

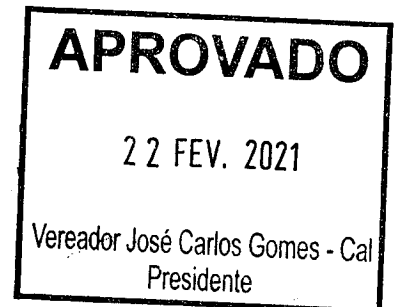


Câmara de Vereadores de Pindamonhangaba

Estado de São Paulo

REQUERIMENTO

Ementa: Requeiro ao Executivo Municipal, com cópia ao departamento competente, solicitando um projeto de estudos e planejamentos, para que seja feita uma construção de um ciclovia paralela aos trilhos da linha férrea da região central da cidade até a divisa de Campos do Jordão, com áreas para descanso, paisagismo, hidráulica e “Ponto de apoio”.



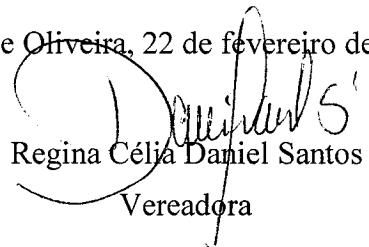
Senhor Presidente:

Considerando que, que várias cidades implantaram esse projeto, porque elas percorrem trajetórias planas e são muito adequadas para utilização do sistema de mobilidade urbana como, ciclovias e área para caminhada.

Considerando que, seria uma via para os ciclistas que gostam de pedalar, com segurança, pois sairia do trânsito.

REQUEIRO à mesa, consultado o Plenário, seja oficiado ao Executivo Municipal com cópia ao departamento competente, solicitando um projeto de estudos e planejamentos, para que seja feita uma construção de um ciclovia paralela aos trilhos da linha férrea da região central da cidade até a divisa de Campos do Jordão, com áreas para descanso, paisagismo, hidráulica e “Ponto de apoio”.

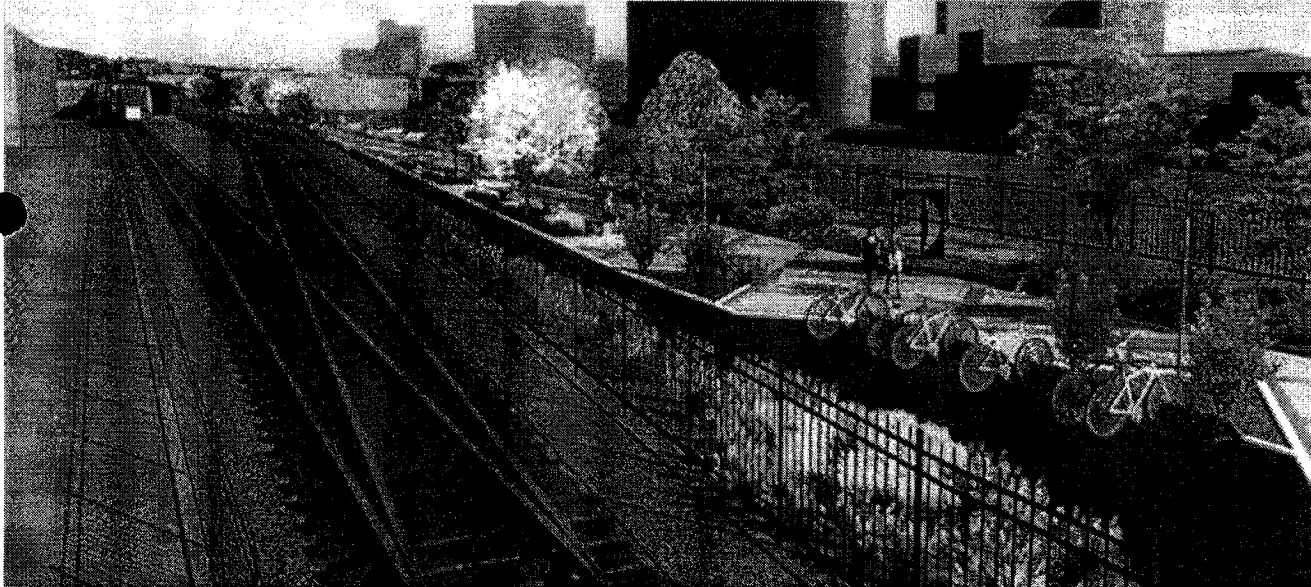
Plenário Dr. Francisco Romano de Oliveira, 22 de fevereiro de 2021.


Regina Célia Daniel Santos
Vereadora

Ciclovía que acompanha trilhos da linha férrea é aprovada em Marília (SP)

Projeto da Prefeitura de implantação de parque linear com ciclovía na área urbana tem autorização da Rumo Logística, empresa responsável pela malha paulista de ferrovias

Fonte: Prefeitura de Marília/ Mobilize | Autor: Mobilize Brasil | Postado em: 25 de maio de 2020



Futuro em Marília (SP): uma ciclovía na faixa ferroviária

créditos: Divulgação

A Prefeitura de Marília, localizada a oeste do estado, obteve autorização da empresa Rumo Logística, concessionária responsável pela malha paulista de ferrovias, para o projeto de construção de uma ciclovía paralela aos trilhos da linha férrea na região central da cidade.

O projeto do Parque Linear Urbano, desenvolvido pela Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, prevê a construção desta ciclovía do km 465 + 480 m (praça Athos Fragata) até o km 468 + 310 m (praça São Miguel), com áreas de descanso, paisagismo, projetos de elétrica e hidráulica.

Este trecho favorecerá a mobilidade inclusiva, com a interligação de vários modais de transporte, como a própria ciclovía, ônibus e pista de caminhada.

Em um segundo momento, está prevista a implantação de um trecho mais extenso, que se inicia em Padre Nóbrega e segue até o distrito de Lácio, ao longo da via férrea e das avenidas Sampaio Vidal, das Esmeraldas, Tiradentes, Castro Alves e Nelson Spielman.

Resta agora apenas fazer ajustes técnicos em detalhes do projeto executivo de implantação. Mas os projetos das áreas de descanso, paisagismo, elétrica e hidráulica já estão prontos, explica o secretário municipal de Planejamento Urbano, José Antônio de Almeida: "O projeto está todo

Esse projeto é resultado de anos de análise da prefeitura da cidade paulista, que comemorou sua aprovação em redes sociais. O setor de projetos da Secretaria de Planejamento Urbano teve suporte e recebeu sugestões da comunidade para este projeto, a exemplo das contribuições da Associação Ambientalista de Marília - Ong Origem.

Segundo a Secretaria, a obra está prevista para ser realizada em convênio, utilizando verbas exclusivamente destinadas para esse uso, com recursos federais. "Existe um convênio específico, com programa da Caixa, para este projeto, que está à espera do trâmite burocrático final. Só depois disso poderemos dar início à licitação obra de forma efetiva", explica.

Comentário do Mobilize:

A decisão da empresa Rumo Logística em Marília abre um precedente importante para outras cidades do Brasil que são cortadas por faixas de domínio de antigas ferrovias. Em geral, elas percorrem trajetórias plana, passam pelos centros das cidades e, portanto, são muito adequadas para a utilização por sistemas de mobilidade urbana, como ciclovias, corredores de ônibus, veículos leves sobre trilhos e mesmo áreas para caminhada.

Afinal, quase todas as capitais e grandes cidades têm trechos ferroviários operando apenas trens de carga, ou mesmo abandonados. Nesses casos, a solução adotada em outros países tem sido o desvio das composições de carga para anéis ferroviários, fora das áreas urbanas.

Leia também:

Ciclovía da Marginal Pinheiros, em São Paulo, é privatizada
Nova lei torna obrigatório ciclovias em obras do Paraná
Bicicletas já podem ser transportadas no VLT de Sobral (CE)
Como a pandemia está transformando a mobilidade urbana
Ciclovía em Campinas (SP) vai ocupar faixa de servidão de oleoduto
As relações entre parques urbanos com ciclovias adjacentes

Compartilhe:



Comentários

0 comentários

Classificar por **Mais recentes**

Adicione um comentário...

Plugin de comentários do Facebook