

## 1. INTRODUÇÃO

As cidades cresceram, de modo geral, de forma desordenada, espontânea, com isso passaram a conviver com uma série de problemas, dentre esses, a carência na oferta de infraestrutura, sobretudo para a população de baixa renda, que ocupa, na maioria dos casos, as margens das cidades, sofrendo constantemente com o ônus dos grandes deslocamentos, dentre outros frutos desse modelo de crescimento urbano. Somado a esse cenário, ainda observamos prejuízos ambientais significativos.

Os desafios atuais relacionados à Mobilidade Urbana são cada vez maiores por conta do crescimento econômico e da capacidade da infraestrutura viária de suporte ao transporte municipal não conseguir acompanhar tal desenvolvimento. Observa-se, na maioria das cidades, um processo de desenvolvimento urbano “espraiado”, ou seja, impulsionado pelo mercado imobiliário que busca valores de terra reduzidos, dessa forma, os novos bairros urbanos têm sido implantados às margens do tecido urbano, criando grandes demandas por deslocamentos de pessoas para cumprimentos de suas jornadas de trabalho, busca por lazer e serviços essenciais.

Observa-se também que, na maioria dos municípios brasileiros, ainda há dificuldades significativas de mobilidade para parte da população que demanda de necessidades específicas, nesse sentido, a promoção de espaços públicos e transportes adaptados é obrigação do poder público, garantindo o acesso universal à cidade urbanizada.

Na Lei 10.257/2001, o Estatuto da Cidade, há a previsão de instrumentos urbanísticos de combate a esse modelo buscando fomentar cidades compactas.

Em consonância com essa busca por cidades compactas, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, a Lei 12.587/2012 estabelece diretrizes a serem seguidos pelos Municípios para agregar instrumentos de promoção da acessibilidade à cidade e aos seus serviços em conformidade com o desenvolvimento urbano sustentável.

Promover a mobilidade urbana sustentável significa permitir ao cidadão o direito de acesso seguro e eficiente, aos espaços urbanos visando maior qualidade de vida

## 2. PRINCÍPIOS/ OBJETIVOS E DIRETRIZES GERAIS DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

- Reduzir as desigualdades de acesso à cidade e promover a inclusão social;
- Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- Proporcionar melhorias na condição urbana da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades;

- Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

OS AGENTES PÚBLICOS, em relação à mobilidade urbana, devem se posicionar sobre as demandas atuais e buscar políticas públicas a partir de:

- Diminuir a necessidade de viagens motorizadas;
- Atuar sobre os assuntos de mobilidade urbana em consonância com o uso e ocupação do solo tratando de forma integrada ao Planejamento Urbano o modo de vida das pessoas;
- Fomentar o desenvolvimento de bairros mistos, através das leis urbanísticas que exijam núcleos comerciais criando comércio de bairros que oferecem serviços aos moradores diminuindo a necessidades de grandes deslocamentos.
- Criar corredores de atração (vias principais – coletoras) com oferta de estrutura adequada de sinalização, acessibilidade, estacionamentos e ciclovias/ciclo-faixas.
- Pensar no sistema viário urbano priorizando a segurança e a qualidade de vida das pessoas como prioridade, colocando o sistema de deslocamento motorizado em segundo plano.
- Proporcionar mobilidade às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade permitindo o acesso dessas pessoas à cidade e aos serviços urbanos.
- Fortalecer o papel regulador dos órgãos públicos gestores dos serviços de transporte e de trânsito.

### 3. LEVANTAMENTOS/DIAGNÓSTICOS

Para compor a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana da Estância de Pereira Barreto-SP, foram levantados os seguintes dados:

1. Dados sobre o transporte municipal (número de linhas, itinerários, passageiros transportados, pontos, terminais, empresas atuantes, tarifas, gratuidades, etc.);
2. Dados sobre a gestão do transporte (Quadro de horários, Ordens de Serviço (OS) e demais instrumentos de gestão);
3. Dados sobre o transporte intermunicipal (número de linhas, itinerários, passageiros transportados, empresas atuantes, tarifas, etc.);
4. Dados sobre demais modais como táxis, automóveis, fretamento, moto-táxis e outros;
5. Dados de infraestrutura viária: base viária com mão de direção, velocidade e hierarquia (classificação das vias)
6. Localização de semáforos;
7. Localização de radares;

8. Áreas de Zona Azul e quantidade de agentes de fiscalização e de venda;
9. Série Histórica de Infrações de Trânsito (localização inclusive);
10. Série Histórica de Acidentes de Trânsito (localização inclusive);
11. Principais polos geradores de tráfego (escolas, hospitais, prédios públicos, empresas, etc.);
12. Projetos viários existentes (ainda não implantados);
13. Localizações e projetos de ciclovias;
14. Localizações e projetos de bicicletários;
15. Projetos de calçadas existentes – previsão de calçadas acessíveis, calçadas ecológicas, etc.;
16. Dados de Cadastro de taxistas e seus pontos;
17. Dados de Cadastro de mototaxistas e seus pontos;
18. Pesquisa Operacional das Linhas de Ônibus Urbanas;
19. Pesquisa de Opinião nas Linhas de Ônibus Urbanas;
20. Cadastramento Sistema Viário Principal (Faixas, sentido, estacionamento permitido, canteiro central, uso ...)
21. Contagem Volumétrica Classificatória de Veículos;

### 3.1 METODOLOGIA DE CONTAGEM VOLUMÉTRICA DE VEÍCULOS UTILIZADA

Foram apontados pela Prefeitura 8 (oito) pontos para a medição com intuito de compor os diagnósticos necessários. Tais pontos foram selecionados da seguinte forma:

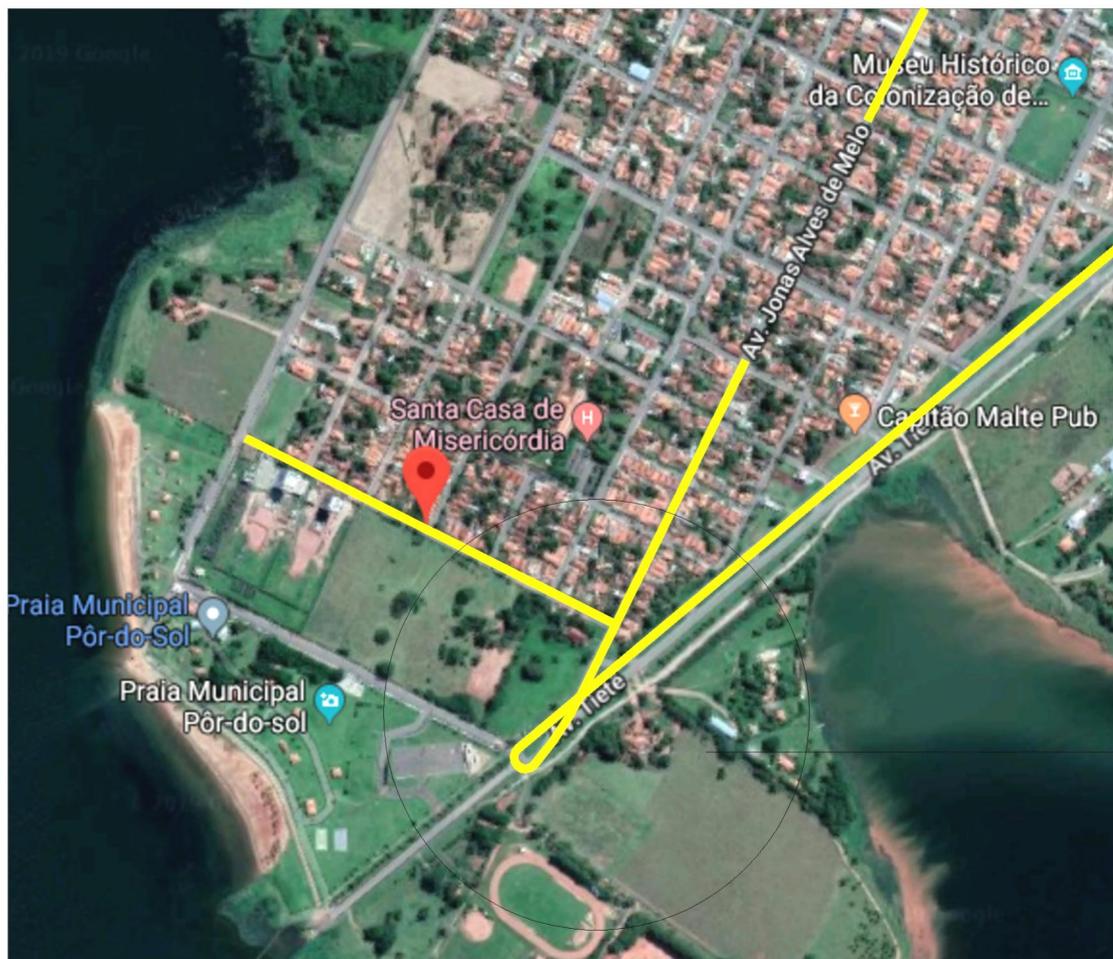
- Principais cruzamentos, quadriláteros (quadra) que contemplem pontos importantes de atração de pessoas, como por exemplo igrejas principais da cidade, equipamentos turísticos, institucionais, de lazer, ou outro tipo de equipamento que a prefeitura julgue ser grande ponto de atração e por ventura, de conflitos em relação a trânsito.
- Foram medidos a partir de ROTAS, de acordo com as mãos de direção das vias em questão.
- Medições realizadas no período de 1(uma) hora por ponto, em horário indicado pela Prefeitura para cada um dos pontos selecionados.

**CONTAGEM DIRECIONAL E CLASSIFICATÓRIA DE VEICULOS - MODELO UTILIZADO**

<b>Croqui da Intersecção/Rotatória</b>		<b>Local:</b>  <b>Data:</b> _____ <b>Clima:</b> _____ <b>Pesquisador:</b> _____ <input type="checkbox"/> <b>Posição do Pesquisador</b>				
Movimento/ Rota	Horário	Auto	Moto	Ônibus	Caminhão	Bicicleta
	07h00 – 07h15					
	07h15 – 07h30					
	07h30 – 07h45					
	07h45 – 08h00					
<b>Total:</b>	07h00 – 08h00					

PONTO 1 - ACESSO À PRAIA

Cruzamento da Av. Tietê com a Av. Jonas Alves de Melo e a Rua Atlântico



Dia da contagem: 30/06/2019  
(domingo)  
Horário de contagem: 15:00 às 16:00  
hrs

---

Carros - 183  
Motos - 60  
Bicicletas - 25  
**Total - 268**

Obs: Conforme opinião da levantadora esse não seria o horário de pico, ou seja, talvez esse número possa ser bem maior

PONTO 2 - ANTIGA SOBERANA  
Cruzamento da Av. Benedito Jorge Coelho com a Av. Missao Akissue



Dia da contagem: 02/07/2019 (terça-feira)  
Horário de contagem: 17:30 às 18:30 hrs

Rotas:  
Av. Benedito Jorge Coelho:  
**ROTA A**  
**ROTA B**

Av. Missao Akissue:  
**ROTA C**  
**ROTA D**  
Carros - 666  
Motos - 285  
Bicicletas - 135  
Ônibus - 24  
Caminhão - 36  
**Total - 1.146**

Obs:  
Em frente à Soberana, há uma academia  
Próximo ao cruzamento, será construído um grande empreendimento (supermercado). Há a expectativa de construção de um dispositivo viário (rotatória).

No cruzamento há a presença de um posto de combustível, uma loja de material de construção.

Dentro do período de contagem, o maior pico foi no período de 18:00-18:15 hrs

PONTO 3 -ESQUINA DA IGREJA ASSEMBLÉIA DE DEUS/BAR DO CARLÃO  
Cruzamento da Av. Benedito Jorge Coelho, Rua José Antônio Balduino e Rua Canadá



Dia da contagem: 30/06/2019 (domingo)  
Horário de contagem: 18:30 às 19:30 hrs

Rotas:  
ROTA A  
ROTA B  
ROTA C

Carros - 548  
Motos - 141  
Bicicletas - 103  
Ônibus - 6  
Caminhão - 3  
**Total - 801**

Obs:  
Movimento normalmente é maior quando o bar está aberto.

PONTO 4 - ESQUINA DO RELÓGIO/PRAÇA  
Cruzamento da Rua Cozo Taguchi com a Rua Fauzi Kassim



Dia da contagem: 25/06/2019 (terça-feira)  
Horário de contagem: 11:00 às 12:00 hrs

Rotas:

**ROTA A**  
**ROTA B**

Carros - 510  
Motos - 240  
Bicicletas - 102  
Ônibus - 5  
Caminhão - 22  
**Total - 879**

Obs:

Esquina normalmente bem movimentada, pois na Rua Cogo Taguchi há três agências bancárias e esse levantamento foi realizado numa terça-feira próxima ao final do mês, o movimento é maior nas datas próximas ao início do mês por conta do recebimento dos proventos.

Dia da contagem: 29/06/2019 (sábado)  
Horário de contagem: 09:00 às 10:00 hrs

Rotas:

**ROTA A**  
**ROTA B**

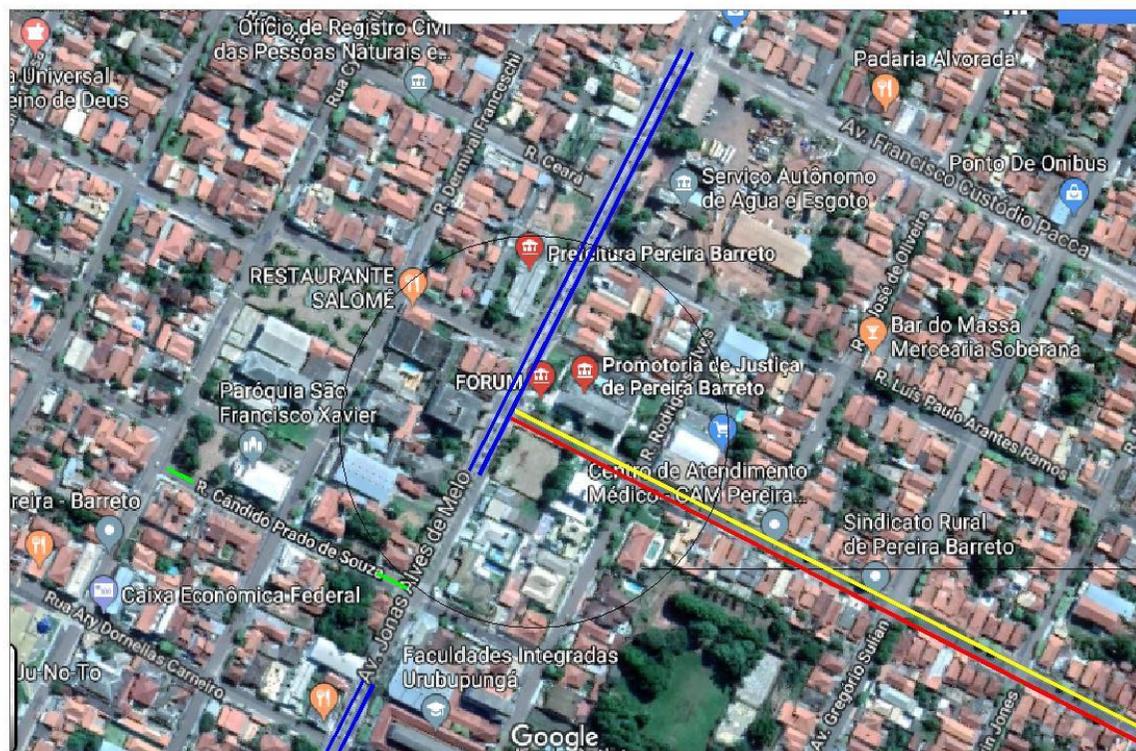
Carros - 456  
Motos - 83  
Bicicletas - 36  
Ônibus - 1  
Caminhão - 6  
**Total - 582**

Obs:

Esquina normalmente bem movimentada, pois na Rua Cogo Taguchi há três agências bancárias, entretando os dados foram coletados num sábado.

PONTO 5 - ESQUINA DO FÓRUM

Cruzamento da Av. Jonas Alves de Melo, Rua Francisca Senhorinha Carneiro e Rua Rio Grande do Norte



Dia da contagem: 01/07/2019 (segunda-feira)  
 Horário de contagem: 12:00 às 13:00 hrs

Rotas:

ROTA A

ROTA B

ROTA C

ROTA D

Carros - 650

Motos - 206

Bicicletas - 74

Ônibus - 06

Caminhão - 15

**Total - 951**

Obs:

Levantamento realizado em período de férias escolares, durante o período de aulas, o fluxo aumenta consideravelmente.

PONTO 6 - POSTO PETRO GATTI

Rotatória da Av. Benedito Jorge Coelho com a Via de Acesso Ver. Dorival da Silva Lousada



Dia da contagem: 01/07/2019 (segunda-feira)  
Horário de contagem: 06:00 às 07:00 hrs

Rotas:

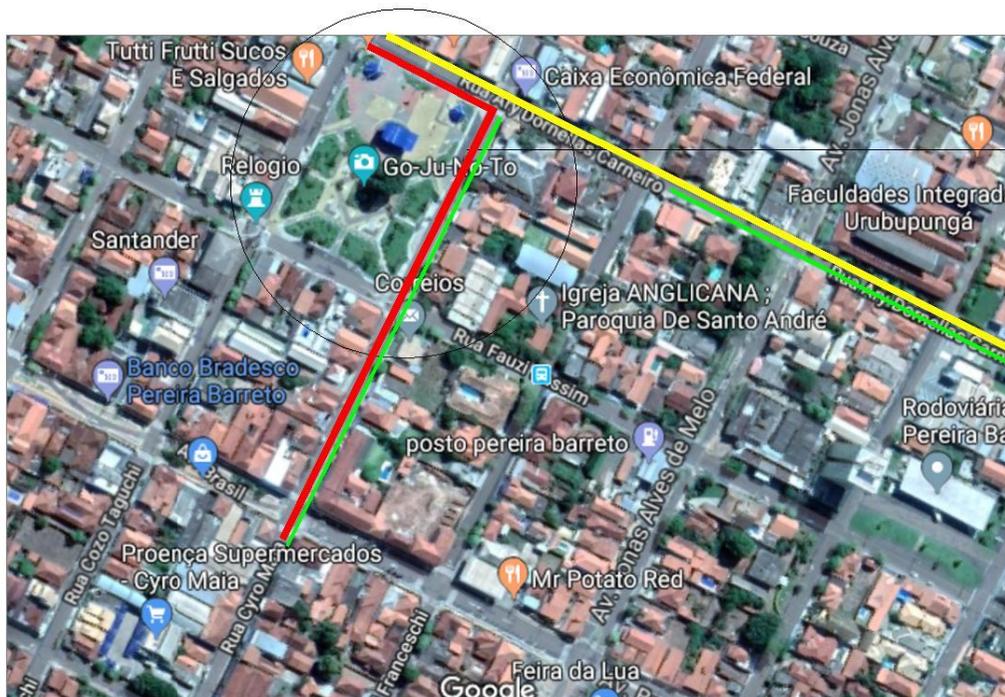
ROTA A  
ROTA B

Carros - 194  
Motos - 42  
Bicicletas - 20  
Ônibus - 18  
Caminhão - 32  
**Total - 306**

Obs:

Uma das entradas da cidade e acesso à ponte.  
Levamento realizado às 6 da manhã para mensurar o fluxo de ônibus e caminhão.

PONTO 7 - PRAÇA DA BANDEIRA - Feira da Lua  
Cruzamento da Rua Ary Dornellas Carneiro com Rua Cyro Maia



Dia da contagem: 26/06/2019 (quarta-feira)  
Horário de contagem: 18:00 às 19:00 hrs

Rotas:

ROTA A

ROTA B

ROTA C

Carros - 479

Motos - 159

Bicicletas - 88

Ônibus - 4

Caminhão - 2

Total - 732

Obs:

Local provisório da Feira da Lua, até a conclusão da obra na Av. Brasil esquina com a Av. Jonas Alves de Melo - lugar definitivo

PONTO 8 - PRÓXIMO AO "TREVO DO BOI"  
 Cruzamento da Rua Missao Akissue com a Av. Tietê (Perimetral)



Dia da contagem: 01/07/2019 (segunda-feira)  
 Horário de contagem: 18:30 às 19:30 hrs

Rotas:  
 ROTA A  
 ROTA B  
 ROTA C

Carros - 163  
 Motos - 53  
 Bicicletas - 19  
 Ônibus - 5  
 Caminhão - 7  
**Total - 247**

Obs:  
 Av. de entrada da cidade e acesso à praia.

IMAGENS DOS PONTOS LEVANTADOS:

- ESQUINA DO RELÓGIO COM A PRAÇA DA BANDEIRA – Cruzamento das Ruas Cozo Taguchi e Fauzi Kassim



- PRAÇA DA BANDEIRA - FEIRA DA LUA



- ESQUINA DA ASSEMBLÉIA



- ESQUINA DO FÓRUM





Imagens: Maria Helena Segato

- Em relação à utilização de bicicletas, notamos que, variam de 6.18% a, no máximo, 12,85% dos veículos, nos pontos com maior fluxo, foram aonde aconteceram as maiores porcentagens, dessa forma, a execução de ciclovias seriam de grande utilidade.
- Nota-se também, que há falta de oferta de vagas para estacionamento (bolsões) nos pontos de alto movimento.

### 3.2 EQUIPAMENTOS PÚBLICOS (endereços)

Saúde:

1. **Vigilância Sanitária Municipal de Pereira Barreto** – Rua Dr. Dermival Franceschi, 1826, Sede
2. **Secretaria Municipal de Saúde** – Av. Cel. Jonas Alves de Mello, 1947, Jardim Alvorada
3. **UBS 2 Cohab de Pereira Barreto** – Rua Yukio Akiyama, S/N, Teotonio B Vilela– atenção básica
4. **UBS Valter Gatti** – Rod. Euclides de Oliveira Figueiredo, S/N, Rural– atenção básica
5. **UBS Hortfrutigranjeiro de Pereira Barreto**, S/N, Rural– atenção básica
6. **US III de Pereira Barreto** - Rua Dr. Dermival Franceschi, 1826, Sede– atenção básica
7. **UBS Dr. José Alexandrino Filho** - Av. Dom Pedro II, 2565, Seac– atenção básica
8. **UBS Antonio Domiciano Barboza** - Rua Cyro Maia, S/N, Lapinha,– atenção básica
9. **Laboratório Local de Pereira Barreto** - Rua Dr. Dermival Franceschi, 1826, Jardim Alvorada

10. **PSF Qualis de Pereira Barreto** - Assentamento Fazenda Esmeralda, S/N, Rural
11. **UBS Celestino de Carvalho** - Rua Benigno Lopes, S/N, Jardim Ipê, – atenção básica
12. **Centro Odontológico Municipal** - Rua Dermival Franceschi, S/N, Sede
13. **Centro de controle de Zoonoses de Pereira Barreto** – Distrito Industrial, S/N, Parque Industrial
14. **Academia de Saúde de Pereira Barreto I** – Av Humberto Liedtke, S/N, Jardim Paraíso
15. **Centro de Apoio a saúde da Família** - Rua Dermival Franceschi, 1826, Centro, – coordenação das equipes de atenção básica à saúde da família.
16. **Academia da Saúde de Pereira Barreto II** - Av. Dom Pedro II, S/N, Centro
17. **Laboratório de Prótese Dentaria de Pereira Barreto** - Rua Dermival Franceschi, S/N, Sede

Assistência Social:

1. **Secretaria de Assistência Social** - Rua General Osório, 1550 – Centro - Prédio Alugado
1. **Centro de Referência de Assistência Social (CRAS)** - Rua Dermival Franceschi, 2282 - Prédio Próprio
2. **Centro de Referência Especializado de Assistência Social (CREAS)** - Rua Fauzi Kassim, 1675 – Prédio Alugado
3. **Conselho Tutelar** - Rua Francisca Senhorinha Carneiro, 1691 - Prédio Alugado

Educação:

**Secretaria Municipal de Educação** – Rua Hirayuki Enomoto, 1245

UNIDADE ESCOLAR	SERVIÇO OFERTADO
<b>1) CRECHE MUNICIPAL SOSSEGO DA MAMÃE</b> Rua Pará, 1823 – Jardim Mercedes	Educação Infantil Atendimento de crianças de 0 a 03 anos
<b>2) CRECHE PROFª ROSE FACHINI</b> Av. Pereira Barreto, nº 3140 – Jd. Paraíso	
<b>3) CRECHE MARGARET ALVES M. FERREIRA</b> Av. D. Pedro II, próximo à Praia Municipal – Vila Floriano	
<b>4) CEMEI PROFª MILHEM CARLOS FARHAT</b> Rua Escritor Carlos Moreira, s/n – Bairro	Educação Infantil

Antônio Gomes da Silva	Atendimento de crianças de 0 a 05 anos
<b>5) CEMEI PROFª EDITH BARBOSA VASCONCELLOS</b> Av. D. Pedro II, 2646 – Ceac	
<b>6) CEMEI SACI PERERÊ</b> Av. Brasil, 727 – Cooperativa	
<b>7) EMEI ASSUMPTA SCATENA GARCIA</b> Rua Rodrigues Alves, 1534 – Centro	
<b>8) EMEI EMÍLIA</b> Rua Antônio Antunes Vieira, 2031 – Jardim Alves	Educação Infantil Atendimento de crianças de 04 a 05 anos
<b>9) EMEI MARQUÊS DE RABICÓ</b> Rua Paraguai, 3362 – Jardim Aeroporto	
<b>10) EMEI SÍTIO DO PICA PAU AMARELO</b> Rua Luiz Lourenço Medeiros, 1221 – Vila Nova	
<b>11) EMEI TIA NASTÁCIA</b> Rua Cyro Maia, 691 – Lapa	
<b>12) EMEB PROFª CELDA MELLO OLIVEIRA</b> Rua Dr. Dermival Franceschi, 645 – Lapa	
<b>13) EMEB PROFª MARIA ELZA DE AGUIAR DOMINGUES</b> Rua Pará, 981 – Vila Nova	Ensino Fundamental – Anos Iniciais Atendimento de crianças de 06 a 10 anos
<b>14) EMEB COMENDADOR HIRAYUKI ENOMOTO</b> Rua Missao Akissue, 2126 – Jd. Urubupungá	
<b>15) EMEF FAZENDA ESMERALDA</b> Fazenda Esmeralda	Educação Infantil Atendimento de crianças de 04 a 05 anos Ensino Fundamental – Anos Iniciais Atendimento de crianças de 06 a 10 anos
<b>16) PROJETO DE BEM COM A VIDA I</b> Rua Guanabara, 3168 – Jd. Oitis	
<b>17) PROJETO DE BEM COM A VIDA II</b> Rua Pará, s/n	Ação complementar à escola
<b>18) CENTRO DE FORMAÇÃO DE PROFESSORES PROFª NILSE EMILIA G. CARNEIRO</b> Rua Cyro Maia, 2386	Formação de Professores
<b>19) MERENDA ESCOLAR</b> Rua Cyro Maia, 2344	Armazenamento e distribuição de produtos alimentícios para merenda escolar

#### 4. DIRETRIZES PARA A CIRCULAÇÃO VIÁRIA

- Atuar como elemento de estruturação do território municipal articulando as conexões locais e regionais com diferentes hierarquias de acordo com a demanda de tráfego e sua inserção no espaço urbano quanto ao uso e ocupação do solo;
- Incrementar a qualidade das calçadas e mantê-las em perfeitas condições de trânsito para todos os pedestres, em especial, à acessibilidade universal na região central da cidade e os espaços centrais dos bairros;
- Criar ambientes seguros para a circulação de bicicletas e outros meios de transporte não motorizados;
- Disciplinar os locais de estacionamento;
- Disciplinar o transporte de cargas compatibilizando-o às características da estrutura viária (tipo de via, tipo de pavimento);
- Planejar o crescimento urbano a partir da criação de novas redes viárias que possam atender as novas demandas de forma plena, prevendo novas vias com toda sinalização necessária, tipo de pavimento de acordo com a classificação viária e todos os equipamentos necessários tais como semáforos, lombadas, lombo-faixas, ciclovias/ciclofaixas, etc. sob responsabilidade de implantação por parte dos empreendedores.

#### 5. ESTACIONAMENTOS

Os estacionamentos públicos se constituem nos espaços públicos de circulação onde são permitidos a parada temporária de veículos, em locais que não interferem com a livre circulação veicular. Os estacionamentos privados são aqueles destinados às paradas de veículos nas áreas privadas.

Os espaços de estacionamento são regulamentados pelas autoridades de trânsito podendo ou não serem permitidos ao longo das vias

Como o Município abriga atividades turísticas, recebendo incremento de pessoas em alguns períodos específicos do ano, deve-se planejar a oferta de novas vagas para estacionamento nesses períodos. Sendo assim, poderão ser regulamentados estacionamentos temporários como o objetivo de permitir a rotatividade de vagas em locais com procura intensa. Os estacionamentos temporários poderão ser controlados por equipamentos mecânicos/eletrônicos podendo o Poder Público cobrar taxas pela permanência de veículos nos locais regulamentados para esta atividade.

A prefeitura poderá explorar direta ou indiretamente os locais públicos destinados ao estacionamento temporário de veículos. O Executivo Municipal fixará a retribuição pecuniária devida pelo usuário dos locais de estacionamento temporário.

O Poder Público poderá criar taxa ou incentivo para a criação de estacionamentos privados, controlando assim a demanda dos serviços para o bem da comunidade.

## 6. DOS DISPOSITIVOS DE REGULAMENTAÇÃO VIÁRIA

Os dispositivos de regulamentação viária envolvem os símbolos gráficos colocados na via pública na forma de placas verticais, pinturas horizontais, equipamentos semafóricos que alternam os direitos de passagem, os equipamentos eletrônicos de medição de velocidade, os equipamentos de controle temporário de estacionamentos e demais equipamentos destinados à regulamentação do trânsito e fiscalização do seu uso.

A regulamentação viária deverá atender as normas da legislação federal e o Código de Trânsito Brasileiro e resoluções do CONTRAN.

## 7. DIRETRIZES PARA O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE PASSAGEIROS

Garantir uma rede de transporte estrutural para atendimento às linhas de procura por deslocamentos, tanto de ligações dos bairros com o centro, como deslocamentos interbairros em zonas e/ou instituições de geração e atração de demanda, com base em pesquisa de origem/destinos.

Garantir a integração física das redes de transporte público.

## 8. DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

O sistema cicloviário do município deverá incentivar e valorizar o uso de bicicletas como modal de transporte, criando uma rede de vias de circulação e de estacionamento para as mesmas. O sistema cicloviário envolve ciclovias, ciclofaixas, bicicletários e paraciclos.

Poderá ser prevista uso compartilhado de passeios públicos e ciclovia em pontos específicos do sistema viário, desde que existam sinalização adequada, ficando as especificações técnicas a cargo do órgão competente Municipal.

Serão instalados bicicletários nos principais polos geradores de tráfego, ficando a cargo do órgão técnico municipal o estabelecimento do número de vagas, tipologias e definição dos locais.

## 9. DA MOBILIDADE URBANA PARA PEDESTRES

Fazem parte do sistema de mobilidade urbana para pedestres:

- os passeios públicos destinados à circulação de pedestres;
- as faixas de segurança para travessia nas vias;
- os elementos de sinalização e orientação para mobilidade segura;
- os dispositivos de acessibilidade universal.

As principais vias de circulação de pedestres devem ser planejadas com o objetivo de proporcionar aos usuários conforto e segurança.

O Poder público poderá criar mecanismo legal para cobrança de multas caso haja descumprimento de padronização de calçadas assim como poderá executar os ajustes e cobrar do dono do lote.

#### 10. DO SISTEMA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS

Constitui o sistema de transporte individual de passageiros os veículos de aluguel (taxi e mototáxi), os pontos de embarque e os equipamentos de apoio correspondentes

O Poder público fixará os pontos de paradas e esperas dos veículos de aluguel para embarque de passageiros de acordo com estudos prévios de engenharia de tráfego que considerem a demanda de passageiros e a interferência com o tráfego local.

#### 11. DO TRANSPORTE DE CARGA

O transporte de carga, mercadorias é essencial ao desenvolvimento econômico da cidade. Dessa forma, é fundamental assegurar sua circulação no sistema viário municipal de forma segura, tanto para os pedestres, ciclistas e para os veículos de menor porte.

Com o intuito de promover a fluidez e a segurança viária, o Poder Público poderá vetar a circulação as áreas centrais ou limitar acesso a elas em horários distintos do horário comercial.

Garantir que haja fiscalização dos veículos de carga em relação aos horários de circulação estabelecidos pela Prefeitura e para que não haja danos na arborização viária existente, nas redes aéreas de serviços e nos pavimentos.

#### 12. DA ACESSIBILIDADE

A promoção da acessibilidade deve se constituir em ações nas fases de implantação de novos projetos urbanos com a aplicação dos princípios de desenho universal e a infraestrutura existente não adequada a tais princípios devem ser adequados.

#### 13. DO SISTEMA DE GESTÃO DA MOBILIDADE URBANA:

É o conjunto de ações para monitorar, planejar e prever melhorias e adequações em todo o sistema de mobilidade, envolvendo a circulação e o transporte

A gestão deve dotar o poder público de capacidade de gerencial, técnica e financeira para o pleno cumprimento de suas funções na promoção da mobilidade urbana em consonância com as demais políticas públicas de desenvolvimento urbano, econômico e social do Município.

Pode-se prever e planejar parcerias público-privadas para implantação de projetos de melhorias na mobilidade urbana.

#### 14. DAS ATRIBUIÇÕES DOS ÓRGÃOS GESTORES MUNICIPAIS

- Coordenar a aplicação do Plano de Mobilidade Urbana e suas revisões;
- Promover adequada infraestrutura para a circulação de veículos, de pedestres, de ciclistas atendendo as diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana;
- Manter o sistema viário em condições adequadas de circulação e transporte de pessoas, cargas e mercadorias;
- Incrementar e manter as vias com adequada sinalização, incluindo as placas referentes à denominação de vias, de acordo com as normas técnicas específicas.
- Zelar pela qualidade das calçadas e mantê-las em perfeito estado de conservação para o deslocamento de pedestres de forma segura, inclusive garantindo acesso universal através dos instrumentos de desenho universal.
- Criar ambientes de circulação segura para meios não motorizados de deslocamento, promovendo a adequação viária e criando ciclovias
- Criar serviços de transporte público e dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços.
- Fiscalizar a operação das empresas concessionárias dos serviços de transporte coletivo de acordo com o contrato de concessão e as leis municipais
- Analisar e disciplinar polos geradores de tráfego de qualquer natureza, estabelecendo diretrizes urbanísticas para a elaboração do RIT (Relatório de Impacto de Trânsito)
- Disciplinar o transporte de carga compatibilizando-o ao sistema viário existente
- Avaliar e fiscalizar os modos de transporte coletivos (ônibus, táxis, e outros)
- Propor medidas para redução de acidentes e promover programas de educação para o trânsito, sempre com o objetivo de tornar mais segura a circulação pelo Município

#### 15. ESTABELECIMENTO DE OBJETIVOS E METAS

Meta de ampliação da participação do transporte público e não motorizado na matriz de deslocamentos da população	Aumento gradual de participação do transporte público e não motorizado no conjunto de deslocamentos da população, conforme tempo de vigência do Plano
Meta de redução de emissões de poluentes locais e gases de efeito estufa	Redução no consumo de energia, emissão de poluentes locais (melhoria da qualidade do ar) e gases de efeito estufa do sistema de mobilidade urbana nas grandes cidades
Meta de redução de acidentes de trânsito	Redução de vítimas fatais e de feridos

16. AÇÕES ESTRATÉGICAS PARA A SOLUÇÃO DOS PROBLEMAS E ALCANCE DAS METAS

Integração da mobilidade com o planejamento e a ordenação do solo urbano	Estimular o adensamento populacional e de atividades de comércio, serviços e lazer junto aos eixos de transporte coletivo
Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação	Identificação, classificação e hierarquização das vias urbanas, regulamentação da circulação viária e apoio à requalificação de áreas degradadas com medidas de engenharia de tráfego
Implantação e qualificação de calçadas	Medidas que visam aumentar a segurança de quem se desloca a pé, regulamentar o uso das calçadas por bares e restaurantes, evitar invasões das mesmas pelo comércio ou mesmo por veículos estacionados. Envolve aspectos de qualidade do pavimento e iluminação.
Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas	Medidas que visam dar melhores condições para o uso de bicicletas, por meio da sinalização de rotas, ampliação de ciclovias/ciclofaixas e construção de bicicletários/paraciclos
Priorização de transporte coletivo e implantação de sistemas integrados	Análise e escolha de tecnologias apropriadas às demandas dos eixos de transporte; qualificação das vias e equipamentos do transporte coletivo urbano convencional, integração física e tarifária dos serviços.
Política tarifária e redução do custo do transporte coletivo urbano	Apropriação adequada dos custos para cálculo da tarifa, identificação de fontes de financiamento para reduzir custos ao usuário, identificação de novas formas de contratação e remuneração dos operadores de transporte coletivo, principalmente ônibus.
Instrumentos para o controle e desestímulo do transporte individual motorizado	Utilização de instrumentos de gestão da demanda para desestimular o uso do transporte individual motorizado e promover a mudança modal para o transporte coletivo e para o não motorizado.
Promoção da acessibilidade universal	Ações para garantir a acessibilidade para pessoas com deficiência e idosos nos espaços públicos e sistema de transporte coletivo (veículos e infraestrutura), conforme dispõe o Decreto 5296/2004 e normas de acessibilidade da ABNT
Circulação viária em condições seguras e humanizadas	Ações de engenharia, fiscalização e educação. Medidas institucionais e de envolvimento da sociedade em prol da segurança de trânsito também são desejáveis.
Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural	Ações para assegurar o transporte escolar para as áreas rurais. Atendimento às dificuldades dos

	moradores de baixa renda nas áreas rurais que necessitam dos serviços de transporte coletivo regular.
Transporte de carga	Adoção de instrumentos legais (leis, decretos, portarias) para a limitação de horários e locais de circulação de veículos pesados, localização de áreas de estacionamento, determinação de horários para operação de carga e descarga na via pública. Definição de rotas preferenciais e de vias de uso proibido. Sinalização específica para veículos de carga (orientação e restrição)
Estruturação institucional	Constituição ou ajustes, dentro da estrutura da Administração Municipal, de um órgão que coordene as políticas de mobilidade urbana e a sua integração com as políticas urbanísticas.

## 17. PROPOSTAS

- 17.1 Criação de Avenidas-Parque (Parque Lineares): vias importantes da cidade equipadas para serem corredores de atração de moradores e turistas que abrigariam um tratamento paisagístico, incluiriam ciclovias e poderiam se transformar, em dia específico da semana ou época do ano, em um grande “calçadão” para prática de atividade física e lazer.
- 17.2 Proposta de implantação de ciclovias (principalmente nos principais corredores) – criar circuitos fechados (anéis).
- 17.3 Pontos para bicicletários – projeto “bike tour” (presente no Plano de Turismo).
- 17.4 Equipar os principais corredores (com maior fluxo de pessoas e veículos) com rampas de acessibilidade, sinalização especial e padrão).
- 17.5 Criar padrão de calçadas para novos bairros e requalificação das existentes (projeto de calçadas acessíveis e ecológicas).
- 17.6 Criar padrão de pontos de ônibus (equipamento com cobertura e lugares para sentar) principalmente nos principais corredores.
- 17.7 Recuperação de faixas de pedestres, calçadas em má estado (sob pena aos proprietários que não cumprirem), semáforos, pavimento dos leitos carroçáveis.
- 17.8 Projeto de educação para o trânsito para a população em geral e para as crianças (parceria com escolas) para diminuição do número de acidentes.
- 17.9 Projetos de incentivo à redução de viagens motorizadas (divulgação de ideias como a carona compartilhada, as viagens de bicicleta, a pé, de transporte coletivo, etc.) – pode ser um trabalho desenvolvido junto à companhia de transporte local, junto às empresas/instituições que mais empregam na cidade no sentido de propagar a ideia da carona compartilhada.
- 17.10 Horários de carga/descarga estabelecidos nos principais corredores comerciais e de serviços.

### 17.11 Calçada ecológica

É a área regular do passeio público composta de faixa paralela livre permeável, com plantação de gramíneas em 80% do seu comprimento, excluído portões e garagens e de faixa paralela revestida. Criar padrão para calçadas ecológicas.

A faixa paralela livre permeável, medida a partir da guia, não poderá ultrapassar 50 cm (cinquenta centímetros), de maneira a facilitar a circulação e deslocamento das pessoas. Deverão ser plantadas na faixa paralela livre permeável, para permeabilidade do solo, vegetação rasteira ou utilizar-se de materiais que permitam a absorção das águas. A faixa paralela revestida deve ser pavimentada com piso regular e seguro, mantendo a superfície contínua e firme, vedado o emprego de material escorregadio.

### 17.12 A calçada ecológica tem por finalidade:

- I - manter a capacidade de infiltração do solo;
- II - reduzir a velocidade das águas de chuva em direção aos córregos;
- III - reter em média 100 litros de água pluvial a cada metro quadrado de grama plantado;
- IV - evitar que raízes de árvores futuras danifiquem o piso das calçadas;
- V - garantir o crescimento adequado das raízes das árvores existentes nas calçadas;
- VI - proporcionar o embelezamento do espaço urbano;
- VII - aumentar a porcentagem de área verde por habitante.

Modelo de calçada ecológica:



- 7.13 Melhorias na sinalização viária: vertical e horizontal, criação de rotas acessíveis nos principais corredores da cidade, com inclusão dos acessórios necessários. Implantação do *traffic calming* (conjunto de medidas para a moderação da tráfego motorizado, incentivando o uso e a segurança para os meios de transporte não motorizados. Deve ser empregado em áreas com maior densidade de habitações

(bairros habitacionais mais populosos) e com maior fluxo de pedestres e ciclistas. Inclui alterações na geometria e traçado da via, ordenamento de fluxos de tráfego e diferenciação de pavimentos. São medidas tais como: rotatórias, estreitamento de pista, lombadas, lombo-faixas.

7.14 As principais medidas de redução de velocidade dos carros são as deflexões verticais e horizontais na pista, rotatórias, redução do raio de giro, a regulamentação de prioridades e as marcas viárias, combinadas com medidas de apoio. São elas: estreitamento de pista, faixas de alinhamento, superfícies diferenciadas, entradas e portais e ilhas centrais. Incluem a criação de espaços compartilhados, ilhas e calçadas, mobiliário e iluminação, medidas de paisagismo e regulamentação.

7.15 Utilização das calçadas e áreas públicas para colocação de cadeiras por bares, restaurantes e lanchonetes:

A ocupação de calçadas e áreas públicas somente poderá ser feita com a colocação de mesas e cadeiras removíveis defronte ao estabelecimento comercial sem invadir o passeio público defronte ao imóvel de vizinhos, exceto se tiver autorização destes. A colocação das mesas e cadeiras devem seguir o alinhamento predial deixando livre para circulação de pedestres uma faixa contínua de, no mínimo, 1 (um) metro. Esse corredor deve estar livre de árvores e equipamentos públicos devendo ainda respeitar as rampas de acesso à pessoas com deficiência.

Os estabelecimentos localizados em esquinas de quarteirão, as mesas e cadeiras deverão ser colocadas a partir da distância de 3 (três) metros em relação à esquina, definida pelo encontro dos alinhamentos dos lotes das faces de quadra que compõe as esquinas.

O estabelecimento que tiver interesse em utilizar a calçada para a colocação de mesas e cadeiras, deverá solicitar à prefeitura autorização, informando quais dias e horários pretendidos para tal; dessa forma, deverá cumprir o horário informado no pedido, não podendo utilizar a calçada fora do horário autorizado.

O estacionamento defronte ao estabelecimento não poderá ser impedido ou bloqueado.

A calçada utilizada deve estar em condições ideais de piso e nivelamento, para acomodação correta das mesas e cadeiras sem risco de acidentes aos clientes e aos pedestres, e, após dos equipamentos a calçada deverá ser limpa.

Março/2022