as implicações da norma legal:

- De cumprimento das funções sociais da cidade. O transporte e a acessibilidade constituem propriedades do domínio público e que devem cumprir suas funções.
- De participação da comunidade na solução dos problemas que a afetam, portanto, no encaminhamento do Plano de Mobilidade.
- De preservação, proteção e recuperação do meio ambiente natural e cultural.
- De garantia de condições técnicas de acesso e funcionamento adequados aos logradouros públicos e meios de transportes coletivos aos cidadãos;
- De planejamento, gerenciamento e operação dos vários modos de transportes;
- De qualidade dos serviços;
- De subsidiar a definição dos percursos e a frequência do Transporte Coletivo;

Os Marcos Conceituais já expõem essas debilidades, questiona o modelo e a obsolescência da configuração centralizadora, reconhece a identidade cultural da cidade e que são expressos em marcos de referência notáveis, registra o feitiço provinciano do Centro e o paradoxo de uma mobilidade típica de cidade grande, congestionada e de conflitos com tendências de agravamento.

Para Tanto o Sistema Viário deverá viabilizar meios para a implantação da política de circulação viária privilegiando a boa técnica, a segurança ao circular e a preservação da vida, desenvolvendo programas e ações continuados de melhorias viárias, visibilidade, educativas, fiscalizadoras, efetivando a harmonização dos diversos fatores do sistema de trânsito, são os objetivos a serem almejados, visando:

- I – buscar o aperfeiçoamento técnico com a adoção de novas tecnologias;

II – buscar a implantação de programas e ações de total integração e acessibilidade dos usuários que possuem mobilidade reduzida, adaptando e construindo o espaço viário de maneira abrangente;

III – buscar a gestão democrática através de adoção de mecanismos de participação social e efetivação da integração com a população, através de conselhos de gestão do sistema viário;

IV – conduzir a criação de lei e reformas da legislação existente, para o aprimoramento da gestão do sistema viário;

V – promover a melhoria de acessibilidade entre os eixos viários municipais, tornando mais rápidos, diretos e seguros, através de novas alças, pontes, passarelas e demais intervenções, privilegiando, além da boa técnica, a boa estética urbanística;

VI – promover estudos necessários para a criação do plano cicloviário municipal, incluindo programa educativo específico;

VII – promover junto às demais áreas a obtenção do plano de drenagem, de forma a retardar o tempo de escoamento das micro-bacias, evitando os pontos de alagamento;

VIII – promover a padronização e implantação de passeios contínuos e uniformes de forma a assegurar segurança, visibilidade, conforto aos pedestres, incluindo rebaixamentos de guias em todo o Município;

IX – promover nas áreas rurais, a implantação de acostamento nas estradas vicinais de forma a assegurar espaço para o livre caminhar dos pedestres,

assegurando inclusive a construção de ciclo-faixas ou ciclovias de forma a promover segurança e qualidade de circulação;

X – implantar, em caráter permanente, programas de educação e segurança do trânsito nos níveis: escolares, motoristas e qualquer faixa social e etária;

XI – estabelecer parâmetros através de legislação específica para os polos geradores de tráfego, de forma a mitigar os efeitos de implantação e dotar as operações urbanas necessárias para o real dimensionamento da atratividade no efeito circulatório da cidade;

XII – redefinir a circulação na área central, criando novas áreas para a circulação de pedestres e áreas de convívio, juntamente com remodelações de equipamentos urbanos, criando uma identidade aprazível, reduzindo-se o acesso de automóveis e caminhões, incentivando estacionamentos para veículos leves para compatibilizar as atividades de trabalho e lazer;

XII – estudar novos padrões de pavimentos para áreas essencialmente residenciais, que assegurem penetração de águas pluviais, mantendo os níveis desejados de atrito e segurança;

XIV – desenvolver programa específico para a segurança nas áreas escolares, com padronização de sinalização específica em conjunto com o programa de educação de trânsito;

XV – adotar as medidas necessárias para implantação de bancos de dados interativos e que possibilitem a contínua redução dos índices de acidentes e mortes no trânsito.

SISTEMA VIÁRIO

ÁREAS DE INTERVENÇÕES (AI)

Tratam-se das ações prioritárias de ação imediata, visando as correções pontuais neste Compartimento:

AI-01. REBAIXAMENTO DE GUIAS PARA ACESSIBILIDADE

Refere-se ao tratamento geral no compartimento Central, apesar das iniciativas da municipalidade para dotar a cidade de instrumentos de acessibilidade, principalmente nos locais de grande movimentação de pessoas e para os acessos aos próprios municipais, muito ainda deverá ser feito.

Trata-se de META como medida geral para atendimento da NBR 9050, que prevê a forma e elementos voltados à acessibilidade universal: continuidade na circulação dos pedestres, evitar escorregamentos e serem dotados de elementos de segurança ao caminhar, tais como continuar implantando as travessias elevadas (lombofaixas), iluminação nas travessias, , além da já apontada necessidade de cumprimento do Decreto-lei 5296 de 2 de dezembro de 2004.



AI-01 - Necessidade de complementação dos rebaixamentos, conforme a NBR 9050

AI-02. COMPLEMENTAÇÃO DE FOCOS NOS SEMÁFOROS

Refere-se ao tratamento geral, mas no compartimento Central, mais que nos demais compartimentos, a falta de foco repetidor específico para pedestres diminuem a segurança nos cruzamentos semaforizados. Conjuntamente deverão ser revistos os

aspectos físicos de geometria viária, tais como dimensões, tipos de pavimento, condições dos passeios, e tempos semaforicos específicos. Especificamente os cruzamentos das Ruas Tiradentes x XV de Novembro e Ruas Padre Fabiano x Rua Saldanha Marinho necessitam de instalação de equipamentos semaforicos. Desta forma constitui-se como META.



AI-02 – Complementação de foco repetidor e para pedestre diminuição do risco de acidentes

PROJETOS VIÁRIOS (PV)

Tratam-se das ações imediatas e de médio prazo, visando às adequações à boa circulação e segurança do tráfego, mas ainda de caráter tópico e pontual neste Compartimento:

PV-01. DEVIDO TRATAMENTO AOS PASSEIOS NAS RUAS DA CIDADE

Refere-se ao tratamento geral na cidade e em especial o compartimento Central, valerá para todos os locais de grande movimentação de pessoas e em particular nas proximidades e escolas, postos de saúde. Trata-se de META, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto viário específico identificando os pontos, extensão e tipo de passeio a serem adotados, habilitando-se a buscar recursos em outras esferas governamentais.



PV-01 – Mesmo no sistema viário principal são notados problemas de passeios irregulares, com degraus, interrupções e etc.

PV-02. IMPLANTAÇÃO DE NOVAS PONTES NA ÁREA URBANA

Refere-se à articulação entre as vias, constituindo condições favoráveis a implantação de itinerário do transporte coletivo, beneficiando diretamente a população em geral. Para articular estas passagens deverá ser assegurado gabarito condizente ao tráfego simultâneo de 2 veículos, mais calçada com o mínimo de 2 m de cada lado e ainda ciclovia com 2,5 m de largura.



PV 02a – Ponte sobre o Rio Capivari, possibilitará a implantação do sistema binário de circulação entre as Ruas XV de novembro e Padre Fabiano.



PV 02b – Ponte sobre o Rio Capivari que deverá substituir passagem de pedestre na Rua Luís Quagliato. Com as intervenções será possível a integração do setor oeste da cidade com o centro histórico



PV 02c – Ponte entre as Rua General Osório e Rua Manuel de S. Teixeira, possibilitará a articulação Av. Faustina Franchi Anichino e Rua General Osório, que possibilitará a inversão da Rua Bento Dias, solucionando o problema de articulação entre as vias do centro.

PV-03. DUPLICAÇÃO DE VIAS E ESTRADAS

Refere-se ao acesso e redistribuição do tráfego que apresenta muita dificuldade para Acesso aos bairros e centro. Permitirá uma boa movimentação e ligação aos eixos viários estruturadores da cidade, uma vez que a cidade está recebendo novos adensamentos.

O gabarito deverá comportar 2 fluxos simultâneos por sentido, o uso de rotatórias nas articulações com outras vias estruturadoras com raio mínimo de 20 m e ainda com calçada de no mínimo 3 m de cada lado e o espaço para implantação futura de ciclovias ou ciclofaixas, desta forma propiciará um sistema viário seguro.

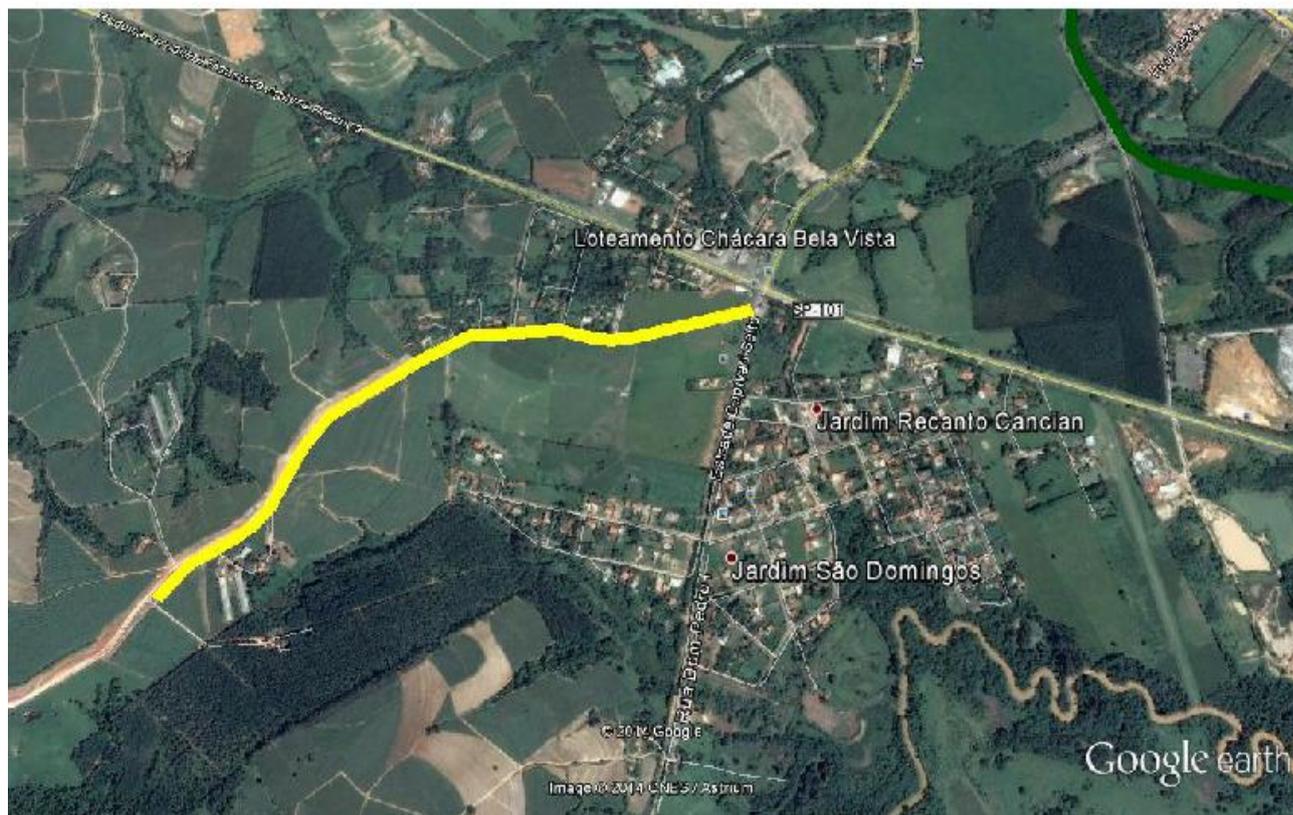
Vale como exemplo que se já estivesse estabelecido como diretriz viária, quando da implantação dos loteamentos em curso, o novo sistema viário e logo estaria sendo viabilizado, uma vez que os novos loteamentos são polos geradores de tráfego e a Lei 9503 de 23 de setembro de 1997(CTB) prevê tais medidas como solução dos impactos gerados.



PV 03 a – Vital articulação para leste da cidade conferindo organização e segurança as Avenidas Dr. Enio Pires de Camargo e Av. Josefina Geovana Rossi



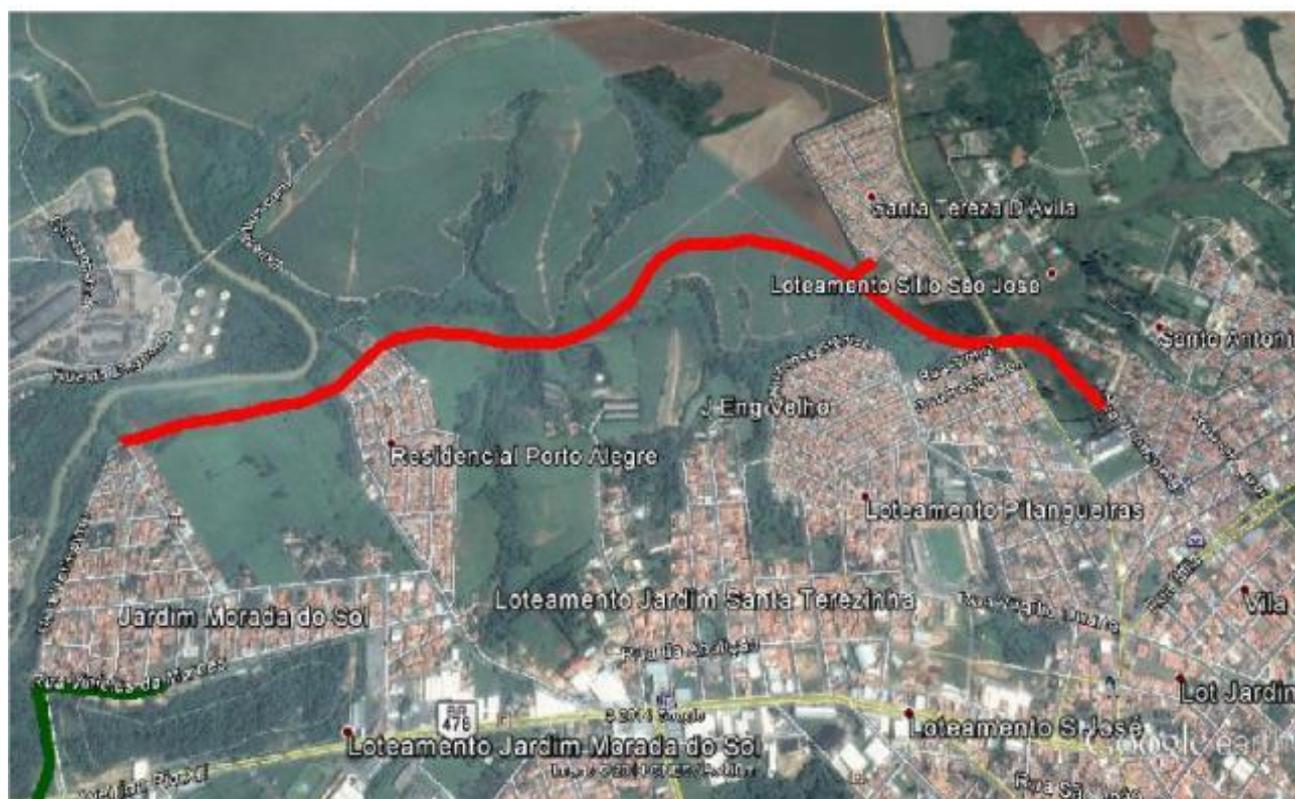
PV 03 b - Na articulação para oeste da cidade aponta-se a pavimentação e alargamento da Rua Vitor Leme no Bairro Padovani entre a Divisa com rafard e a Av. Brigadeiro Faria Lima, uma vez que o Antigo leito ferroviário deverá ser utilizado para ligação ciclovária entre o Pq. Ecológico e o futuro Centro de Eventos e ainda articular o tráfego geral entre os bairros Padovani e Nova Aparecida.



PV 03 c – Para a implantação de loteamento residencial entre os Bairros de chácaras São Domingos e Bela Vista deverá ser viabilizada a implantação de pista dupla com no mínimo 2 fluxos viários por sentido, canteiro central de no mínimo 1 m, com calçadas de no mínimo 3 m de cada lado e ainda a reserva de espaço para implantação de ciclovia ou ciclo faixa.

PV-04. DIRETRIZ PARA IMPLANTAÇÃO DE NOVAS VIAS

Trata-se de uma diretriz para implantação de novas ligações viárias, porém é vital para dotar a cidade de acessos seguros, com isto reduzindo o risco de acidentes, ofertando qualidade na circulação, e desta forma, preservando vidas.



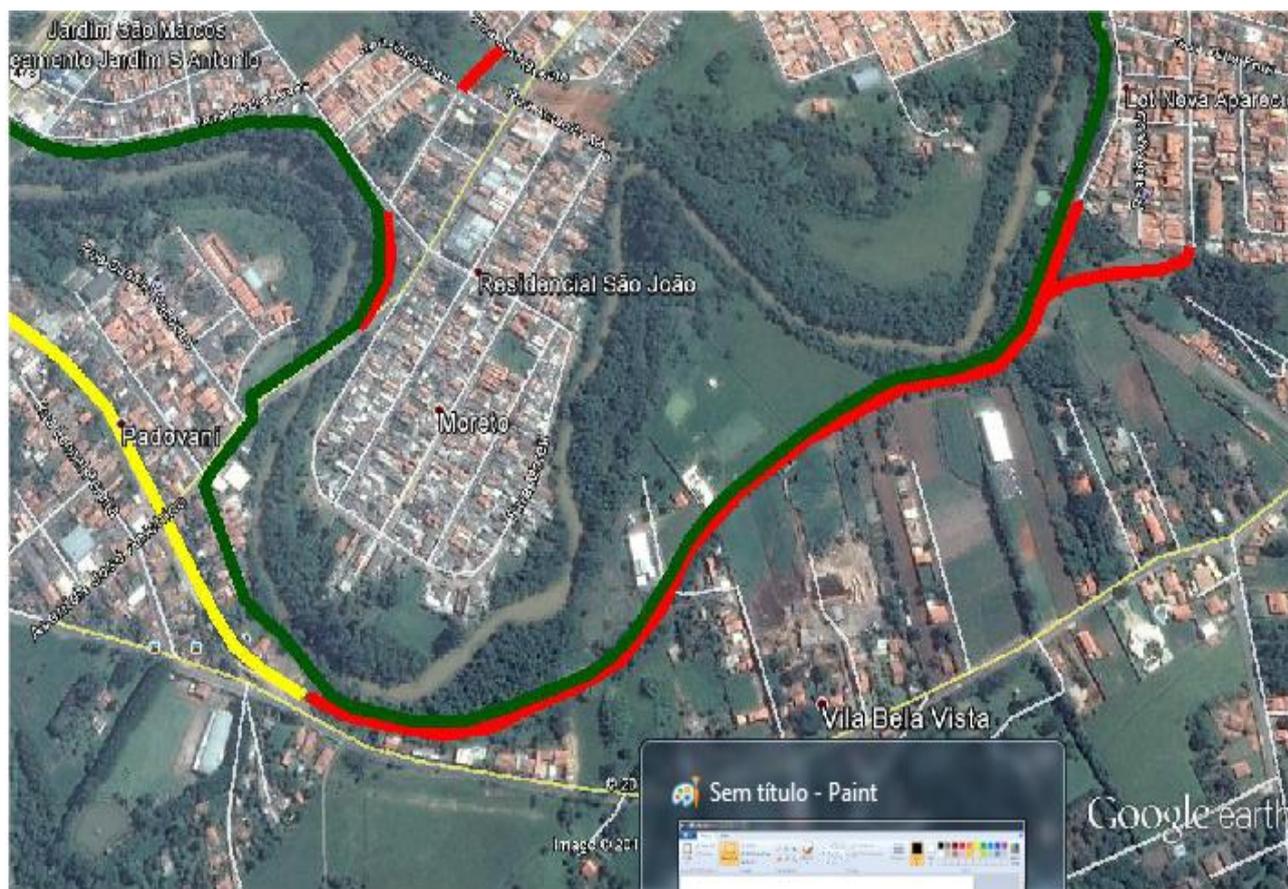
PV 04 a – Ligação entre os bairros Morada do Sol, residencial Porto Alegre, Santa Maria D'Ávila e Vila Izildinha, constituindo-se com Anel Noroeste, trata-se de Meta mas com prazo longo e deverá ser implantada a medida que novos empreendimentos surjam no entorno desta diretriz.



PV 04 b – Ligação entre as Av. Dr. Enio Pires de Camargo e Av. Josefina Geovana Rossi que deverá ser ligação entre o Bairro São João e o Instituto Federal, pois assim possibilitará a implantação de novo itinerário do transporte, com volume que viabilize este transporte, uma vez que defronte ao bairro São João, novas residências estão em processo de viabilização.



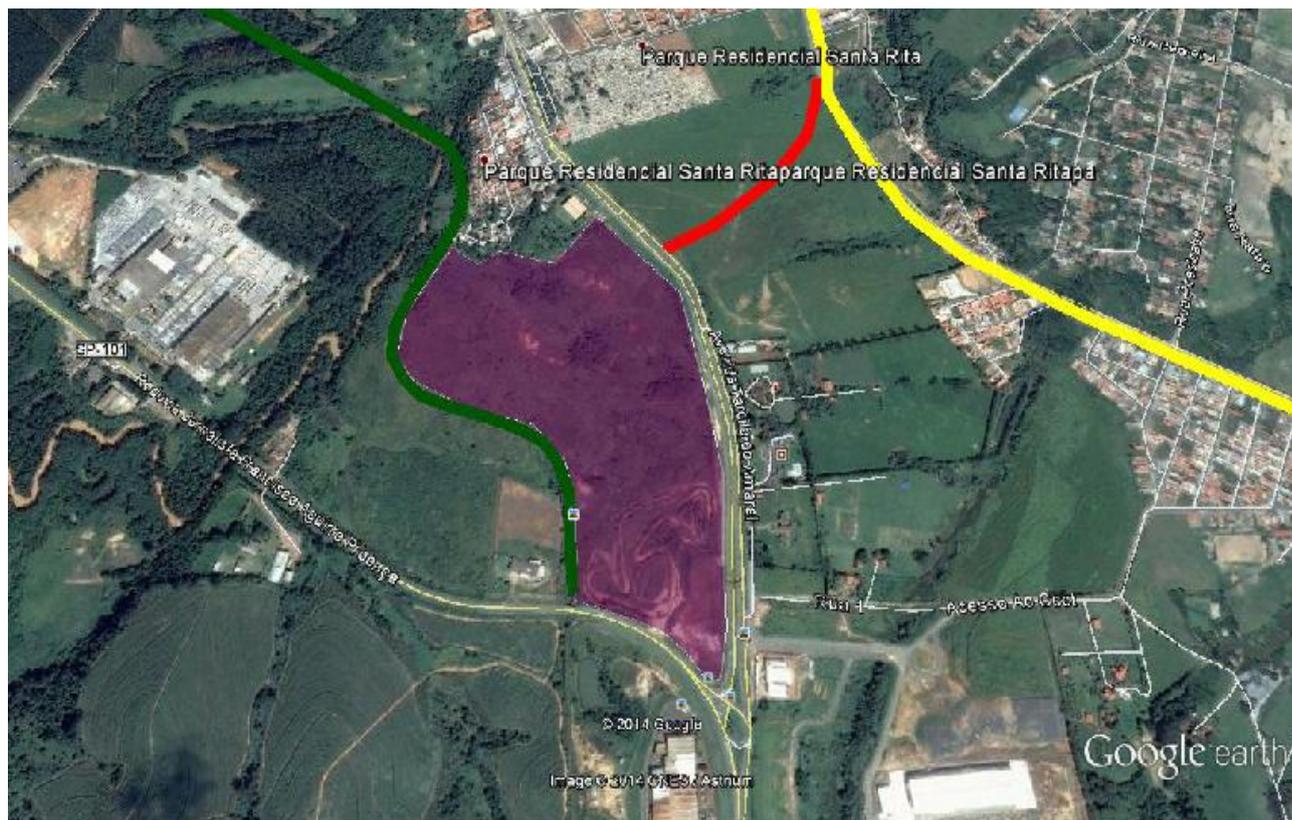
PV 04 c – Ligação entre a Av. Josefina Geovana Rossie a Rodovia Antonio Forti que deverá constituir sistema viário integrado para propiciar a ligação entre o Bairro Castelani e Branyl, da mesma forma quando de novos empreendedores junto ao Condomínio Vivva, a diretriz respectiva deverá ser viabilizada.



PV 04 e - A Utilização do antigo leito ferroviário articulará os bairros Nova Aparecida e Padovani. Da mesma forma pavimentação do trecho faltante da Rua Otávio Alves e Souza entre as Ruas José Busato e Amazonas, possibilitará a constituição de sistema binário com a Av. José Anichino.



PV 04 f – A Nova via interligará a Av. Faustina Franchi Anichino passando pela Rua Manuel de S. Teixeira articulando a Rua General Osório (acesso ao centro), da porção leste da proposta interligará a Rua Tamoios e ao início da Av. Dr. Enio Pires de Camargo, servindo de anel viário interbairros.



PV 04 g – Acesso viário entre a Av. Dr. Enio Pires de Camargo (duplicada) e o Futuro Centro de Eventos(Projeto Estratégico) possibilitará a redistribuição dos fluxos evitando a passagem pelo centro da cidade.

PV-05. MODIFICAÇÃO DOS SENTIDOS DAS RUAS DO CENTRO

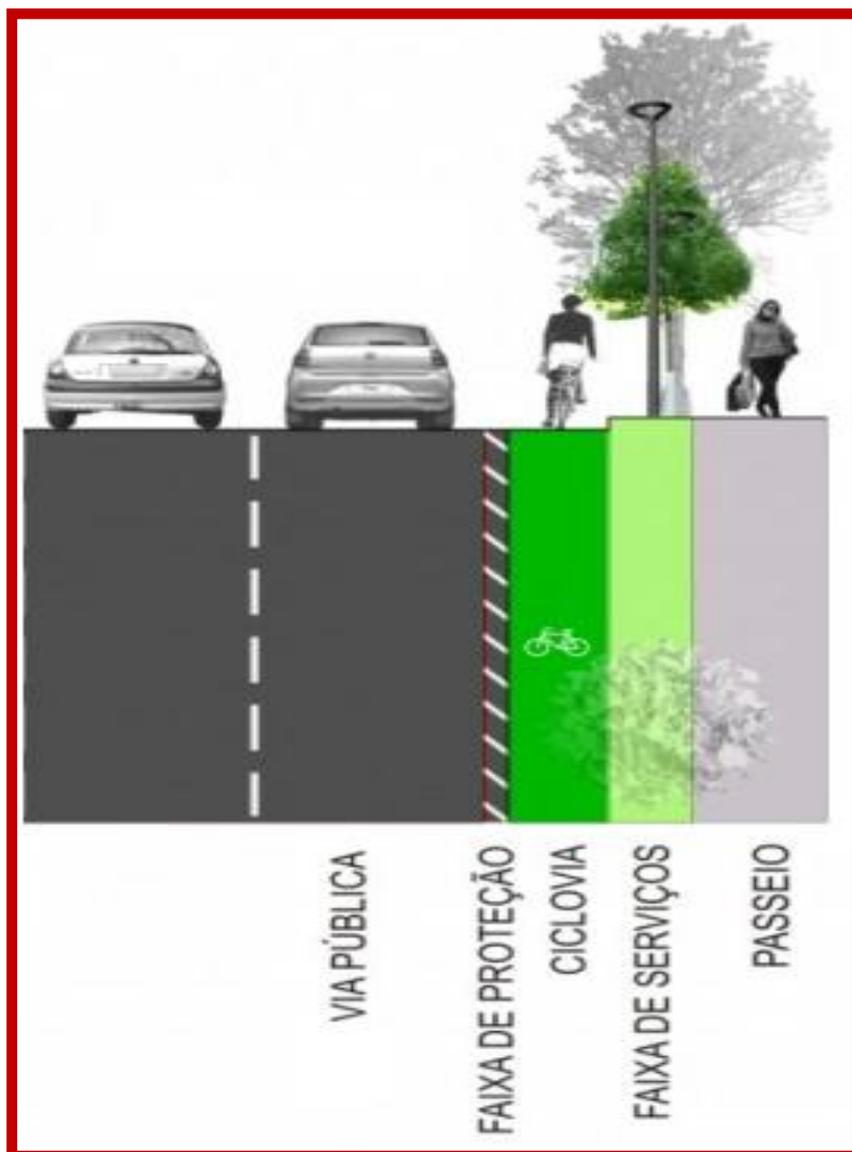
Refere-se ao tratamento geral no centro, em especial às ruas que poderão constituir novos binários de circulação. Trata-se de META, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto viário específico. Esta medida visa a redefinição geral e unificada de adequações na circulação após a implantação das novas Avenidas e transposições propostas neste TERMO.



PV 05 – Necessidade de revisão geral da circulação após a implantação de novos acessos e pontes que deverão constituir novos binários no centro. Da mesma forma os estacionamentos em ambos lados das ruas deverão ser revistos.

PV-06. A CICLOVIA DO ANTIGO LEITO FÉRREO

O conjunto de medidas para viabilizar a bicicleta como importante meio de transporte é fator estratégico para a cidade, desta forma como META deverá ser elaborado o Plano Ciclovário para viabilidade e incentivo deste modal, obviamente obedecidas as limitações de gabarito do sistema viário e de declividade de determinadas vias. Medidas iniciais forma tomadas, mas é preciso conferir caráter estruturado e articulado, daí sua inclusão como Projeto Viário Estruturador. Mas de início deverá ser viabilizado recursos e parcerias para implantação de 7,5 km de ciclovia, utilizando cerca de 6,5 km do antigo Leito ferroviário. Este projeto se relaciona com os Projetos estratégicos de Implantação do Centro de Eventos e da construção de parques lineares.



PV 06 a- Exemplo de parte de uma ciclofaixa que deverá ser integrada a nova avenida



PV 06 b- Exemplo de ciclovia associada ao futuro Centro de Eventos proposto como Projeto estratégico.



PV 06 c- Chegada no Parque ecológico, após grande parte do percurso utilizar o antigo traçado da ferrovia.

PROJETOS ESTRATÉGICOS (PE)

Tratam-se das ações de médio e longo prazo, visando a estruturação para novas possibilidades e melhorias significativas à boa circulação e segurança do tráfego, com caráter estruturante:

PE-01. IMPLANTAÇÃO DE CENTRO DE EVENTOS

Pela condição topográfica do município Urbana de Capivari, e principalmente como foram construídas as vias de circulação, observa-se que a melhor localização para implantação de um grande Centro de Eventos é bem na entrada da cidade junto ao Portal, desta maneira, pela possibilidade de amplos estacionamentos, de facilitação de itinerários de transporte e pelo fato de não impactar no restante da cidade, o PE-01 deverá ser viabilizado em outras esferas governamentais, pois passa a ser estruturante na composição do aspecto econômico, social e cultural, buscando fortalecer elos de interesse turístico regional.



PE 01 - Centro de Eventos a ser implantado com localização próximo a SP-101, com ampla área de estacionamento e espaço para diversas modalidades de eventos.

PE-02. IMPLANTAÇÃO DE PARQUES LINEARES

Referem-se a proposta que associa a preservação ambiental com a implantação de locais seguros para caminhada e passeio com bicicleta, constituindo parques Lineares nas proximidades dos córregos existentes, preservando e evitando pressões para ocupação deste ecossistema.

A proposta é ainda por grande parte do leito ferroviário desativado, constituir via harmônica para caminhada e passeios de bicicletas.

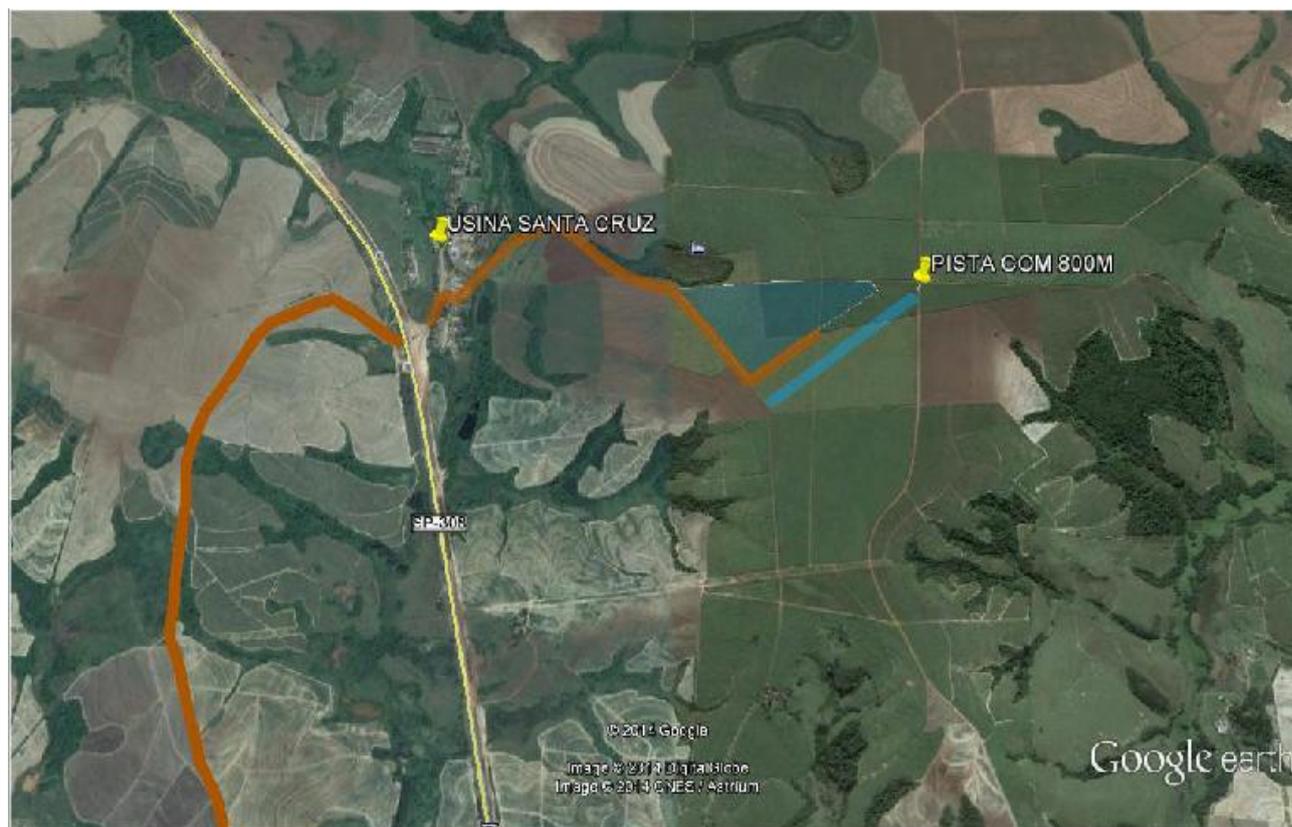


PE-02 – Junto a Rua Chiquinho Quadros a administração está tomando providencias para implantação de parte de um parque Linear, com isto além do acesso ao transporte, confere qualidade ambiental, possibilitando ainda a construção de ciclovias nos fundos de vale.

PE-03. O DESENVOLVIMENTO MACROECONOMICO

O Turismo é uma das medidas de menor investimento com melhores retornos sociais e econômicos. Capivari pode tirar proveito de sua condição privilegiadas, quanto a conservação de alguns prédios, mas terá que melhorar e preparar muito outros aspectos, conforme os projetos viários e projetos estratégicos assinalam.

Mas do ponto de vista da Inserção regional e posicionamento do Município na Macrometrópole Paulista, faz com que Capivari possa extrair muitos dividendos de sua distancia em relação a outras centralidades, desta forma os 43 Km de Campinas, 32 de Piracicaba, 40 Km de Salto/Itu, com o processo de duplicação da rodovia do açúcar e Sp-101, remeteu a estudos muito além da simples mobilidade. Desta Maneira foram originados os PE-03 a e PE-03 b, conforme as imagens a seguir:



PE-03 a - Identificação de área Junto à Usina santa Cruz para implantação de um Aeródromo Municipal, com associação de Empresas voltada à Aviação comercial de pequeno porte e experimental.



PE-03 b – Diretriz viária para associação a finalidade Industrial e logística (linha em marrom), junto a Rodovia duplicada do açúcar, com todas as vantagens que a localização privilegiada do município permite.

TRANSPORTE

Capivari padece de uma melhor estruturação do sistema de transporte devido aos limitantes de descontinuidade entre os bairros, da falta de qualidade de seu sistema viário e para reversão desses sintomas aponta-se proposta de novos serviços, da revisão da forma tarifária e sobre os problemas e acertos do sistema de transporte coletivo municipal, deveremos avançar na integração com as ciclovias e da readequação viária para integração do território, com melhoria significativa do transporte.

ÁREAS DE INTERVENÇÕES TRANSPORTE (AIT)

Tratam-se das ações prioritárias de ação imediata, visando as correções pontuais:

AIT-01. ADEQUAÇÃO DOS ÔNIBUS PARA CUMPRIMENTO DA ACESSIBILIDADE

Trata-se de META como medida geral para atendimento do Decreto-lei 5296 de 2 de dezembro de 2004 da NBR 9050, que prevê a forma e elementos voltados à acessibilidade universal nos veículos de transporte público. Valerá os esforços da municipalidade para o cumprimento na infraestrutura urbana, tais como pontos, passeios, travessias.

AIT-02. ADEQUAÇÃO DE PONTOS E TRAVESSIAS PARA CUMPRIMENTO DA ACESSIBILIDADE

Trata-se de META como medida geral para atendimento do Decreto-lei 5296 de 2 de dezembro de 2004 da NBR 9050, que prevê a forma e elementos voltados à acessibilidade universal para o cumprimento na infraestrutura urbana, tais como pontos , passeios, travessias.

AIT-03. ADEQUAÇÃO DOS HORÁRIOS E ITINERÁRIOS PARA MELHORIA DO SERVIÇO

Trata-se de META como medida geral para atendimento do serviço municipal de transporte público, que deverá para isto licitar imediatamente com redefinição de parâmetros de qualidade.

PROJETOS DE TRANSPORTE (PT)

Tratam-se das ações imediatas e de médio prazo, visando às adequações à boa circulação e segurança do tráfego, mas ainda de caráter tópico e pontual:

PT-01. IMPLANTAÇÃO DE ABRIGOS NOS PONTOS

Refere-se ao tratamento geral na cidade e em especial o compartimento Central, valerá para todos os locais de grande movimentação de pessoas e em particular nas proximidades e escolas, postos de saúde. Trata-se de META, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto de padronização específico identificando os

pontos, linhas, itinerários, tabela horária. Da mesma forma deverá ser iluminado, contar com lixeira e bancos, para tanto, deverá ser desenvolvido um padrão que identifique a cidade, e sua implantação deverá ser custeada pelos novos empreendimentos da cidade.



PT 01 – Exemplo de novos abrigos

PT-02. COMPLEMENTAÇÃO DA REFORMA DA ESTAÇÃO CENTRAL DO TRANSPORTE VISANDO A IMPLANTAÇÃO DE INTEGRAÇÃO TARIFÁRIA NO SISTEMA MUNICIPAL

Trata-se de META, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto de padronização específico identificado com o novo padrão de pontos de parada. Da mesma forma deverá ser bem iluminado, contar com lixeira e bancos, para tanto, deverá ser desenvolvido um padrão que identifique a cidade, e sua implantação poderá ser custeada pelos novos empreendimentos da cidade, a título de contribuição de melhorias, e de certa maneira como medida compensatória dos impactos na movimentação de pessoas. Apesar da recente reforma, para implantação do sistema integrado de tarifa, ou seja, para o cidadão pagar apenas uma passagem, inicialmente o terminal deverá ser cercado e adotar controle, tornando-se parque fechado, possibilitando que os cidadãos integrem sem o pagamento de nova tarifa.



PT 02 – Terminal antigo a ser adequado, como estruturador das linhas rurais e urbanas

PT-03. INTEGRAÇÃO DAS BICICLETAS NO SISTEMA DE TRANSPORTE

Trata-se de META, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto de padronização adequando-se aos novos pontos de parada, de maneira a promover local seguro para guarda das bicicletas, desta forma os trajetos intra bairros poderiam ser feitos por bicicletas, sendo que os trajetos mais longos seriam complementados por ônibus. Sua implantação poderá ser custeada pelos novos empreendimentos da cidade, a título de contribuição de melhorias, e de certa maneira como medida compensatória dos impactos na movimentação de pessoas, porém reduzindo a necessidade do uso de automóveis, principalmente no centro, cujo espaço e vagas são cada vez mais raros.



PT 03 – Exemplo de paraciclo junto ao abrigo de ônibus

PT-04. PROPOSTA DAS NOVAS LINHAS PARA O TRANSPORTE COLETIVO

Estas linhas têm o caráter de integração e atendimento do setor central com os bairros urbanos mais populosos e populares do município.

Conforme apontado nos Projetos Viários as novas pontes e Diretrizes viabilizarão a integração dos bairros populosos e sem atendimento pelo Transporte Público.

Também ficou evidenciada a atual desarticulação das diversas indústrias ao logo das SP-308 e SP-101, principalmente para os trabalhadores e prestadores de serviço, nem sempre atendidos pelos ônibus fretados (recurso utilizado somente pelas empresas de maior porte).

As linhas propostas deverão atender bairros como o Santa Rita de Cássia. Da mesma maneira o Instituto federal e o Bairro São João Batista deverão contar com articulação viária que propiciará integração nos itinerários, desta maneira viabilizando o aumento do serviço, hoje ofertado de maneira muito precária.

Os ônibus deverão oferecer padronização visual com relação á municipalidade e não com a empresa operadora.

A bilhetagem eletrônica deverá ser implantada no prazo máximo de 5 anos, mas desde o início da vigência da nova vencedora da licitação deverá ser viabilizada a integração física, de maneira que o sistema municipal propicie que qualquer cidadão consiga com o valor de uma única tarifa se deslocar pelos bairros do município.

Do ponto de vista da concessão do transporte poderão ser operados com Micro ou Medio ônibus e ainda por ônibus convencionais, mas que não excedam 6 anos de fabricação para os Micro, 7 anos para os Midi e 8 anos para os ônibus convencionais.

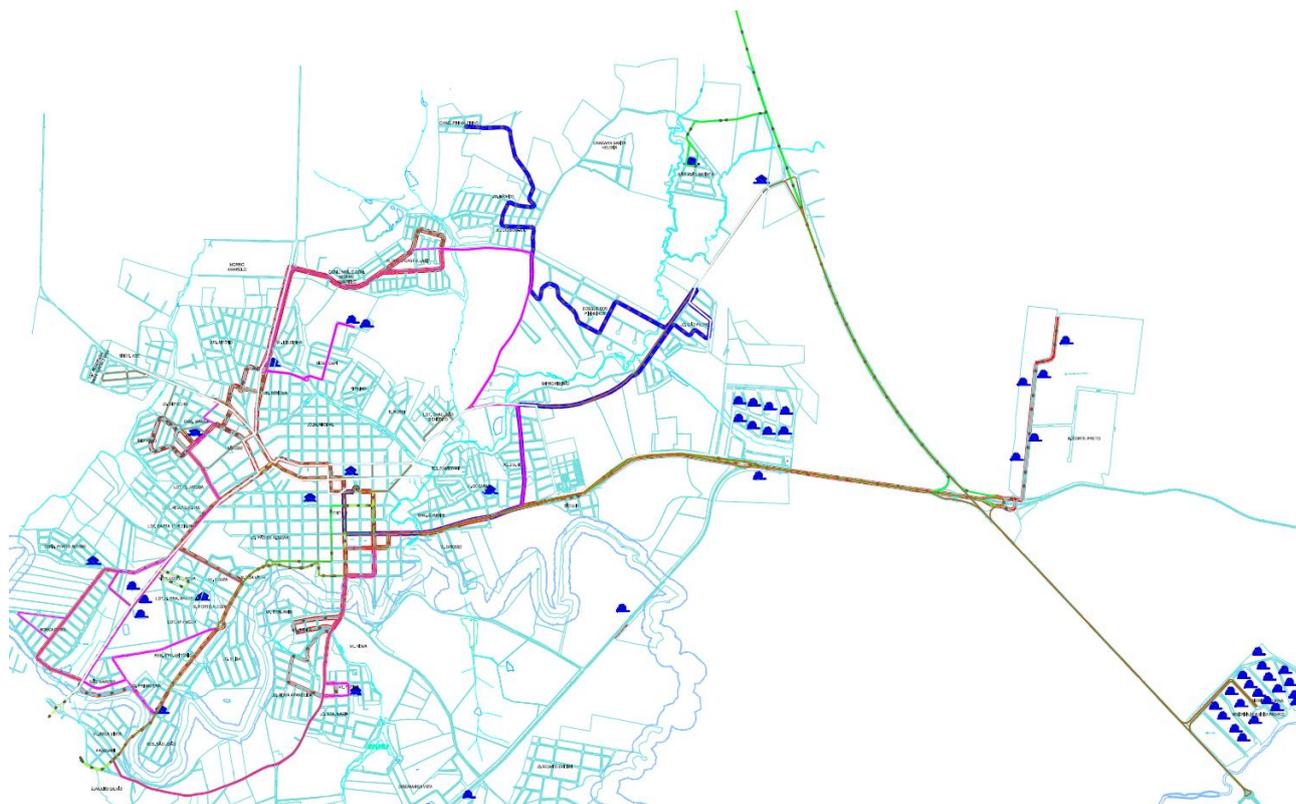
Para a nova rede, a distância máxima entre o percurso dos ônibus e as residências em área urbana deverá ser de 300m, a distância entre pontos deverá ser de 250 m a 400m, um a vez que a distância máxima entre os pontos e a residência em área urbana deverá ser de 450 m.

Os ônibus deverão ser operados sem cobrador, pois isto sim seria ocorrerá sensível redução nos custos operacionais, a exemplo da maioria das cidades.

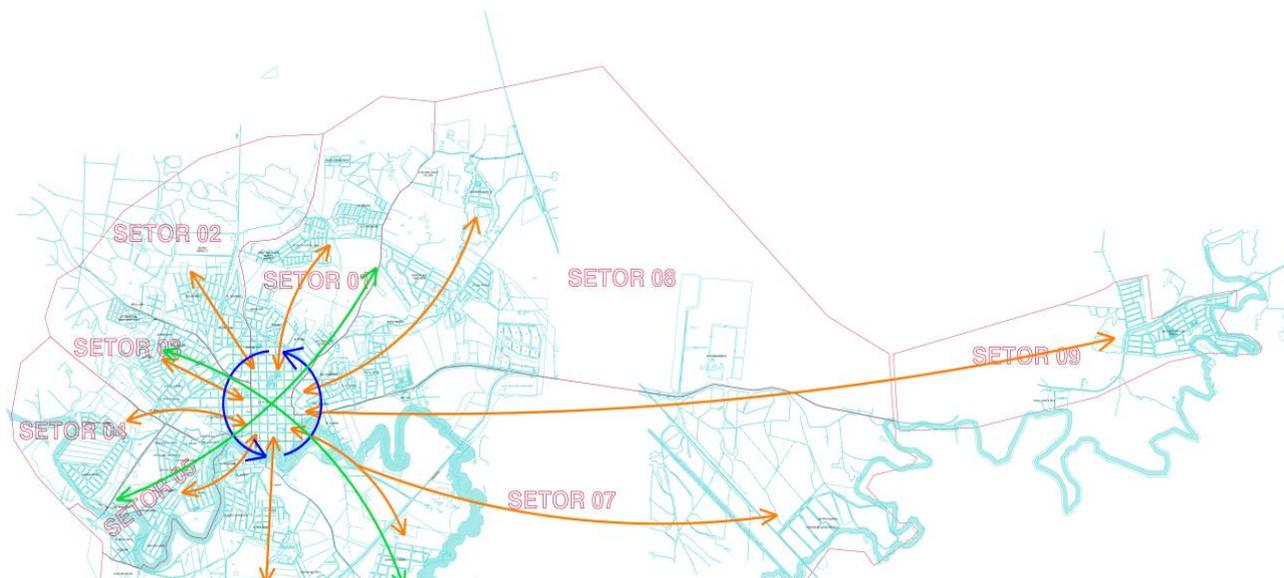
Desde o primeiro momento a fixação de informação de trajeto e (itinerário) e horários deverão estar afixada nos pontos.

No prazo de 2 anos todos os ônibus e similares em utilização no sistema deverão estar dotados de sistema de GPS com disponibilização dos dados com assertividade de 98% e tempo de aproximação de 3 minutos.

A integração física e tarifária do transporte será necessária na Rodoviária e em outros pontos que possam ser constituídas como estações de transferência.



PT 04 a – Mapa da Cobertura Atual, onde fica evidente que o nível de capilaridade de atendimento é muito pequeno, alia-se ainda a lógica de operação baseada no modelo de fretamento, com concentração de demanda em poucos horários, conferem assim um serviço precário, que faz com que muitos potenciais clientes do sistema não o utilizem.



PT 04 b – Mapa da Cobertura Futura, onde fica evidente que o nível de capilaridade de atendimento deverá aumentar, com atendimento a todas as regiões, para tanto a nova frota deverá operar com cerca de 22 ônibus e com intervalo máximo de 60 minutos, para os bairros de Santa Rita de Cássia, Distrito Industrial e Instituto Federal e São João Batista. Para os demais bairros o intervalo máximo no entre pico deverá ser de 45 minutos e no pico cerca de 25 minutos.

MINUTA DE LEI COMPLEMENTAR XX/2014”

“INSTITUI A POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA ATRAVÉS DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA, ESTABELECE NORMAS E DIRETRIZES E DA OUTRAS PROVIDÊNCIAS”.

RODRIGO PROENÇA, Prefeito Municipal de Capivari, Estado de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por Lei;

ENCAMINHA a Câmara Municipal de Capivari, Estado de São Paulo, proposta da seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1 - A Política Municipal de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano que objetiva a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no município de Capivari.

Artigo 2 - A Política Municipal de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento sustentável, por meio do planejamento e da gestão democrática do espaço público urbano e em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Artigo 3 - São infraestruturas da Mobilidade Urbana do Município de Capivari:

I - ruas, avenidas, rodovias, estradas e demais logradouros públicos, incluindo os passeios e calçadas;

- II - Transposições aos cursos d'água e o sistema de ciclovias, ciclofaixas e vias cicláveis;
- III - estacionamentos, públicos e privados;
- IV - terminais, estações e demais conexões;
- V - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- VI - sinalização viária e de trânsito;
- VII - equipamentos e instalações para controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

SEÇÃO I

DAS DEFINIÇÕES

Artigo 4 - Para os fins desta Lei, considera-se:

- I - **ACESSIBILIDADE**: condição de acesso das pessoas às áreas e atividades urbanas e aos serviços de transporte, considerando-se os aspectos físicos e/ou econômicos;
- II - **ACESSIBILIDADE UNIVERSAL**: disponibilização de meios físicos e tecnológicos para que todas as pessoas tenham autonomia nos deslocamentos desejados, independente das limitações e restrições físicas;
- III - **BICICLETÁRIO**: local destinado ao estacionamento de bicicletas, com características de longa duração, grande número de vagas e controle de acesso, podendo ser público ou privado;
- IV - **CICLOFAIXA**: espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;
- V - **CICLOROTAS OU VIA CICLÁVEL**: caminhos com ou sem sinalização específica ao ciclista, que apresentam-se como seguros e compatível com o fluxo dos demais fluxos de veículos e/ou pedestres;
- VI - **CICLOVIA**: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;
- VII - **INTEGRAÇÃO MODAL**: participação de cada modo de transporte no total de viagens realizadas para os diversos fins;
- VIII - **FAIXA COMPARTILHADA**: faixa de circulação aberta à utilização pública,

caracterizada pelo compartilhamento entre modos diferentes de transporte, tais como veículos motorizados, bicicletas e pedestres, sendo preferencial ao pedestre, quando demarcada na calçada, e à bicicleta, quando demarcada na pista de rolamento;

IX - FAIXA EXCLUSIVA PARA ÔNIBUS: faixa da via pública destinada, exclusivamente, à circulação dos veículos de transporte coletivo, separada do tráfego por meio de sinalização e/ou segregação física;

X - FAIXA PREFERENCIAL PARA ÔNIBUS OU PARA ALGUM TIPO DE SERVIÇO:

faixa da via pública destinada à circulação preferencial do transporte coletivo ou para determinados veículos, identificados por sinalização na via, indicando a preferência de circulação;

XI - GESTÃO DA DEMANDA OU GERENCIAMENTO DA DEMANDA: medidas para direcionamento da demanda de cada modo de transporte, com vistas a uma distribuição modal mais equilibrada;

XII - LOGÍSTICA URBANA: estratégia de distribuição de cargas urbanas, sua regulamentação, mediante otimização do uso da infraestrutura existente, e adoção de tecnologia para operação e controle;

XIII - MOBILIDADE URBANA: conjunto de deslocamentos com qualidade de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos diversos meios de transporte;

XIV - MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL: realização dos deslocamentos sem comprometimento do meio ambiente, das áreas e atividades urbanas e do próprio transporte;

XV - MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

XVI - MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

XVII - OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA: conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Executivo, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental, podendo ocorrer em qualquer área do Município;

XVIII - PARACICLO: local destinado ao estacionamento de bicicletas, de curta ou média duração, de pequeno porte, como número reduzido de vagas, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto;

XIX - PISTA EXCLUSIVA: pista com faixa(s) exclusiva(s) destinada(s) à circulação dos veículos de transporte coletivo de forma segregada, disposta de delimitação física (barreiras, canteiros, etc.) que as separa do tráfego geral, com sinalização de regulamentação específica;

- XX - POLÍTICA DE PREÇO: política pública que envolve critérios de definição de preços dos serviços públicos, a precificação dos serviços de transporte coletivo, individual e não motorizado, assim como da infraestrutura de apoio, especialmente estacionamentos;
- XXI - REDE ESTRUTURANTE DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: compreende os sistemas estruturadores do transporte, operados por diferentes tecnologias;
- XXII - SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA: conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, dos serviços e da infraestrutura que garanta os deslocamentos de pessoas e de cargas no território do Município;
- XXIII - TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais específicas;
- XXIV - TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;
- XXV - TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;
- XXVI - TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO INTERMUNICIPAL: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos ou que integrem a mesma região metropolitana;
- XXVII - TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;
- XXVIII - TRANSPORTE URBANO DE CARGAS: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;
- XXIX - VIA: superfície por onde transitam veículos e pessoas, compreendendo a pista, a calçada, ilha e canteiro central;
- XXX- VIA EXCLUSIVA DE PEDESTRE: via destinada à circulação exclusiva de pedestres, com tratamento específico, podendo permitir acesso a veículos de serviço ou acesso aos imóveis lindeiros.

SEÇÃO II

DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Artigo 5 - A Política Municipal de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- I - acessibilidade universal;
- II - Desenvolvimento Sustentável de Capivari, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Artigo 6 - A Política Municipal de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
- VII - integração entre as cidades dos municípios adjacentes.

Artigo 7 - A Política Municipal de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

CAPÍTULO II

DAS ATRIBUIÇÕES

Artigo 8 - São atribuições do Município:

- I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;
- II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;
- III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município, em especial a aplicação da Educação como instrumento de promoção da Urbanidade visando à Mobilidade Segura.

CAPÍTULO III

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Artigo 9 - O serviço de transporte público coletivo orienta-se pelas seguintes diretrizes:

- I - promoção da equidade no acesso aos serviços;
- II - promoção da melhoria da eficiência e eficácia na prestação dos serviços;
- III - ser um instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o Plano Diretor;
- IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;

V - ser um instrumento para a transparência da estrutura tarifária objetivando equilíbrio entre oferta e demanda;

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

VII - promoção da integração física, tarifária e operacional das diferentes linhas de transporte público e da integração com o sistema cicloviário;

VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de projetos e consórcios públicos;

IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo; e

X - divulgação dos impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

Artigo 10 - A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;

III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e

V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

VI - Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme :

§ 1º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 2º As revisões ordinárias das tarifas de remuneração deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

.

Artigo 11 - Os serviços de transporte coletivo por fretamento, no âmbito do município, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, estão baseados nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e deverão ser vistoriados anualmente pela municipalidade.

Artigo 12 - O serviço de transporte público através de taxi orienta-se pelas seguintes diretrizes:

I- o direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos em lei municipal específica.

II – o aprimoramento da identificação visual, por meio de símbolos, faixas e outros destaques, que além da pintura uniformizada, promova a identidade com deste serviço privado de caráter público com ícones da municipalidade.

III- o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, em caso de falecimento, nos termos da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil).

Artigo 13 - São direitos dos usuários do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana:

I - receber o serviço de qualidade e adequado;

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais.

Artigo 14 - A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I - dos Conselhos existentes e afins ao tema da Mobilidade Urbana, com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - das ouvidorias públicas ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - das Audiências e Consultas Públicas; e

IV - dos procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

CAPÍTULO IV

DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE URBANA

Artigo 15 - O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:

I - a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;

II - a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;

III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e

IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

Artigo 16 - Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

I - planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;

II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;

III - implantar a política tarifária;

IV - dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;

V - estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;

VI - garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

Artigo 17 - O município poderá utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público;

IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Municipal de Mobilidade Urbana;

VI - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

VII- regular através de decretos a classificação viária, que poderá ser alterada quando dos estudos de tráfego e impacto de vizinhança devidamente acervado no CREA ou CAU e submetidos à Audiência Pública;

VIII - monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição; e

IX - convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros.

Artigo 18 - O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como disciplinar:

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária; VII – a limitação do uso de cadeiras e mesas de bares nas calçadas, de maneira a assegurar o espaço mínimo de 3 m para circulação dos pedestres.

VIII - os polos geradores de viagens;

IX - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

X - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

XI - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XII - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

TÍTULO V – DAS INTERVENÇÕES NO SISTEMA VIÁRIO

SEÇÃO I – DAS ÁREAS DE INTERVENÇÃO

Artigo 19 – Consideram-se Áreas de Intervenção (AI) no Sistema Viário as localidades que apresentam algum nível de criticidade nos âmbitos da Mobilidade, seja carência, degradação ou desorganização, em seu caráter infra-estrutural ou urbanístico, selecionadas e priorizadas segundo critérios técnicos que justificam intervenções imediatas, neste Plano Diretor definidas como METAS, com prazos estabelecidos para sua execução, se estiverem sob competência municipal e definidas como DIRETRIZES se a sua efetivação, em termos de competência legal, requerer o concurso de outro ente governamental, para cuja viabilização o poder executivo municipal procederá a gestões específicas.

Parágrafo único - Como META, à intervenção serão correspondidos dois parâmetros: **a)** de nível de prioridade, graduado de 1 a 3, sendo 1 de maior importância, 2 de importância média e 3 de importância menor e **b)** prazo, que poderá ser curto (2 anos) ou médio(5 anos).

Artigo 20- Estão definidas como ÁREAS DE INTERVENÇÃO AI:

I- rebaixamento de guias para acessibilidade ou a construção de lombofaixas, principalmente no núcleo do município e dos bairros adjacentes, destinada intervenção aos locais de grande movimentação de pessoas e para os acessos aos próprios municipais.

II- implantação de focos para pedestres nos semáforos e de novos cruzamentos a serem semaforizados.

SEÇÃO II – DOS PROJETOS VIÁRIOS

Artigo 21- Os Projetos Viários (PV) configuram-se como propostas que visam melhorar, aperfeiçoar, requalificar, revitalizar ou alterar o desempenho de uma determinada localidade ou de um equipamento urbano e seus dois objetivos centrais são a qualidade do espaço e o desenvolvimento local.

Parágrafo Único: Os projetos viários distinguem-se das áreas de intervenção, não se configurando apenas como procedimentos de recuperação, regeneração, remediação, intervenções em áreas degradadas, mas sim como aperfeiçoamento do espaço urbano e da via pública.

Artigo 22- Os projetos viários enquadram-se como **METAS**, com objeto, objetivos, prazo e nível de prioridade bem definidos, quando sua execução se situa no campo de competências e atribuições do município.

Parágrafo Único - Enquadram-se como **DIRETRIZES** com objeto, objetivos e nível de prioridade bem definidos, quando à competência legal de sua execução for indispensável o concurso de outro ente governamental.

Artigo 23- Estão definidos como PROJETOS VIÁRIOS PV:

I- O tratamento geral nas calçadas e passeios da cidade e em especial ao compartimento Central valerá para todos os locais de grande movimentação de pessoas e em particular nas proximidades e escolas, postos de saúde. Trata-se de META, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto viário específico identificando os pontos, extensão e tipo de passeio a serem adotados.

II- Implantação de novas pontes na área urbana.

- a- Ponte sobre o Rio Capivari, possibilitará a implantação do sistema binário de circulação entre as Ruas XV de novembro e Padre Fabiano;
- b- Ponte sobre o Rio Capivari que deverá substituir passagem de pedestre na Rua Luís Quagliato. Possibilitará a integração do setor oeste da cidade com o centro histórico;
- c- Ponte entre as Rua General Osório e Rua Manuel de S. Teixeira, possibilitará a articulação Av. Faustina Franchi Anichino e Rua General Osório, que possibilitará a inversão da Rua Bento Dias, solucionando o problema de articulação entre as vias do centro.

III- Refere-se à duplicação de vias e estradas, visando melhorar o tráfego do centro em direção aos bairros e adjacências.

- a- Duplicação das Avenidas Dr. Enio Pires de Camargo e Av. Josefina Geovana Rossi;
- b- Pavimentação e alargamento da Rua Vitor Leme no Bairro Padovani entre a Divisa com rafard e a Av. Brigadeiro Faria Lima;
- c- Nova via duplicada para acesso ao loteamento residencial entre os Bairros de chácaras São Domingos e Bela Vista.

IV- Diretriz para implantação de novas vias:

- a- Anel Noroeste ligando os Bairros Morada do Sol, Santa Maria D'Ávila e Vila Izildinha;

- b- Ligação entre as Av. Dr. Enio Pires de Camargo e Av. Josefina Geovana Rossi que deverá ser ligação entre o Bairro São João e o Instituto Federal;
- c- Ligação entre a Av. Josefina Geovana Rossi e a Rodovia Antonio Forti que deverá constituir sistema viário integrado para propiciar a ligação entre o Bairro Castelani e Branyl;
- d- Implantação de nova pista da Av. Belmiro Guitti e da Rua Chiquinho Quadros possibilitará Ligação para a Rua Tamoios;
- e- Utilização do antigo leito ferroviário articulará os bairros Nova Aparecida e Padovani;
- f- Nova via interligará a Av. Faustina Franchi Anichino passando pela Rua Manuel de S. Teixeira articulando a Rua General Osório (acesso ao centro), da porção leste da proposta interligará a Rua Tamoios e ao início da Av. Dr. Enio Pires de Camargo, servindo de anel viário interbairros;
- g- Novo acesso viário entre a Av. Dr. Enio Pires de Camargo e o Futuro Centro de Eventos(Projeto Estratégico) passando por traz do cemitério, para a redistribuição dos fluxos evitando a passagem pelo centro da cidade.

V- Modificação dos sentidos das ruas do centro: Necessidade de revisão geral da circulação após a implantação de novos acessos e pontes. Revisão do estacionamento em ambos lados das ruas.

VI- Viabilizar a bicicleta como importante meio de transporte com a implantação de 7,5 Km de ciclovia entre o Parque Ecológico e proximidades do portal.

SEÇÃO III – DOS PROJETOS ESTRATÉGICOS

Artigo 24- Os Projetos Estratégicos (PE) configuram-se como propostas que visam aprimorar e aperfeiçoar, o desempenho do município ou de um equipamento urbano de grande relevância.

Parágrafo Único: Os projetos estratégicos distinguem-se dos projetos viários não se configurando apenas como procedimentos aperfeiçoamento do espaço urbano e da via pública, mas sim com o objetivo central no Desenvolvimento Sustentável baseado nos aspectos: Economicamente Incluyente, Socialmente Justo e Ambientalmente Equilibrado.

Artigo 25- Os projetos Estratégicos enquadram-se como **METAS**, com objeto, objetivos, prazo e nível de prioridade bem definidos, quando sua execução se situa no campo de competências e atribuições do município.

Parágrafo Único - Enquadram-se como **DIRETRIZES** com objeto, objetivos e nível de prioridade bem definidos, quando à competência legal de sua execução for indispensável o concurso de outro ente governamental.

Artigo 26- Estão definidos como PROJETOS ESTRATÉGICOS PE:

I- A construção de Centro de Eventos a ser implantado com localização próximo a SP-101, junto ao Portal, com ampla área de estacionamento e espaço para diversas modalidades de eventos. Trata-se de uma META, em parte da área será necessária remediação e controle, por ter sido ocupada como lixão.

II- Implantação de Parques Lineares como forma de preservação ambiental e com a implantação de locais seguros para caminhada e passeio com bicicleta, a serem localizados nas proximidades dos córregos existentes.

III- A identificação de oportunidades macroeconômicas a partir da localização de Capivari na Macrometropole com ações de médio e longo prazo, visando a estruturação para novas possibilidades e melhorias significativas com caráter estruturante. Dentre as medidas a serem viabilizadas deverá ser refinado estudo de localização de aeródromo municipal e expansão dos parques industriais junto ao eixo da Rodovia do Açúcar. Como vias para o uso desta potencialidade aponta-se a construção de 2 vias de acesso á áreas favoráveis as atividades de logística e produção aeroviária, sendo uma na Margem direita da Sp-308 junto ao Usina santa Cruz e outra na margem esquerda da Rodovia , tendo início na Rodovia e ligando a Josefina Geovana Rossi .

TÍTULO VI - DAS INTERVENÇÕES NO TRANSPORTE

SEÇÃO I – DAS ÁREAS DE INTERVENÇÃO

Artigo 27 – Consideram-se Áreas de Intervenção no Transporte (AIT) os problemas que apresentam algum nível de criticidade que deverão ser priorizados segundo critérios técnicos que justificam intervenções imediatas, neste Plano Diretor definidas como METAS, com prazos estabelecidos para sua execução, se estiverem sob competência municipal.

Artigo 28- Estão definidas como ÁREAS DE INTERVENÇÃO NO TRANSPORTE AIT:

I- A adequação dos ônibus para cumprimento da acessibilidade como medida geral para atendimento do Decreto-lei 5296 de 2 de dezembro de 2004 da NBR 9050, que prevê a forma e elementos voltados à acessibilidade universal nos veículos de transporte público.

II- A adequação de pontos e travessias para cumprimento da acessibilidade como medida geral para atendimento do Decreto-lei 5296 de 2 de dezembro de 2004 da NBR 9050, que prevê a forma e elementos voltados à acessibilidade universal para o cumprimento na infraestrutura urbana, tais como pontos, passeios, travessias e mais recentemente o uso de lombafaixas.

III- Adequação dos horários e itinerários visando a melhoria do nível de serviço.

SEÇÃO II – DOS PROJETOS DE TRANSPORTE

Artigo 29 - Os PROJETOS DE TRANSPORTE (PT) configuram-se como propostas que visam melhorar, aperfeiçoar, requalificar, revitalizar ou alterar o desempenho de do sistema de Transporte Público e seus dois objetivos centrais são a melhoria do serviço de transporte no município e para o desenvolvimento local.

Artigo 30 - Os projetos de transporte enquadram-se como **METAS**, com objeto, prazo e nível de prioridade bem definidos, quanto à sua execução situam-se no campo de competências e atribuições do município.

Artigo 31 - São PROJETOS DE TRANSPORTE PT definidos nesta Lei:

I- A adoção de novos abrigos em todo o município e em especial o centro, valerá para todos os locais de grande movimentação de pessoas e em particular nas proximidades e escolas, postos de saúde. Trata-se de META, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto de padronização específico identificando os pontos, linhas, itinerários, tabela horária. Da mesma forma deverá ser iluminado, contar com lixeira e bancos, para tanto, deverá ser desenvolvido um padrão que identifique a cidade.

II- Complementação da reforma da Estação Rodoviária trata-se de META, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto de padronização específico, inicialmente o terminal deverá ser cercado e adotar controle, tornando-se parque fechado, possibilitando que os cidadãos integrem sem o pagamento de nova tarifa.

III- A integração das Bicicletas no Sistema de Transporte trata-se de META, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto de padronização adequando-se aos novos pontos de parada, de maneira a promover local seguro para guarda das bicicletas, desta forma os trajetos intrabairros poderiam ser feitos por bicicletas, sendo que os trajetos mais longos seriam complementados por ônibus.

IV- A implantação da novas linhas para o transporte coletivo com o caráter de integração e atendimento do setor industrial do eixo das Rodovias com os bairros mais populosos e populares do município, visto a desarticulação do Distrito Industrial, do instituto Federal e dos bairros São João Batista e Santa Rita de Cássia.

V- Os ônibus deverão oferecer padronização visual com relação á municipalidade e não com a empresa operadora.

VI- A bilhetagem eletrônica deverá ser implantada no prazo máximo de 5 anos;

VII- A Frota deverá ter no máximo 5 anos para Micro-ônibus, 6 para Midiônibus e 7 anos para os ônibus convencionais.

VIII- No prazo de 2 anos todos os ônibus e similares em utilização no sistema deverão estar dotados de sistema de GPS com disponibilização dos dados com assertividade de 98% e tempo de aproximação de 3 minutos.

IX- Para a nova rede, a distância máxima entre as vias do trajeto dos ônibus e as residências dos usuários, em área urbana, deverá ser de 300m, a distancia entre pontos deverá ser de 250 m a 400m, um a vez que a distância máxima entre os pontos e a residência em área urbana deverá ser de 450 m.

Parágrafo Único - A implantação dos projetos voltados às melhorias no transporte poderá ser custeada pelos novos empreendimentos da cidade, a título de contribuição de melhorias, e de certa maneira como medida compensatória dos impactos na movimentação de pessoas, porém reduzindo a necessidade do uso de automóveis, principalmente no centro, cujo espaço e vagas são cada vez mais raros.

CAPÍTULO VI

DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Artigo 32 - O Poder Executivo Municipal, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, fará constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o *caput* será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

CAPÍTULO VI

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 33 - Esta Lei deverá constituir base, nos assuntos pertinentes à Mobilidade Urbana, para a elaboração da Lei de Polo Gerador de Tráfego e para a Revisão do Plano Diretor, necessária até 2016.

Artigo 34 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAPIVARI, em xx de xxx de 2.014