



PREFEITURA MUNICIPAL DE PINDAMONHANGABA
ESTADO DE SÃO PAULO

LEI COMPLEMENTAR Nº 51, DE 02 DE OUTUBRO DE 2015.

INSTITUI O PLANO DE MOBILIDADE URBANA, DEFINE PRINCÍPIOS, POLÍTICAS E ESTRATÉGIAS E INSTRUMENTOS PARA O DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Vito Ardito Lerário, Prefeito do Município de Pindamonhangaba, faz saber que a Câmara de Vereadores de Pindamonhangaba aprova e ele promulga a seguinte Lei:

CAPITULO I
MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE PINDAMONHANGABA
DAS FINALIDADES E DEFINIÇÕES

Art. 1º Esta Lei Complementar, fundamentada na Lei Federal n.º 12.587, de 03 de janeiro de 2012, institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, nos termos do Anexo incluso, que é parte integrante desta Lei.

§ 1º Faz parte integrante desta Lei o Caderno Técnico do Plano de Mobilidade Urbana de Pindamonhangaba que está assim dividido tematicamente:

- Capítulo 1 - Institucional
- Capítulo 2 – Sistema viário;
- Capítulo 3 – Sistema ferroviário;
- Capítulo 4 – Sistema cicloviário;
- Capítulo 5 – Transporte coletivo;
- Capítulo 6 – Transporte de cargas;
- Capítulo 7 – Transporte hidroviário;
- Capítulo 8 – Transporte aéreo;
- Capítulo 9 – Transporte escolar;
- Capítulo 10 – Taxi;
- Capítulo 11 – Pedestres;
- Capítulo 12 – Estacionamento;
- Capítulo 13 – Trânsito; e
- Capítulo 14 – Tabela de encargos.

§ 2º O Plano de Mobilidade Urbana é um instrumento orientador e normativo dos processos de crescimento e transformação do Município nos aspectos relacionados à mobilidade de pessoas e de cargas.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana é parte integrante do processo de planejamento municipal e está em consonância com as diretrizes do Plano Diretor Municipal, Plano Plurianual, Código de Posturas, Código de Obras e o Orçamento Anual.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PINDAMONHANGABA
ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 2º Mobilidade urbana tem como finalidade precípua prever políticas, diretrizes e instrumentos para a contínua melhoria e facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no território do município, através de veículos, vias, ciclovias e calçadas possibilitando o direito de ir e vir cotidiano da sociedade.

Art. 3º Para os fins desta Lei, considera-se:

I – transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado, utilizados para deslocamento de pessoas e de cargas nas vias urbanas e estradas localizadas no município;

II- mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano e nas conexões com a zona rural;

III- acessibilidade: facilidade disponibiliza às pessoas que possibilite autonomia nos deslocamentos desejados;

IV- modos de transporte motorizado: todo e qualquer veículo, com força motriz própria, utilizado para conduzir ou levar, de um lugar para outro, pessoas e/ou diversos tipos de materiais;

V- modo de transporte não motorizado: modalidade que se utilizam do esforço humano, de meios mecânicos ou de tração animal;

VI – transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado de tarifas de uso, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público Municipal;

VII- transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

VIII – transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias no âmbito do Município;

IX - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares.

CAPITULO II
DOS PRINCÍPIOS, OBJETIVOS E DIRETRIZES
SEÇÃO I
DOS PRINCIPIOS

Art. 4º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;



PREFEITURA MUNICIPAL DE PINDAMONHANGABA
ESTADO DE SÃO PAULO

II - desenvolvimento sustentável das cidades, 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 Nacional 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.

SEÇÃO II
DOS OBJETIVOS

Art. 5º Constitui objetivo do presente Plano de Mobilidade assegurar à população infraestrutura adequada de circulação e meios e equipamentos de transporte para dar suporte aos deslocamentos urbanos e garantir a acessibilidade a todas as regiões da cidade.

§ 1º O planejamento da mobilidade urbana deve atender aos critérios de desenvolvimento integrado das políticas de transporte e circulação com as políticas de desenvolvimento físico-territorial e socioeconômico do município, em consonância com o Plano Diretor do município de Pindamonhangaba.

§ 2º A Política Municipal de Mobilidade tem como objetivo específico:

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;



PREFEITURA MUNICIPAL DE PINDAMONHANGABA
ESTADO DE SÃO PAULO

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

SEÇÃO III
DAS DIRETRIZES

Art. 6º A promoção da mobilidade urbana deverá, dentre outras exigências previstas em Lei, balizar-se pelas seguintes diretrizes gerais:

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo;

II - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

III - promoção da acessibilidade universal;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V - integração e articulação com as diretrizes urbanísticas e de transporte coletivo da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte.

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores de desenvolvimento urbano integrado;

CAPÍTULO III
DAS DIRETRIZES ESPECÍFICAS
SEÇÃO I
DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 7º O sistema viário é formado pelo conjunto de vias do município, sendo estas classificadas e hierarquizadas de acordo com seu desempenho, capacidade de suporte, infraestrutura, uso e ocupação do solo atual e futuro, dos modos de transporte, tráfego de veículos e dimensões.

Art. 8º A hierarquia viária do município de Pindamonhangaba fica dividida em vias estruturais, arteriais, coletoras e locais conforme o dispõe o Plano Diretor Participativo do município em seu art. 39 e incisos.

§ 1.º A Secretaria de Planejamento publicará no prazo de 90 dias da entrada em vigor desta Lei a classificação das vias do município.

§ 2.º A classificação de novas vias originadas de parcelamentos do solo e/ou de intervenções diretas do município ou a alteração de sua hierarquia decorrente da evolução urbana será formalizada por ato da Secretaria de Planejamento.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PINDAMONHANGABA
ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 9º São diretrizes para a promoção da circulação viária enquanto suporte dos modos de deslocamento:

I - atuar como elemento de estruturação do território do município, articulando as conexões locais e regionais com diferentes hierarquias, de acordo com a demanda de tráfego a sua inserção no espaço urbano quanto ao uso e ocupação do solo;

II - incrementar a qualidade das calçadas e mantê-las em perfeitas condições de trânsito para todos os pedestres, em especial a acessibilidade universal no perímetro central e nos centros dos bairros;

III - criar ambientes de circulação seguros para o uso de bicicletas como meio de transporte promovendo a adequação viária e a construção de ciclovias;

IV - alcançar um desenho do sistema viário que atue como suporte da política de mobilidade urbana, com prioridade para a segurança e a qualidade vida;

V - minimizar o conflito entre trânsito de veículos e de pedestres;

VI - manter o sistema viário em condições adequadas de circulação e transportes para as pessoas e mercadorias;

VII - disciplinar os locais de estacionamento e de carga e descarga atendendo aos atributos de microacessibilidade de acesso local compatibilizados com os atributos de macroacessibilidade com a fluidez do tráfego;

VIII - disciplinar o transporte de cargas e compatibilizá-lo as características de trânsito das vias urbanas.

Art. 10 Constituem a estrutura de circulação os elementos de infra e superestrutura do ambiente físico construído ou adaptado que permite a circulação de pessoas e mercadorias dentro de normas de regulamentação estabelecidas:

I - Malha viária: vias e demais logradouros públicos considerando as faixas de rolamento de veículos motorizados, canteiros centrais, passeios públicos para pedestres, rotas clicáveis e os acessos para as pessoas com deficiência;

II - Estacionamentos: locais de estacionamentos de veículos na via pública ou espaços públicos destinados a esta finalidade;

III - Os dispositivos de regulamentação viária: elementos e equipamentos de regulamentação e controle de trânsito, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

Art. 11 A estrutura urbana destinada ao sistema de mobilidade deverá ser tratada com os atributos físicos e operacionais estabelecidos na presente Lei e nas normas técnicas oficiais, tendo como objetivo a qualificação e potencialização da estrutura para as redes de mobilidade a que se destinam.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PINDAMONHANGABA
ESTADO DE SÃO PAULO

SEÇÃO II
DO ESTACIONAMENTO

Art. 12 Os estacionamentos se constituem nos espaços públicos de circulação em que é permitida a parada temporária de veículos, em locais que não interferem com a livre circulação veículos.

Parágrafo único Os espaços para estacionamentos serão regulamentados pelas autoridades de trânsito, podendo ou não se permitidos ao longo das vias e seguirão o disposto no Capítulo 12 do Caderno Técnico, anexo à presente Lei.

Art. 13 Poderão ser regulamentados estacionamentos temporários com o objetivo de permitir a rotatividade de vagas em locais com procura intensa.

Art. 14 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.

§1º O município poderá explorar direta ou indiretamente os locais públicos destinados a estacionamento temporário de veículos.

§ 2º O Executivo Municipal fixará a retribuição pecuniária devida pelo usuário dos locais destinados a estacionamento temporário.

§ 3º O Executivo Municipal deverá, para fins de definição de valores cobrados, medir o tempo de uso dos locais destinados a estacionamento temporário em hora ou fração.

SEÇÃO III
DOS DISPOSITIVOS DE REGULAMENTAÇÃO VIÁRIA

Art. 15 Constituem dispositivos de regulamentação viária 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 de seu uso.

§ 1º A regulamentação viária se dará pela colocação dos elementos gráficos e dispositivos físicos, mecânicos/eletrônicos de controle de tráfego.

§ 2º A regulamentação viária deverá atender às normas e regulamentos da legislação federal, especialmente o CTB – Código de Trânsito Brasileiro e resoluções do CONTRAN.

SEÇÃO IV
DO SERVIÇO PÚBLICO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE PASSAGEIRO



PREFEITURA MUNICIPAL DE PINDAMONHANGABA
ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 16 O sistema de transporte público de Pindamonhangaba será tratado em conformidade com o Capítulo 5 do Caderno Técnico anexo à presente Lei.

Art. 17 Constitui a rede de transporte coletivo o sistema viário de suporte, os veículos, as linhas, os elementos de apoio como terminais e pontos de embarque e desembarque, os equipamentos e mobiliário urbano.

SUBSEÇÃO I
DIRETRIZES PARA O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE PASSAGEIRO

Art. 18 São diretrizes para a promoção da mobilidade por transporte público:

I – montar uma rede de transporte estrutural para atendimento às linhas de desejo de deslocamentos, tanto de ligação 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 e Destino a ser realizada.

II – integrar fisicamente e tarifariamente as redes e linhas existentes tanto em terminais urbanos de integração, como em pontos de conexão e transferência;

III – integrar o sistema de transporte motorizado aos sistemas não motorizados, principalmente com a rede cicloviária;

IV – ampliar a acessibilidade geral na cidade aumentando a cobertura da rede de transporte coletivo e diminuindo tempos de caminhada;

V – garantir aos portadores de necessidades especiais de locomoção o acesso ao transporte coletivo.

Art 19 Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com demais entes federativos.

SEÇÃO V
DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 20 O sistema cicloviário do município de Pindamonhangaba busca incentivar e valorizar o uso de bicicletas como modal de transporte, criando uma rede de vias de circulação e de estacionamento para as mesmas.

Art. 21 O sistema cicloviário deverá atender ao disposto no Capítulo 4 do Caderno Técnico anexo à presente Lei.

Art. 22 Constitui a Rede cicloviária o conjunto de infraestrutura, equipamentos e dispositivos de sinalização destinados a dar suporte aos deslocamentos de pessoas tendo como meio de transporte o uso de bicicletas.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PINDAMONHANGABA
ESTADO DE SÃO PAULO

fica dividido em:

Art. 23 O sistema cicloviário do município de Pindamonhangaba

- I - ciclovias;
- II - ciclofaixas.

III - bicicletários e paraciclos.

Art. 24 Será prevista a possibilidade do uso compartilhado entre ciclovia e passeio em pontos específicos do sistema viário, devendo existir sinalização adequada, ficando as especificações a cargo do órgão técnico municipal de planejamento de trânsito.

Art. 25 Serão instalados bicicletários nos principais polos geradores de tráfegos e terminais urbanos de todo o município, ficando a cargo do órgão técnico municipal de planejamento de trânsito, o estudo do número de vagas, tipologias e locais específicos para instalações sendo que a aprovação caberá à Secretaria de Planejamento.

SEÇÃO VI
DA MOBILIDADE URBANA PARA PEDESTRES

Art. 26 A rede preferencial de pedestres consiste na estrutura de circulação destinada exclusivamente à circulação deste modo de locomoção.

Parágrafo único O programa para mobilidade para pedestres é apresentada no Capítulo 11 do Caderno Técnico anexo à presente Lei.

Art. 27 Todos os espaços destinados à circulação de pedestres devem apresentar condição suficiente e de boa qualidade para a passagem de pessoas, de pessoas em cadeiras de rodas e de pessoas portadoras de deficiência ou limitações de mobilidade, seguindo os princípios e as normas técnicas brasileiras aplicáveis à matéria

Art. 28 Constituem elementos integrantes do sistema de mobilidade para pedestres:

- I – os passeios públicos destinados à circulação de pedestres;
- II – as faixas de segurança na travessia das vias;
- III – os elementos de sinalização de orientação e segurança viária;
- IV – os dispositivos de acessibilidade universal.

Art. 29 Vias integrantes do sistema de mobilidade para pedestres deverão ser planejadas com o objetivo de prover uma agradável experiência ambiental para o usuário em suas caminhadas devendo ser aptas a serem utilizadas com segurança para o tráfego geral e o próprio usuário.

CAPITULO IV
DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS



PREFEITURA MUNICIPAL DE PINDAMONHANGABA
ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 30 Constitui o serviço de transporte público individual de passageiros os veículos de aluguel (táxi), os pontos de embarque e os equipamentos de apoio correspondentes.

Art. 31 Os pontos de embarque poderão ser fixos ou ocasionais.

Parágrafo único O Poder Público Municipal fixará os pontos de parada e espera dos veículos de aluguel para o 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.

CAPITULO V
DO SISTEMA FERROVIÁRIO

Art. 32 O Sistema Ferroviário do Município de Pindamonhangaba é constituído da via férrea de propriedade da União operada por concessão pela empresa MRS Logística concentrada em transporte de cargas e pela Estrada de Ferro Campos do Jordão de propriedade e operada pela empresa estatal vinculada ao Estado de São Paulo que tem as funções de transporte turístico para a Serra da Mantiqueira e de transporte de passageiros para bairros rurais na região Norte do município.

Parágrafo único - As diretrizes para o Sistema Ferroviário obedecerão ao disposto no Capítulo 3 do Caderno Técnico, anexo à presente Lei.

Art. 33 O município deverá buscar e promover a integração com a União e o Estado para o planejamento, projetos e operação do Sistema Ferroviário, de modo a compatibilizá-lo com os demais modais de transporte e com as características urbanísticas da cidade, bem como para o aproveitamento do potencial da ferrovia para desenvolvimento do turismo regional.

CAPITULO VI
DO SISTEMA AEROVIÁRIO

Art. 34 É função do Sistema Aeroviário no Município de Pindamonhangaba promover a melhoria do serviço de transporte aeroviário, incentivando a sua utilização, com o objetivo de fortalecer o Município como pólo de desenvolvimento regional, facilitando o seu acesso pelos diferentes grupos econômicos e estimulando o turismo de eventos.

Art. 35 As diretrizes para as ações no sistema aeroviário estão descritas no Capítulo 8 do Caderno Técnico, anexo à presente Lei.

Art. 36 A viabilização para o funcionamento de um aeroporto, proporcionando condições adequadas para atender aos usuários e garantindo integração com os aeroportos do País, implementando as seguintes medidas:

I – articular-se com municípios vizinhos e outras esferas governamentais;



PREFEITURA MUNICIPAL DE PINDAMONHANGABA
ESTADO DE SÃO PAULO

II – buscar recursos de programas nas esferas estaduais e federais;

III – buscar a realização de parcerias com os aeroportos existentes, o Município, o Estado e a União.

Parágrafo único O município poderá firmar convênios ou promover investimentos diretos, com a aprovação de leis específicas, na infraestrutura de aeroporto no município, desde que garantido o seu uso público na forma das normas e regulamentos dos órgãos federais que regulam o transporte aéreo.

CAPITULO VII
DO TRANSPORTE DE CARGAS

Art. 37 São diretrizes para o transporte de carga:

I - reconhecer a sua importância estratégica na promoção do desenvolvimento econômico do município;

II- assegurar a sua circulação no sistema viário em condições de segurança tanto para os veículos como para o tráfego geral, especialmente com os modos mais frágeis.

Parágrafo único - Com o intuito de promover a fluidez e a segurança viária, a critério do Poder Público Municipal, poderá ser vetada a circulação de veículos de carga em vias centrais, bem como poderá ser limitado o horário de carga e descarga em vias com tráfego conflagrado.

CAPITULO VIII
DA ACESSIBILIDADE

Art. 38 A mobilidade urbana para a acessibilidade universal implica em capacitar as pessoas com restrição física para locomoção se deslocar e atingir um destino desejado, dentro de suas capacidades individuais, com total autonomia e condições de segurança.

Art. 39 A gestão da mobilidade e acessibilidade deve ser buscada tanto no meio físico como nos equipamentos que dão suporte à mobilidade.

Art. 40 A promoção da acessibilidade deve se constituir em ações na fase de implantação de novos projetos urbanos com a aplicação dos princípios do desenho universal e a infraestrutura existente não construída com estes requisitos, com a promoção das adaptações necessárias.

CAPITULO IX
DO SISTEMA DE GESTÃO DA MOBILIDADE URBANA

Art. 41 O sistema de gestão da mobilidade urbana é um conjunto de ações e rotinas com incumbência de aprimorar e supervisionar o processo de planejamento e



PREFEITURA MUNICIPAL DE PINDAMONHANGABA
ESTADO DE SÃO PAULO

gestão da circulação e do transporte, tendo em vista assegurar o melhor desempenho das redes de mobilidade urbana.

Art. 42 A gestão de mobilidade urbana tem por objetivo orientar a atuação do Poder Público e dotá-lo de capacidade gerencial, técnica e financeira para o pleno cumprimento de suas funções na promoção da mobilidade urbana em consonância com as demais políticas públicas de promoção do desenvolvimento urbano, econômico e social do Município.

CAPITULO X
DAS ATRIBUIÇÕES DOS ÓRGÃOS GESTORES MUNICIPAIS

Art. 43 O planejamento da mobilidade urbana dar-se-á pelo Poder Público Municipal através da Secretaria de Planejamento conforme estabelece o Capítulo 1 - Institucional do Caderno Técnico, anexo a presente Lei.

Art. 44 A operação da mobilidade urbana no município será feita pelo Poder Público Municipal através do Departamento de Trânsito da Secretaria de Obras e Serviços.

Art. 45 A aplicação deste Plano de Mobilidade Urbana se orientará pela Tabela de Encargos do Capítulo 14 do Caderno Técnico anexo a presente Lei.

Art. 46 São atribuições do Poder Público Municipal na gestão e planejamento da mobilidade urbana:

I - coordenar a aplicação do Plano de Mobilidade Urbana e suas revisões;

II – promover adequada infraestrutura para a circulação de veículos, de pedestres e ciclistas atendendo as diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana;

III – manter o sistema viário em condições adequadas de circulação e transportes de cargas e mercadorias;

IV – dotar e manter as vias com sinalização informativa e de regulamentação de trânsito de acordo com o CTB e resoluções do CONTRAN;

V – zelar pela qualidade das calçadas e mantê-las em perfeitas condições de trânsito para os pedestres em especial a acessibilidade universal no perímetro central;

VI - criar ambientes de circulação seguros para o uso de bicicletas como meio de transporte, promovendo a adequação viária e a construção de ciclovias;

VII – criar serviços de transporte público e dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;

VII – fiscalizar a operação das empresas concessionárias do serviço de transporte coletivo de acordo com o contrato de concessão e das leis e normas municipais;



PREFEITURA MUNICIPAL DE PINDAMONHANGABA
ESTADO DE SÃO PAULO

IX – analisar e disciplinar pólos geradores de tráfego de qualquer natureza, estabelecendo diretrizes urbanísticas para a elaboração de Estudos de Impacto de Trânsito – EIT;

X - disciplinar o transporte de cargas e compatibilizá-lo as características de trânsito e das vias urbanas;

XI - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos dos modos de transporte coletivo por ônibus e transporte individual por táxis.

Art. 47 A gestão dos transportes compreende o planejamento, a gestão e a fiscalização do sistema de transporte visando a sua prestação com a quantidade e qualidade necessária para dar suporte à mobilidade urbana, sempre em atendimento às necessidades coletivas, a garantia da qualidade dos serviços, o menor custo para a sociedade e para os usuários e melhor eficiência econômica e energética possível.

Art. 48 A gestão de mobilidade de pedestres deve contemplar ações e programas de melhoria dos passeios públicos em seus aspectos de continuidade, regularidade e qualidade paisagística, e a permanente desobstrução.

Art. 49 A gestão democrática e participativa no que se refere à Mobilidade Urbana e ao Plano de Mobilidade Urbana no município será exercida pelo Conselho Municipal da Cidade previsto no art. 144, inc. II, da Lei Complementar 03 de 2006, Plano Diretor Participativo.

CAPITULO XI
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 50 Anualmente, no Orçamento do Município, serão destinados recursos para a execução do presente Plano de Mobilidade, que constatarão, igualmente dos Planos Plurianuais de Investimento e Leis de Diretrizes Orçamentárias.

Art. 51 O Poder Público Municipal instituirá sistema de avaliação da mobilidade urbana no município através da manutenção de serviço de coleta de dados e estatísticas e da realização de pesquisas periódicas.

Parágrafo único As metas para avaliação do presente Plano são:

I - fazer pesquisa de campo de 4 em 4 anos no ano anterior à elaboração do Plano Plurianual, com a primeira realizada em 2015 junto com a POD.

II - uso do sistema cicloviário - meta aumento do uso médio de 5% ao ano.

III - uso do sistema de transporte coletivo - meta aumento do uso médio de 5% ao ano.

IV - redução de acidentes de trânsito - de 10% médio ao ano.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PINDAMONHANGABA
ESTADO DE SÃO PAULO

V - satisfação dos usuários das calçadas - aumento dos índices de ótimo/bom na média de 5% ao ano.

VI - satisfação dos usuários do transporte coletivo - aumento dos índices de ótimo/bom na média de 10% ao ano.

Art. 52 O Poder Executivo regulamentará esta Lei, bem como expedirá instruções normativas para seu fiel cumprimento, se necessário e no que couber.

Art. 53 Os casos omissos e as dúvidas de interpretação suscitadas na aplicação desta Lei serão resolvidos pela Secretaria de Planejamento, conjuntamente com o Departamento competente.

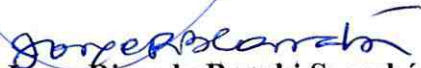
Parágrafo único A presente lei, quando da sua interpretação deverá subordinar-se ao Plano Diretor Participativo, bem como as demais Leis Complementares que versam sobre o Planejamento Urbano do Município de Pindamonhangaba e Lei Orgânica Municipal.

Art. 54 O presente Plano de Mobilidade Urbana deverá ser avaliado após 5 anos, com a apresentação de relatório substanciado pela Secretaria de Planejamento e garantida a discussão pública no Conselho Municipal da Cidade.

Art. 55 A presente lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

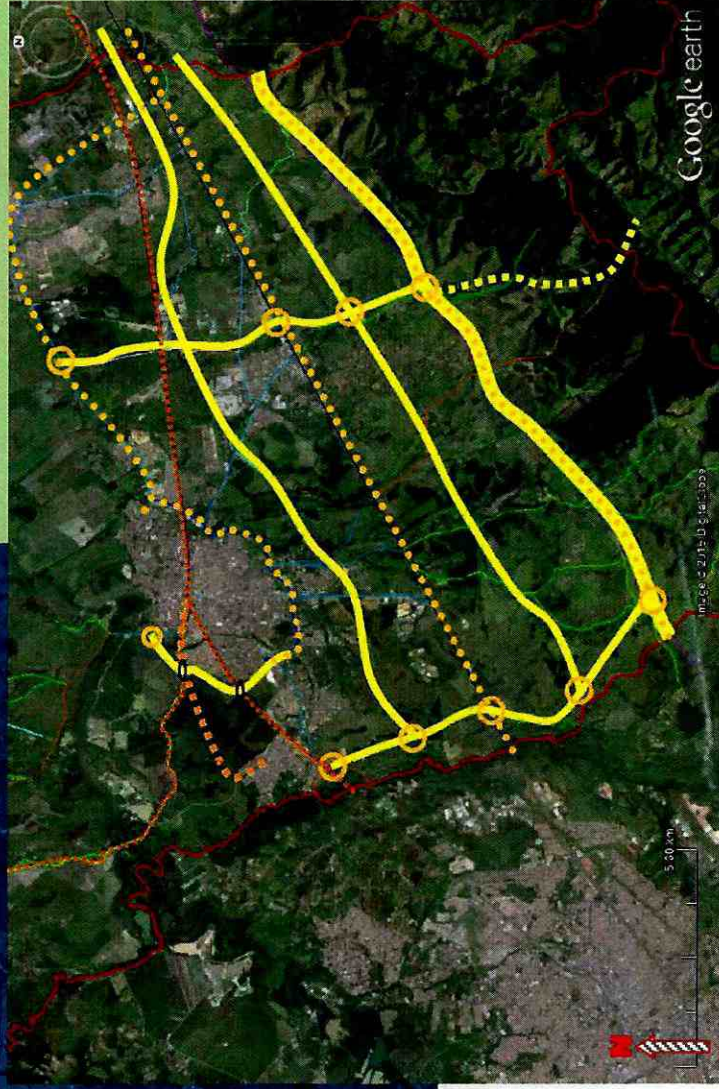
Pindamonhangaba, 02 de outubro de 2015.


Vito Ardito Lerário
Prefeito Municipal


Jorge Ricardo Baruki Samahá
Secretário de Planejamento

Registrada e publicada na Secretaria de Assuntos Jurídicos em 02 de outubro de 2015.


Synthea Telles de Castro Schmidt
Secretária de Assuntos Jurídicos



LEI COMPLEMENTAR 02/2015
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PINDAMONHANGABA
CADERNO TÉCNICO



PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PINDAMONHANGABA

INDICE			
<u>INDICE</u>	<u>2</u>		
<u>APRESENTAÇÃO</u>	<u>4</u>		
<u>INTRODUÇÃO</u>	<u>5</u>		
PRINCÍPIOS E DIRETRIZES PARTICIPANTES	6		
<u>CARACTERIZAÇÃO GERAL DO MUNICÍPIO.</u>	<u>8</u>		
LOCALIZAÇÃO	8		
RELEVO	8		
HIDROGRAFIA	8		
SOLOS E GEOLOGIA	8		
CLIMA	8		
DADOS SOCIOECONÔMICOS	9		
IDH – ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO	9		
ECONOMIA	10		
PROJEÇÃO DEMOGRÁFICA	10		
<u>PLANO DIRETOR 2006</u>	<u>11</u>		
<u>CAPÍTULO 1 - INSTITUCIONAL</u>	<u>15</u>		
ESTRUTURAÇÃO DA PREFEITURA	15		
		ARTICULAÇÃO INTERINSTITUCIONAL	15
		<u>CAPÍTULO 2 - SISTEMA VIÁRIO</u>	<u>16</u>
		CARACTERIZAÇÃO	16
		DIRETRIZES GERAIS/ PLANO DIRETOR	17
		DISSIPAÇÃO DE CONFLITOS	17
		CONTINUIDADE DO ANEL VIÁRIO	20
		INDICAÇÕES DE TRAÇADOS E ARTICULAÇÕES RODOVIÁRIAS	
		PRINCIPAIS	21
		VIAS ARTERIAIS	22
		NOVO VIADUTO SOBRE LINHA FÉRREA	24
		REMOÇÃO DO PEDÁGIO DA VIA DUTRA	24
		<u>CAPÍTULO 3 - SISTEMA FERROVIÁRIO</u>	<u>25</u>
		CARACTERIZAÇÃO	25
		DIRETRIZ GERAL/ PLANO DIRETOR	25
		OPÇÕES PARA REMOÇÃO DO CONFLITO DA VIA FÉRREA	25
		DIRETRIZES GERAIS/ PLANO DIRETOR	25
		ESTRADA DE FERRO CAMPOS DO JORDÃO	26
		<u>CAPÍTULO 4 - SISTEMA CICLOVIÁRIO</u>	<u>27</u>
		CARACTERIZAÇÃO	27
		DIRETRIZES GERAIS	27
		BICICLETÁRIOS	27
		IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIA NA AV. NOSSA SENHORA DO BOM SUCESSO ATÉ A VIA DUTRA.	28
		RODOVIA DR. CAIO GOMES FIGUEIREDO E ESTRADAS RURAIS	28
		<u>CAPÍTULO 5 - TRANSPORTE COLETIVO</u>	<u>29</u>
		CARACTERIZAÇÃO	29
		PESQUISA ORIGEM/DESTINO E MODELAGEM DO SISTEMA	
		ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.	
		<u>CAPÍTULO 6 - TRANSPORTE DE CARGAS</u>	<u>31</u>
		CARACTERIZAÇÃO	31
		DIRETRIZES GERAIS	31
		<u>CAPÍTULO 7 - TRANSPORTE HIDROVIÁRIO</u>	<u>31</u>
		CARACTERIZAÇÃO	31
		DIRETRIZES GERAIS	31
		<u>CAPÍTULO 8 - TRANSPORTE AÉREO</u>	<u>32</u>
		CARACTERIZAÇÃO	32
		DIRETRIZ	32
		<u>CAPÍTULO 9 - TRANSPORTE ESCOLAR</u>	<u>33</u>
		<u>CAPÍTULO 10 - TÁXI</u>	<u>33</u>



PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PINDAMONHANGABA

CARACTERIZAÇÃO DIRETRIZES GERAIS	33 33	CRIAÇÃO DE ESTACIONAMENTO REGULAMENTADO EM MOREIRA CESAR	38	<u>CAPÍTULO 14 - TABELA DE ENCARGOS</u>	<u>42</u>
<u>CAPÍTULO 11 - PEDESTRES</u>	<u>34</u>	EXPANSÃO DO PERÍMETRO PARA SETOR MÉDICO REGULAMENTAR A COLOCAÇÃO DOS PARACICLOS.	38 38	DEFINIÇÕES	47
CARACTERIZAÇÃO DIRETRIZES GERAIS	34 34	<u>CAPÍTULO 13 - TRÂNSITO</u>	<u>39</u>	<u>CAPÍTULO 15 - ADOÇÃO DE INDICADORES PARA AVALIAÇÃO DA SITUAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA PARA OS PRÓXIMOS 10 ANOS.</u>	<u>47</u>
PERÍMETRO CENTRAL	34	CARACTERIZAÇÃO	39	COMISSÃO DE COORDENAÇÃO	48
PERÍMETRO CENTRAL DE MOREIRA CESAR	35	DIRETRIZES GERAIS	40	<u>EQUIPE TÉCNICA E DE APOIO - PREFEITURA DE PINDAMONHANGABA</u>	<u>48</u>
PERÍMETRO CENTRAL DO ARARETAMA	35	EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO	40		
PERÍMETRO CENTRAL DA CIDADE NOVA	36	REFORÇO E MANUTENÇÃO DA SINALIZAÇÃO VERTICAL E HORIZONTAL	40		
<u>CAPÍTULO 12 - ESTACIONAMENTOS</u>	<u>37</u>	SISTEMA DE REDUTORES DE VELOCIDADE	40		
CARACTERIZAÇÃO	37	SISTEMA DE FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA	41		
EXPANSÃO DO PERÍMETRO CENTRAL	38	CAPACITAÇÃO E QUALIFICAÇÃO DO CORPO DE AGENTES DE TRÂNSITO	41		



APRESENTAÇÃO

É com muita satisfação que a Prefeitura entrega à população mais um importante instrumento de gestão pública que visa orientar ações, projetos e investimentos em mobilidade urbana.

A elaboração do **Plano de Mobilidade Urbana de Pindamonhangaba** teve como norte a integração dos sistemas de mobilidade urbana incluindo todas as vias e meios de deslocamento, dando prioridade ao transporte público coletivo e aos modos não motorizados e sustentáveis.

Sua elaboração foi coordenada pela Secretaria de Planejamento, mas é resultante de esforço coletivo que envolveu diversas Secretarias e Departamentos. Todavia, seu respaldo mais consistente foi a efetiva participação da população de forma presencial e virtual em todas as etapas de sua elaboração.

Vito Ardito Lerário
Prefeito

A mobilidade urbana é um elemento indutor de desenvolvimento. Trabalhada de forma inteligente, ela contribui para a promoção de cidades mais justas, seguras e democráticas.

Tomando como ponto de partida a lei Federal nº 12.587/12 que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana iniciamos um movimento que envolveu inicialmente a Secretaria de Planejamento e que foi se expandindo gradativamente alcançando outras Secretarias do nosso município e, em seguida, as entidades que de uma forma ou de outra tem algo a ver com mobilidade, empresas de transporte público, transporte escolar, exercício, etc, até por fim, chegarmos aos utilizadores de toda essa estrutura de mobilidade. Enfim, tivemos um abrangente "bate-papo" municipal onde todos tiveram diversas oportunidades para se manifestar e contribuir.

O resultado final é esse que ora apresentamos, uma carta que estabelece parâmetros e diretrizes e que acima de tudo assegura o acesso universal à cidade. Uma cartilha de gestão, planejamento e investimentos; de políticas públicas, soluções técnicas e consciência social.

Jorge Ricardo Baruki Samahá
Secretário de Planejamento



INTRODUÇÃO

Este Caderno Técnico do Plano de Mobilidade Urbana de Pindamonhangaba foi resultado de esforço de diversos setores da Prefeitura de Pindamonhangaba, em conjunto com diversos órgãos de outros entes estatais, instituições da sociedade civil e da iniciativa privada e com a participação individual dos cidadãos que assim desejaram.

As informações e dados estatísticos foram coletados junto aos órgãos oficiais em trabalhos, análises pré-existentes não tendo sido feitas e/ou contratadas pesquisas para constituição de fontes primárias, principalmente uma pesquisa de origem e destino, com a caracterização dos modais utilizados, os números de viagens, os pontos de interesse para a mobilidade das pessoas, etc.

Dentro do prazo estipulado no edital, até às 17h do dia 16 de março foram realizadas 9 reuniões técnicas na Prefeitura e 4 reuniões participativas, em Moreira Cesar, no Araretama, na Cidade Nova e no Centro e 2 Audiências Públicas na Câmara Municipal, totalizando a participação registrada de 302 pessoas, dentre elas representantes de 17 instituições externas e 15 secretarias e/ou departamentos da Prefeitura, 5 vereadores, lideranças comunitárias e empresariais e imprensa.

Todas as atividades foram divulgadas e convocadas por edital público na Tribuna do Norte e também houve ampla cobertura de imprensa com mais de duas dezenas de notícias em jornais, sites de notícias.

Estima-se terem ocorrido por volta de 10 entrevistas e/ou notícias em diversas rádios locais e regionais.

Em formulário on-line hospedado na página da Prefeitura na Internet foram registradas 137 manifestações, vindas de 62 endereços de e-mails diferentes, assim classificadas: 25 sobre Sistema Viário, 23 Transporte Coletivo, 20 Trânsito, 19 Outros, 13 Pedestres, 10 Sistema Cicloviário, 9 Gestão, 9 Estacionamento, 4 Sistema Ferroviário, 2 Transporte Escolar, 1 Transporte de Cargas, 1 Taxi e 1 Transporte intermunicipal. Houve ainda uma manifestação por e-mail e uma por documento em papel.

Foi criado, pelo coordenador da Comissão do Plano de Mobilidade um evento no Facebook - chamado Pesquisa Pública - para o qual foram convidados mais de 600 usuários, dos quais 145 confirmaram a participação e 37 talvez.

O registro oficial, em organização, está sendo feito no processo interno número 1600/2015, aberto em 16 de janeiro de 2015, sob a responsabilidade do arquiteto Urbano Patto servidor do Departamento de Projetos de Obras Públicas da Secretaria de Planejamento (DPO/SEP), que é coordenador técnico do projeto.

As fontes de informação de informação, textos, planilhas e mapas consultados e utilizados não farão parte integrante do Plano, porém estarão disponíveis para consulta na Secretaria de Planejamento e no processo interno supracitado e em links na página da Prefeitura até a finalização de discussão, aprovação e promulgação.



PRINCÍPIOS E DIRETRIZES

O Plano absorve e busca dar consistência local para a Lei Federal 12.587/12 - a Lei da Mobilidade Urbana, tratando dos assuntos por ela definidos: a circulação viária; a circulação de pedestres e bicicletas; a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade; serviços de transporte público coletivo; na integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados, as infra-estruturas do sistema de mobilidade urbana; a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infra-estrutura viária; os pólos geradores de viagens; as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos; as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada; os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infra-estrutura de mobilidade urbana; a sistemática de

avaliação, revisão e atualização periódica do Plano em prazo não superior a 10 (dez) anos.

Os princípios também buscam seguir a referida Lei e consistem em: Acessibilidade universal; Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; Segurança nos deslocamentos das pessoas; Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros e Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana

PARTICIPANTES

Instituições que tiveram participação direta e indireta no processo:

INSTITUIÇÕES EXTERNAS:

Aeroclube de Pindamonhangaba
ArteDuVale
Associação dos Profissionais de Engenharia, Arquitetura e Agronomia de Pindamonhangaba - APEAAP
Associação Moradores da Cidade Nova
Associação Moradores do Araretama
Associação Moradores do Bairro da Mantiqueira
Associação Moradores do Bairro do Pasiñ
Associação Moradores do Piracuama e Bom Sucesso
Batalhão Borba Gato - Ministério do Exército

Câmara de Vereadores

Conselho Municipal de Turismo de Pindamonhangaba - CONTUR
Departamento Estadual de Estradas de Rodagem - DER
Empresa Metropolitana de Transporte Urbano - EMTU
Estrada de Ferro Campos do Jordão - EFCJ
Polícia Militar do Estado de São Paulo - 2ª Cia do 5º BPMI
Universidade de Taubaté
Viva Pinda
Empresas
Imprensa



ÓRGÃOS DA PREFEITURA

Gabinete do Prefeito
Secretaria de Planejamento
Secretaria de Governo
Secretaria de Relações Institucionais
Secretaria de Assuntos Jurídicos
Secretaria de Educação e Cultura
Secretaria da Habitação
Subprefeitura de Moreira Cesar
Secretaria de Obras
Secretaria da Saúde
Departamento de Trânsito
Departamento de Projeto de Obras Públicas
Departamento de Planejamento
Departamento de Licenciamento
Centro de Referência Regional em Saúde do Trabalhador de
Pindamonhangaba, CEREST

CONTATADOS

Agência de Transporte do Estado de São Paulo - ARTESP - ouvidoria
respondeu (sem dados)
Agencia Nacional de Transportes Terrestres - ANTT - ouvidoria
respondeu (sem dados)
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT -
(sem resposta)
Dersa - ouvidoria respondeu (sem dados)
Ecopistas - ouvidoria respondeu (sem dados)
Estapar (reunião realizada - forneceu dados)
MRS Logística (reunião realizada - aguardando informações)
Nova Dutra (sem resposta)
Secretaria Estadual de Logística e Transportes



CARACTERIZAÇÃO GERAL DO MUNICÍPIO.

Fonte: Plano de Saneamento Básico de Pindamonhangaba (Anexo à Lei Complementar 35/2013)

LOCALIZAÇÃO

Inserido na região central do Vale do Paraíba, o Município de Pindamonhangaba está localizado na porção leste do Estado de São Paulo. Limita-se a noroeste com os Municípios de Campos do Jordão e Santo Antonio do Pinhal, a leste com Guaratinguetá, Potim e Roseira, a sul com Taubaté e a oeste com Tremembé e Monteiro Lobato. Encontra-se nas coordenadas 22º 56' 15" S e 45º 26' 15" W.

O principal acesso para Pindamonhangaba é rodoviário. De São Paulo são aproximadamente 140 km pela Rodovia Presidente Dutra (BR-116).

RELEVO

Localizada entre a depressão do Rio Paraíba do Sul e as escarpas e reversos da Serra do Mar, ao sul, e da Serra da Mantiqueira, ao norte, Pindamonhangaba tem sua área urbana a 550 m de altitude em relação ao nível do mar. As maiores altitudes encontram-se na divisa com Campos de Jordão e ultrapassam os 1.700 m.

HIDROGRAFIA

Os principais cursos d'água que cortam o município são os Rios Paraíba, Piracuama, Una e Tapanhão, além dos Ribeirões Ipiranga, dos Surdos e do Curtume.

SOLOS E GEOLOGIA

Ao norte, Pindamonhangaba encontra-se sobre Cambissolo Háplico, na porção central está situada sobre Latossolo Vermelho-Amarelo e Argilossolo Vermelho-Amarelo, ao sul. Em termos geológicos, Pindamonhangaba encontra-se, ao sul, sobre rochas gnáissicas de origem magmática e/ou sedimentar de médio grau metamórfico e rochas graníticas desenvolvidas durante o tectonismo; sedimentos arenosos e argilosos, podendo incluir níveis carbonosos do Terciário, no centro, e sedimentos arenosos do Pleistoceno, ao norte.

Pindamonhangaba possui cerca de 20% de sua área total (14.443 ha.), cobertos por vegetação natural remanescente, classificada como Florestas Ombrófila Densa.

CLIMA

Segundo o Centro de Pesquisas Meteorológicas e Climáticas Aplicadas à Agricultura – CEPAGRI (www.cpa.unicamp.br), o clima da região é caracterizado por temperatura média anual de 22,4°C, oscilando entre mínima média de 15,9°C e máxima média de 28,8°C. A precipitação média anual é de 1.436,9 mm.



PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PINDAMONHANGABA

DADOS SOCIOECONÔMICOS

Pindamonhangaba tinha, em 2010, 147.034 habitantes, distribuídos em uma área de 730,17 km², com densidade de 201,37 hab./km². A maior parte da população vive em área urbana, com taxa de urbanização de 96,4%.

O índice de mortalidade infantil (13,88 / 1.000) encontra-se ligeiramente acima do apontado pelo Estado (12,48 / 1.000) e o de mortalidade entre 15 e 34 anos (106,51 / 100.000) está abaixo do estadual (124,37 / 100.000).

CARACTERIZAÇÃO	ANO	PINDAMONHANGABA	ESTADO DE SÃO PAULO
População	2010	147.034 hab.	41.252.160 hab.
Grau de Urbanização	2010	96,40 %	98,88 %
Taxa de Crescimento Anual	2010	1,57 % a a	1,10 % a a
Área	2010	730,17 km ²	248.209,43 km ²
Densidade demográfica	2010	201,37 hab./km ²	166,20 hab./km ²
Mortalidade Infantil	2009	13,88 ‰	12,48 ‰
Mortalidade entre 15 e 34 anos	2009	106,51 (1/100.000 hab.)	124,37 (1/100.000 hab.)
Taxa de analfabetismo (Pop de ≥15anos)	2000	5,57 %	6,64 %

IDH – ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO

O IDH foi desenvolvido pela ONU - Organização das Nações Unidas - dentro do PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. Trata-se de uma medida de comparação entre Municípios, Estados, Regiões e Países, com objetivo de medir o grau de desenvolvimento econômico e a qualidade de vida oferecida à população. Este índice é calculado com base em dados econômicos e sociais (expectativa de vida ao nascer, educação e PIB per capita) e varia de 0 (nenhum desenvolvimento) a 1 (desenvolvimento total).

Em Pindamonhangaba, o IDH-M apontado para o ano de 2000 foi de 0,815, superior às medições anteriores (1980 e 1991), colocando o município no ranking do Estado na 83ª posição. O município se encontra acima do IDH estadual que é 0,814.

Evolução do Índice de Desenvolvimento Humano Municipal – IDHM

	1980		1991		2000	
	IDHM	Posição	IDHM	Posição	IDHM	Posição
Pindamonhangaba	0,741	36	0,758	102	0,815	83
Est. de São Paulo	0,728	-	0,973	-	0,814	-

Fonte: SEADE.



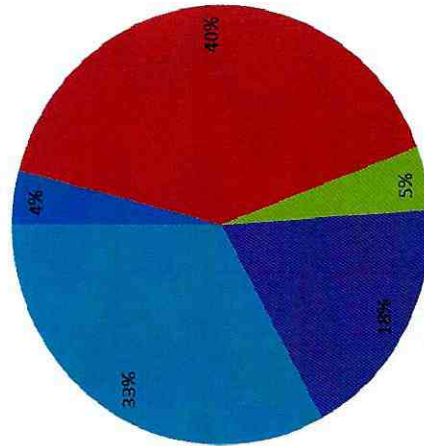
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PINDAMONHANGABA

ECONOMIA

A economia de Pindamonhangaba baseia-se principalmente na Indústria. Conta com empresas como: Bundy Refrigeração, EXALL, Gerdau, Latasa, Novelis, GV e Tenaris Confab, além da atividade Agropecuária.

Conforme dados de SEADE para 2008, nas contratações com vínculo empregatício, destacou-se a Indústria, com 40,25%, e a prestação de Serviços, com 32,99% do total. (v. gráfico abaixo)

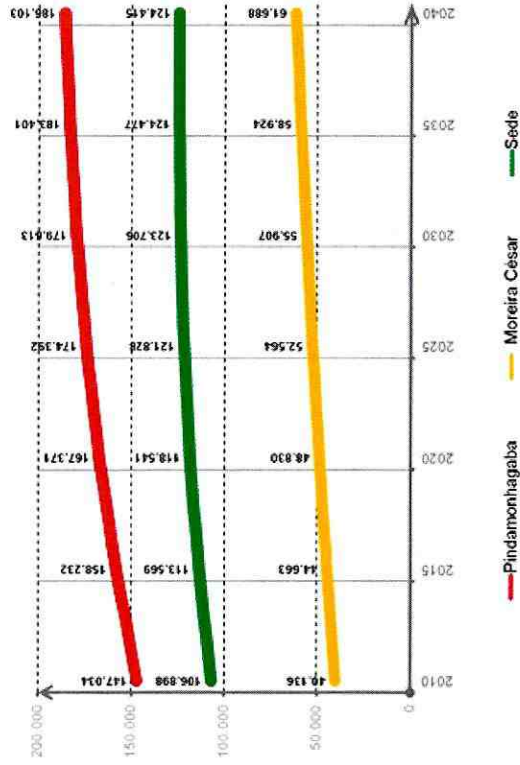
Ainda segundo o SEADE, o Produto Interno Bruto e a renda per capita tiveram variação no período de 2003 a 2008, com incremento de seus valores, de R\$ 2.743,07 milhões e R\$ 7.489,99, respectivamente.



PROJEÇÃO DEMOGRÁFICA

As populações do Município foram projetadas a partir dos dados do Censo 2010 do IBGE. O município de Pindamonhangaba conta com dois distritos: o Distrito-Sede e Moreira César

Ano	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040
Pindamonhangaba	147.034	158.232	167.371	174.392	179.613	183.401	186.103
Moreira César	40.136	44.663	48.830	52.564	55.907	58.924	61.688
Sede	106.898	113.569	118.541	121.828	123.706	124.477	124.415





PLANO DIRETOR 2006

Em termos gerais o presente Plano de Mobilidade Urbana acompanha o Plano Diretor Participativo em vigor, buscando seu detalhamento e um foco mais específico apontando programas, projetos e obras que venham dar maior concretude para sua aplicação, especialmente o que diz a Seção I do Título IV, a seguir transcrito:

PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO

TÍTULO IV - DO DESENVOLVIMENTO URBANO E RURAL

SEÇÃO I: DA MOBILIDADE URBANA

Art. 32. A Política Municipal de Mobilidade Urbana trata do movimento que permite as atividades de comunicação, pelo deslocamento de pessoas ou veículos de um ponto a outro dentro do espaço urbano, abrangendo a rede viária, o transporte público e privado, coletivo e individual, bem como os seus espaços complementares.

Art. 33. Tem como objetivo geral a melhoria da qualidade de vida dos habitantes do Município, possibilitando à comunidade a realização de seus deslocamentos de forma econômica, segura e confortável, devendo:

- I. respeitar o direito fundamental do cidadão ao transporte;
- II. garantir a circulação das pessoas e dos bens necessários ao funcionamento do sistema social e produtivo;
- III. priorizar as intervenções físicas, sejam do tipo implantação ou pavimentação de vias, nos locais onde trarão maior benefício à população;
- IV. conceber as ações municipais de modo a garantir a prioridade do transporte coletivo público frente ao transporte individual no sistema viário;
- V. desenvolver os meios não motorizados de transporte, estimulando a circulação de pedestres e ciclistas com segurança;
- VI. reconhecer a importância dos pedestres;
- VII. proporcionar mobilidade às pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade;
- VIII. utilizar os instrumentos urbanísticos previstos nesta Lei, quando a implantação de todo e qualquer empreendimento (habitacional, comercial, industrial ou de outra natureza) acarretar aumento significativo de

demanda de circulação e transporte, visando transferir os custos desse impacto para o empreendedor;

IX. estimular a circulação dos pedestres em relação aos veículos e dos veículos coletivos em relação aos particulares, priorizando os investimentos e o uso do sistema viário para o pedestre e o transporte coletivo;

X. dar prioridade aos investimentos no sistema viário, quanto aos equipamentos de gerenciamento do trânsito, sinalização, operação, e fiscalização, visando a sua estruturação e integração municipal e regional;

XI. dar prioridade às obras de complementação do sistema viário estrutural, melhorando a fluidez e a segurança do trânsito;

XII. estabelecer uma política de planejamento, integrando os Sistemas Viário e de Operação de Transportes aos sistemas Intermunicipal, Estadual e Federal;

XIII. disciplinar a circulação do transporte de carga que utiliza a malha viária no Município, minimizando a sua interferência na área urbanizada principalmente para cargas perigosas;

XIV. minimizar os efeitos nocivos gerados pelos veículos automotivos; como acidentes além da poluição sonora e atmosférica.

XV. planejar o sistema viário segundo critérios de conforto e segurança, da defesa do meio ambiente, obedecendo as diretrizes da estrutura urbana;

XVI. estabelecer mecanismo de controle e participação da sociedade, tanto na formulação quanto na implementação da política do transporte e circulação;

XVII. ampliar a inclusão social, principalmente das pessoas com deficiência permanente;

XVIII. estabelecer a segurança do cidadão em seu deslocamento como critério de eficiência da política de Transporte e Circulação independentemente do modo de transporte que utiliza, combatendo todas as formas de violência no trânsito;

XIX. estabelecer diretrizes e procedimentos que possibilitem a mitigação do impacto da implantação de empreendimentos pólos geradores de tráfego, quanto ao sistema de circulação e de estacionamento, harmonizando-os com o entorno, bem como para a adaptação de pólos existentes, eliminando os conflitos provocados;



PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PINDAMONHANGABA

XX. criar condições para que a iniciativa privada possa, com recursos próprios, viabilizar a implantação de dispositivos de sinalização e obras viárias, necessários ao sistema viário, inclusive em decorrência dos empreendimentos mencionados no inciso anterior;

XXI. incentivar a integração intermodal do transporte de cargas e de passageiros;

XXII. ordenar um sistema de circulação de cargas, de forma a minimizar a interferência com o sistema viário intra-urbano, em especial na área central.

SEÇÃO II: DO TRANSPORTE URBANO

Art. 34. O sistema de transporte urbano de Pindamonhangaba é o conjunto de infra-estrutura, veículos e equipamentos utilizados para o deslocamento de pessoas e bens na área urbana, que possibilita o acesso dos indivíduos ao processo produtivo, aos serviços, aos bens e ao lazer, ao direito de ir e vir.

Art. 35. O sistema de transporte urbano é formado por:

- I. sistema viário - constituído pela infra-estrutura física das vias e logradouros que compõem a malha por onde circulam os veículos;
- II. sistema multimodal de circulação - conjunto de elementos voltados para a operação do sistema viário, compreendendo os equipamentos de sinalização, fiscalização e controle de tráfego;
- III. sistema de transporte público de passageiros - constituído pelos veículos de acesso público, pelas estações de passageiros e abrigos, pelas linhas de ônibus, pelas empresas operadoras e pelos serviços de táxi;
- IV. sistema de transporte de carga - constituído pelos veículos, centrais, depósitos, armazéns e operadores de cargas;
- V. sistema cicloviário - constituído por ciclofaixas e ciclovias interligadas;

Art. 36. São prioridades da política de transporte urbano do Município, a implantação dos terminais discriminados no Mapa do sistema de Transporte, Anexo 3, integrante desta Lei, a saber:

- I. Terminal Rodoviário e Urbano
- II. Terminal Urbano

SUBSEÇÃO I: DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 37. O Sistema Viário têm os seguintes objetivos:

- I. assegurar o fácil deslocamento de pessoas e bens no Município;
- II. induzir a ocupação adequada e desejada do solo urbano;
- III. garantir a fluidez adequada dos veículos conforme o tipo de via;

IV. elaborar o Plano Viário Geral para a cidade, bem como para suas áreas de expansão, adequando-o à estrutura urbana e às diretrizes ambientais constantes neste Plano;

V. garantir sinalização e fiscalização viárias eficientes;

VI. reduzir a interferência da ferrovia na malha viária na área central.

Art. 38. Constituem diretrizes do Sistema Viário:

- 1) estruturar e hierarquizar o Sistema Viário através do plano Viário, permitindo condições adequadas de mobilidade do cidadão nas vias conforme o seu tipo;
 - 2) desenvolver programas educativos nas escolas e criar campanhas de educação do trânsito, no sentido de promover a segurança de pedestre, ciclista e motorista;
 - 3) definir o alinhamento a ser respeitado nas principais vias;
 - 4) desenvolver um programa cicloviário municipal que permita a utilização segura da bicicleta como meio de transporte, juntamente com a elaboração de normas, regras e campanhas educativas para sua correta utilização;
 - 5) priorizar a transferência do pátio de manobras ferroviário da área central para duas áreas identificadas no Mapa do Sistema Viário, anexo 2;
 - 6) promover o rebaixamento da via férrea na áreas centrais da cidade e do Distrito de Moreira César, conforme Mapa de Intervenções, Anexo 4;
 - 7) priorizar a circulação do transporte coletivo nos investimentos de expansão do Sistema Viário;
 - 8) considerar a circulação gerada pelos Pólos Geradores de Tráfego no conjunto sistema viário.
- Art. 39. O sistema viário do Município constitui-se de uma malha viária que deverá ser hierarquizada de acordo com as seguintes categorias de vias, caracterizadas essencialmente pela função que desempenham na circulação veicular:
- I. Vias Estruturais 1 – Intermunicipal: garantem a conexão intermunicipal e regional;
 - II. Vias Estruturais 2 – Inter-Regional: permitem a articulação e os deslocamentos entre regiões da cidade e a sua conexão com o sistema rodoviário;
 - III. Vias Estruturais 3 – Inter-Bairros: permitem os deslocamentos entre bairros;



PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PINDAMONHANGABA

- IV. *Vias Coletoras: permitem os deslocamentos entre bairros;*
- V. *Vias Locais: são as demais vias de tráfego local;*
- VI. *Vias Vicinais: constituídas pelas estradas rurais.*

Art. 40. *A rede viária do Município, estruturadora da organização do território, é constituída pelas vias existentes e as projetadas, nas quais serão respeitados os aspectos ambientais, topográficos e de edificações significativas quando forem objeto de projetos específicos, com diretrizes demonstradas no Mapa do sistema Viário – Anexo 2, em especial as Vias Estruturais 2 – Inter-regionais.*

SUBSEÇÃO II: DO TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 41. *O Sistema de Transporte Público de Passageiros é formado pelo Serviço de Transporte Coletivo, Táxi, e Escolar e tem os seguintes objetivos:*

I. TRANSPORTE COLETIVO:

- a. *promover transporte coletivo urbano eficiente e seguro, garantindo-o como um importante agente de desenvolvimento urbano e integração social;*
 - b. *organizar o sistema de transporte, prevendo-se linhas troncais e linhas locais, conforme indicado no Mapa do Sistema de Transporte, Anexo 3;*
 - c. *prever um programa para regularização do transporte alternativo, funcionando como transporte complementar ao de ônibus;*
 - d. *promover a contínua melhoria dos serviços objetivando o aumento da oferta e aumento da velocidade operacional do sistema;*
 - e. *estabelecer um novo padrão de atendimento que considere o desenvolvimento tecnológico de veículos e equipamentos e garanta qualidade, quantidade adequada e preço socialmente justo;*
 - f. *adequar o acesso aos veículos pelas pessoas portadoras de deficiência física e motora e às crianças, conforme artigo 93 inciso II da Lei Orgânica do Município;*
- II. **TÁXI E TRANSPORTE ESCOLAR:**
- a. *implantar um Programa de melhoria constante do serviço de Táxi, visando o aumento de qualidade dos veículos e melhor capacitação dos condutores;*

- b. *desenvolver ações para a melhoria da qualidade do Transporte de escolares através da adoção de novas tecnologias veiculares e capacitação de condutores.*

Art. 42. *Constituem-se Diretrizes do Sistema de Transporte Coletivo Urbano: a elaboração e execução do Plano Diretor de Transporte Público, nos termos do artigo 93 inciso IX da Lei Orgânica do Município:*

- II. *conciliar os traçados das linhas de transporte coletivo às vias com melhores condições de fluidez e segurança e maior acessibilidade a comércio e serviços;*
- III. *compatibilizar os serviços de transporte intermunicipal de curta distância ao sistema de transporte coletivo urbano do Município;*
- IV. *buscar uma tarifa socialmente justa, que garanta a mobilidade e acessibilidade principalmente dos setores mais carentes da população.*

SUBSEÇÃO III: DO TRANSPORTE DE CARGAS

Art. 43. *O Sistema de Transporte de Cargas compreende:*

- i. *as rotas percorridas;*
 - II. *os veículos utilizados;*
 - III. *os pontos de carga e descarga;*
 - IV. *os terminais de carga e descarga, sejam públicos ou privados.*
- Art. 44. *Constituem objetivos do Sistema de Transporte de Cargas:*
- I. *normatizar a circulação e o funcionamento do transporte de cargas atendendo as Legislações Federal e Estadual, visando minimizar os efeitos do tráfego de veículos de carga nos equipamentos urbanos e na fluidez do tráfego;*
 - II. *indicar áreas para implantação de terminais de carga visando a integração intermodal;*
 - III. *elaborar o Plano de Transporte de Cargas e de Terminais Multimodais definindo rotas, tipo de veículos, horários de circulação e localização dos pontos de carga e descarga e dos terminais públicos e privados, inclusive para cargas perigosas, compatíveis com os Sistemas Viário e de Circulação e com as atividades geradoras de tráfego;*
 - IV. *incentivar a criação de terminais próximo a entroncamentos rodoviários não congestionados e distantes das zonas residenciais.*



A seguir serão listadas as diretrizes para todos os temas abordados no processo de discussão. Trazem as propostas de acordo com as informações, dados e materiais que puderam ser acumulados no período e representam os consensos obtidos sempre contando com a análise técnica da Secretaria de Planejamento. Ressalta-se, para maior clareza e entendimento, que não se tratam de projetos para execução de obras ou programas para aplicação direta e sim de diretrizes que nortearão a elaboração destes, que deverão ser feitos seguindo as normas técnicas, a legislação respectiva e aprovados nos órgãos correspondentes. Os títulos e a respectiva numeração servirão de referência para a remissão no texto da Lei.

CAPÍTULO 1 - INSTITUCIONAL

Identificou-se que a estrutura técnica e administrativa da Prefeitura encontra-se defasada e fragilizada para atender as demandas da mobilidade urbana no Município, carecendo de reforço na sua estrutura de planejamento, operação e fiscalização.

Além disso, foi constatada a recorrente sobreposição de funções e competências nos diversos órgãos, principalmente estaduais e municipais na operação e fiscalização do trânsito, do controle e vistoria de veículos de transporte, na operação e controle do transporte coletivo.

Exemplos: EMTU, Viva Pinda, DEPTRAN e EFCJ se sobrepõem no transporte coletivo. Duas esferas da Polícia Militar, DEPTRAN e ESTAPAR no controle e punição de situações de infração de trânsito e estacionamentos. Ocorrem situações semelhantes para instalação de equipamentos de sinalização e controle de trânsito, dentre outros.

ESTRUTURAÇÃO DA PREFEITURA

Criar um órgão técnico especializado em planejamento de trânsito, com setores de pesquisa e estatística, de engenharia de trânsito, de projetos de sinalização e de aplicação de tecnologia inovadoras. Esse órgão também seria o responsável pelo acompanhamento e controle do Plano de Mobilidade Urbana de Pindamonhangaba.

Recompôr e ampliar o quadro de agentes de trânsito, mantendo um processo contínuo e aprofundado de capacitação e treinamento tendo como princípio a prevenção e a orientação, sem que se deixe aplicar as medidas punitivas com justiça e rigor quando necessárias.

ARTICULAÇÃO INTERINSTITUCIONAL

Criar comitês de gerenciamento permanentes para as áreas de sobreposição de atuação para estabelecimento de protocolos de atuação, concatenação de agendas, realização de operações conjuntas, bem como formatar e tomar as providências para a formalização de acordos e convênios que se fizerem necessários.



CAPÍTULO 2 - SISTEMA VIÁRIO

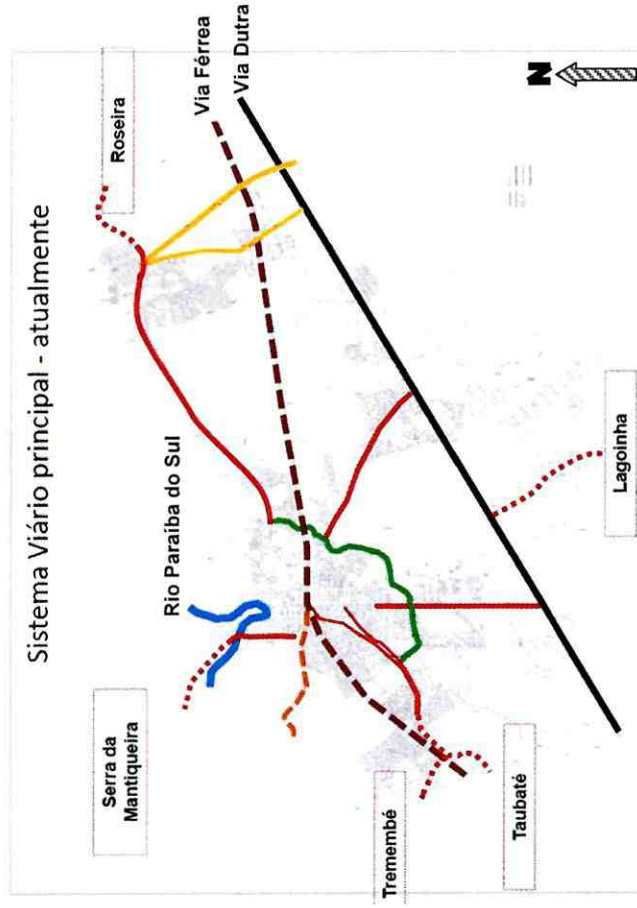
CARACTERIZAÇÃO

O sistema viário do município caracteriza-se por ser radiocêntrico tendo como ponto focal o centro tradicional da cidade. A estrutura principal é limitada pelas rodovias Presidente Dutra e SP 62, a várzea do Paraíba ao Norte e a topografia mais acidentada em direção à Serra da Quebra-cangalha ao Sul e estruturada pelas principais vias de acesso ao município, os eixos da SP 62 tanto vinda de Taubaté quanto de Moreira Cesar, a entrada principal SPA/ Av. Nossa Senhora do Bom Sucesso, a ligação via Av. Manoel Cesar Ribeiro e a ligação com a Serra da Mantiqueira com o acesso via Av. Teodorico Cavalcante Souza, todas elas quase que totalmente integradas pelo Anel Viário, faltando sua finalização na ligação Norte.

O fato de que a urbanização mais acelerada de Pindamonhangaba ter se dado da década de 70 do século XX em diante, quando já em vigor as leis gerais de parcelamento e loteamento e o Código Florestal evitaram que o sistema viário da cidade viesse a ocupar os fundos de vale, situação que prejudicou as principais cidades da Região Metropolitana do eixo industrial da Via Dutra.

Outro aspecto que evitou tensões urbanas até o momento, (hoje não é mais assim, há crescente demanda urbana sobre as áreas limitrofes e ao sul) é a relativa distância entre a malha urbana existente e a Via Dutra.

Mais que sabido é o obstáculo causado pela via férrea ao cortar o centro da cidade e do distrito de Moreira Cesar.





PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PINDAMONHANGABA

DIRETRIZES GERAIS/ PLANO DIRETOR

As diretrizes gerais para o sistema viário correspondem às dadas pelo Plano Diretor Participativo em vigor com o detalhamento dos pontos a seguir.

DISSIPACÃO DE CONFLITOS

Os levantamentos e estudo revelam que há um acúmulo de conflitos de trânsito e sobrecarga de veículos, de transporte coletivo, individuais e de carga em todas as principais entradas na sede do município com as estradas de acesso chegando em vias de pistas duplas e afunilando para vias simples para entrar no perímetro central, que é naturalmente o ponto focal principal do tráfego. A exceção é o acesso da entrada de Taubaté/Tremembé que se integra à malha viária central através de um sistema binário, recentemente implantado, formado pelas ruas Francisco Lessa e Fontes Júnior.

Os sistemas binários de trânsito consistem na separação de cada sentido de fluxo em vias diferentes. Conceitualmente tal distribuição do tráfego em binários deve fazer que cada via abrigue a metade do fluxo total da via anteriormente ocupada pela mão dupla e também possibilita a implantação de mais de faixas de rolamento e área de estacionamento.

Para reduzir os pontos de conflito identificados e melhorar a distribuição do tráfego propõe-se a inversão do sistema concentrador hoje existente para uma implantação de um sistema que leve à dissipação do trânsito por várias vias com a implantação de sistemas binários e/ou múltiplos de trânsito, eliminando também assim os cruzamentos em tesouras nas vias e aumentando os espaços para a correta implantação de pontos de ônibus e ciclovias.

As alterações não implicam em realização de obras de engenharia mas principalmente em sinalização, pintura, implantação de dispositivos luminosos, divulgação e educação.

Para cada um dos pontos abaixo discriminados será elaborado um projeto técnico após os levantamentos métricos, tamanho e características das vias, contagem de veículos, estacionamentos e uso do solo.

SPA 99/060 / NOSSA SENHORA DO BOM SUCESSO

Sistema binário com Avenida Nossa Senhora do Bom Sucesso, Albuquerque Lins e Frederico Machado





PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PINDAMONHANGABA

SPA 92/060 - MANOEL CESAR RIBEIRO / FORTUNATO MOREIRA

Sistema binário com Fortunato Moreira e Francisco de Oliveira com continuidade da duplicação da Av. Manoel Cesar Ribeiro da rotatória do Anel Viário até o viaduto sobre a RFFSA.



SPA 62 - RUA SÃO JOÃO BOSCO

Sistema binário com Monsenhor João José de Azevedo e Monteiro de Godoi





**SP 132 - DR. CAIO GOMES FIGUEIREDO / AV. TEODORICO
CAVALCANTE DE SOUZA**

*Sistema binário com Bicudo Leme, Dr. João Ribeiro e Rua dos
Andradas e ligação com o Anel Viário.*



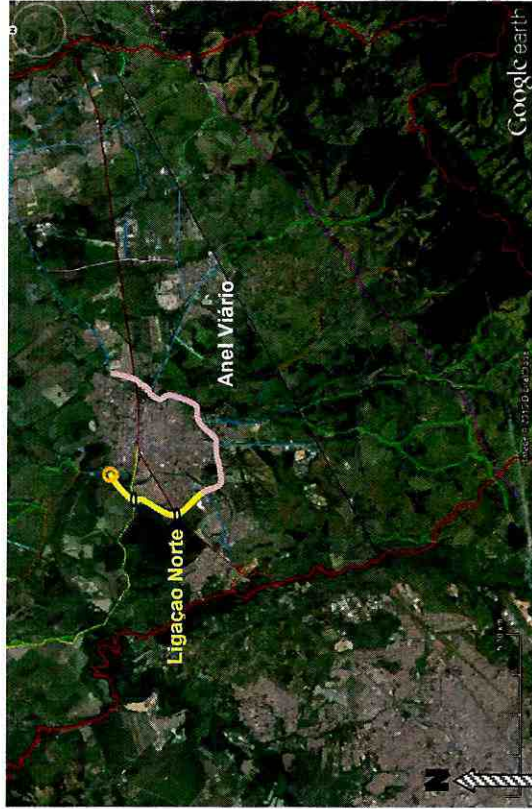
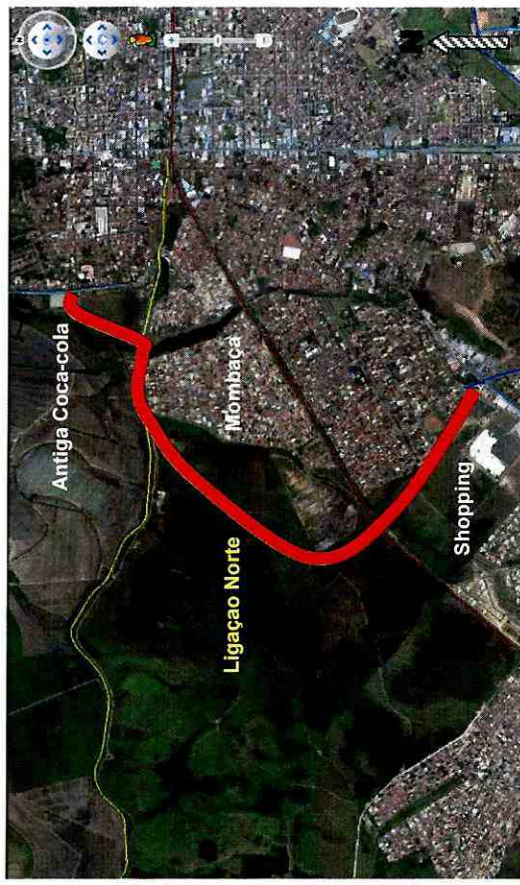


CONTINUIDADE DO ANEL VIÁRIO

LIGAÇÃO NORTE

Para concluir o Anel Viário falta a ligação entre a área próxima ao Shopping Center e a ligação com a saída norte da cidade, passando nos limites do loteamento Lessa, passando pela a linha férrea da EFCJ, e acessando a Av. Teodorico Cavalcante de Souza.

Contratar o Estudo de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental - EVTEA - e posteriormente o projeto executivo da via com as seguintes características: pista dupla com canteiro central, acostamento simples, travessias com caixas correspondentes à largura da via (sem afunilamento), ciclovia. O projeto funcional dará a orientação para previsão orçamentária, áreas para aquisição/doação/desapropriação.





INDICAÇÕES DE TRAÇADOS E ARTICULAÇÕES RODOVIÁRIAS PRINCIPAIS

A médio e longo prazos tudo indica que a urbanização da cidade irá transpor a via Dutra e também é possível e desejável o prolongamento da rodovia Carvalho Pinto até a cidade de Aparecida cortando longitudinalmente o município.

Experiência recente em cidade vizinha demonstrou que, se o município não deixar muito bem explicitado nas suas normas urbanísticas como e onde as obras de abrangência regional e nacional se implantarão no seu território problemas de ocupações irregulares e de finalização dos traçados e dos projetos tornam-se custosos e desgastantes para as administrações e para os municípios.

Nesse sentido propõem-se as seguintes diretrizes para:

Prolongamento da rodovia Carvalho Pinto

Definição de uma faixa de 250 m de largura ao sul do gasoduto como a área indicada para implantação do prolongamento da rodovia com, no mínimo, dois sistemas de acesso com trevos rodoviários completos. Um na ligação com a Via Estrutural SP 62/Feital/Dutra, prevendo a ligação com Lagoinha e outro de interligação com a futura via de ligação Oeste - Una





LIGAÇÃO OESTE - UNA

Definição do traçado uma via seguindo o vale do Rio Una, ligando o futuro prolongamento da Carvalho Pinto, Dutra, SP 62 (Taubaté/Tremembé) e acesso à ligação Norte do Anel Viário

Contratar o EVTEA e posteriormente o projeto funcional da via com as seguintes características: pista dupla com canteiro central, acostamento simples, travessias com caixas correspondentes à largura da via (sem afunilamento), ciclovia. o projeto funcional dará a orientação para previsão orçamentária, áreas para aquisição/doação/desapropriação as diretrizes de parcelamento e loteamento para as glebas no trajeto.



VIAS ARTERIAIS

ESTRUTURAL NORTE/SUL - SP 62/FEITAL/DUTRA/CARVALHO PINTO/LAGOINHA

Concluir a implantação do projeto em andamento da SP 62 até o Feital transpando a ferrovia próximo às indústrias GV e Novelis e contratar o EVTEA e posteriormente o projeto funcional de prolongamento até a via Dutra com as seguintes características: pista dupla com canteiro central, acostamento simples, travessias com caixas correspondentes à largura da via (sem afunilamento), ciclovia. O projeto funcional dará a orientação para previsão orçamentária, áreas para aquisição/desapropriação e as diretrizes de parcelamento e loteamento para as glebas no trajeto.





PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PINDAMONHANGABA

ESTRUTURAL LESTE/OESTE - UNA/FEITAL/MOREIRA CESAR

Iniciar os estudos de traçado, se possível utilizado as áreas lindeiras às linhas de alta tensão, cruzando o Parque da Cidade/Parque da Juventude e as estradas do Buriti e do Atanásio, contratar o EVTEA e posteriormente os projetos



ESTRUTURAL INTERMEDIÁRIA ENTRE DUTRA E CARVALHO PINTO

Iniciar os estudos de traçado, contratar o EVTEA e posteriormente os projetos de via estrutural intermediária entre a via Dutra e o futuro prolongamento da Carvalho Pinto.





MOREIRA CESAR

A estrutura viária do distrito é bem dimensionada e o trânsito de passagem vindo da Via Dutra tem formas de contornar a cidade através da Av. Luiz Dumont Villares ligando diretamente à SP 62 interligando-se ao conjunto da malha viária da cidade.

Foram identificados dois problemas principais:

- 1) a existência de uma única transposição da via férrea na área urbanizada através de um viaduto estreito e com rampas acentuadas.
- 2) A existência do pedágio na Via Dutra que obrigou a instalação de pedágios intermediários nas vias locais entre o distrito e a sede para impedir a fuga de usuários da rodovia para não pagar o pedágio oficial.

Esta situação inibe significativamente a expansão da rede viária no interstício entre o distrito e a sede - área que se encontra em processo de urbanização cada vez maior, e restringe as possibilidades de fortalecimento da ligação oeste/leste especialmente através da utilização da Estrada do Atanásio.

Ressalte-se que não há mais retorno econômico importante em impostos municipais para o município por abrigar o pedágio no seu território.

NOVO VIADUTO SOBRE LINHA FÉRREA

Construir mais uma travessia sobre a linha férrea, seguindo projeto já em estudo na Prefeitura juntamente com a implantação do novo cemitério, com ligação com a Estrada do Atanásio.



Traçado ilustrativo de via e viaduto

PEDÁGIO DA VIA DUTRA

Iniciar tratativas com a ANTT e Nova Dutra para a equacionar a situação do pedágio da Via Dutra transferindo-o para local tecnicamente mais adequado que não interfira e prejudique como hoje a dinâmica urbana e o trânsito inter-municipal eliminando a necessidade de implantação de pedágios nas vias internas do município.



CAPÍTULO 3 - SISTEMA FERROVIÁRIO

CARACTERIZAÇÃO

É por demais sabido e diagnosticado que a presença da estrada de ferro cortando o centro da cidade, com passagens em nível e viadutos, causa grandes problemas para integração da malha urbana e para o trânsito de veículos e pedestres.

DIRETRIZ GERAL/ PLANO DIRETOR

O Plano Diretor Participativo em vigor estabelece:

Art. 38. Constituam diretrizes do Sistema Viário:

[...]

- 5) priorizar a transferência do pátio de manobras ferroviário da área central para duas áreas identificados no Mapa do Sistema Viário, anexo 2;
- 6) promover o rebaixamento da via férrea na áreas centrais da cidade e do Distrito de Moreira César, conforme Mapa de Intervenções, Anexo 4;

OPÇÕES PARA REMOÇÃO DO CONFLITO DA VIA FÉRREA

REBAIXAMENTO

Em Audiência Pública realizada recentemente com a presença de representantes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT foi feita a apresentação do projeto do rebaixamento da via férrea e esclarecido que, por tratar-se de estrutura de propriedade da União e sob sua responsabilidade funcionando sob a concessão de operação da empresa MRS Logística, a contratação do projetos executivos e complementares e a execução da obra são de exclusiva competência do Governo Federal.

Foi esclarecido também que caberá agora a obtenção de dotação orçamentária federal, de preferência com a inclusão no Programa de Aceleração do Crescimento, para viabilizar a constinuidade dos trabalhos.

DIRETRIZ GERAL DE ENCAMINHAMENTO

A Prefeitura e a Câmara Municipal deverão interceder junto à esfera federal para alocação de recursos para realização da obra do rebaixamento.

Conjuntamente com isso a Prefeitura deverá dar continuidade das conversações com a MRS Logística para buscar soluções técnicas para melhorar a travessia da via férrea.



ESTRADA DE FERRO CAMPOS DO JORDÃO

No processo de levantamento de dados inicial verificou-se que a EFCJ vem nos últimos anos recuperando sua infraestrutura e sua capacidade operacional.

TREM TURÍSTICO

Colaborar com a reativação do trem turístico até Campos do Jordão, previsto para o corrente ano, formalizando parceria com a Prefeitura para revitalização do entorno da Estação e para a melhoria dos pontos intermediários, cruzamentos, acessos, sinalização e integração com o Circuito Turístico municipal.

TREM DE SUBÚRBIO

Articulação institucional para elaboração de projeto para a implantação de um ramal ferroviário para transporte coletivo de passageiros entre a estação central e o bairro do Araretama.





CAPÍTULO 4 - SISTEMA CICLOVIÁRIO

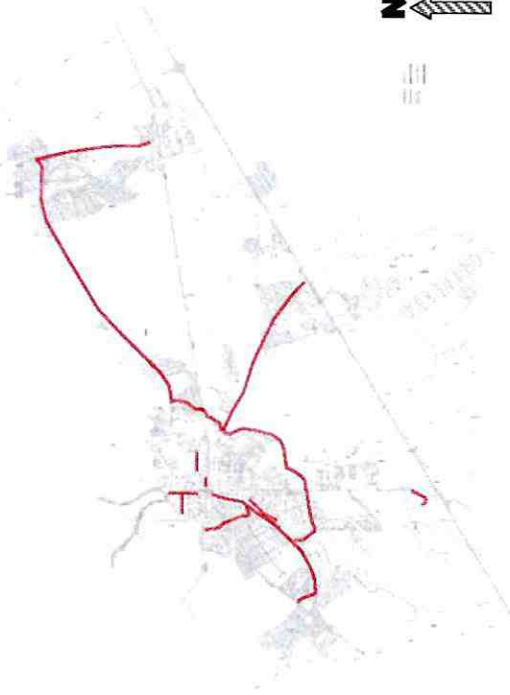
CARACTERIZAÇÃO

Ao fazer o levantamento do sistema cicloviário municipal concluiu-se que existe uma rede significativa implantada, com ciclovias e ciclofaixas, perfazendo mais de 30 km.

DIRETRIZES GERAIS

Buscar a implantação de novas ciclovias seguindo as normas mais atuais buscando privilegiar as ciclovias exclusivas sobre as ciclofaixas e outras opções compartilhadas.

CICLOVIAS e/ou CICLOFAIXAS
33 km - 4.545 hab/km



BICICLETÁRIOS

Para um sistema cicloviário ser completo é imprescindível a existência de locais seguros e com vagas suficientes para a guarda das bicicletas próximos dos principais pontos de interesse de acesso. Os bicicletários devem ser públicos, com os usuários se responsabilizando pelo trancamento do veículo, porém com vigilância pública permanente.

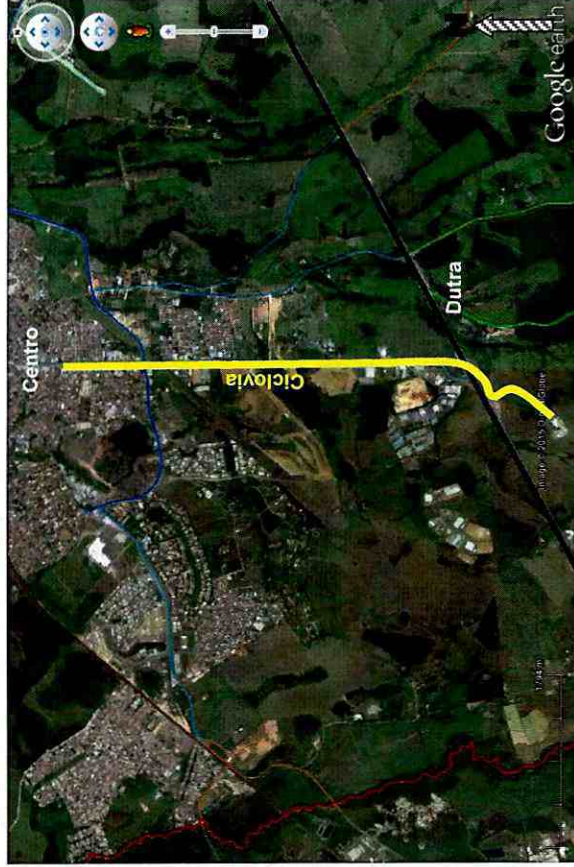
Implantar bicicletários: Próximo ao terminal de transporte coletivo urbano, Próximo ao Mercado Municipal, no centro do Araretama, no centro de Moreira Cesar e na Cidade Nova próximo da Av. Manoel Cesar Ribeiro.

Os estudos para a implantação dos bicicletários deverão avaliar a possibilidade de funcionarem através de sistema de concessão para a cobertura dos custos de implantação e manutenção.



IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIA NA AV. NOSSA SENHORA DO BOM SUCESSO ATÉ A VIA DUTRA.

Construir uma ciclovia, segregada, desde a FAPI, na avenida existente e depois utilizando a faixa de domínio do DER no trecho da Dutra à Rotatória “João do Pulo” e, seguindo, utilizando um dos canteiros laterais na Av. Nossa Senhora do Bom Sucesso, completando com ciclofaixa até o centro da cidade.



RODOVIA DR. CAIO GOMES FIGUEIREDO E ESTRADAS RURAIS

Articular e estudar junto ao DER a implantação de acostamento na Rodovia Dr. Caio Gomes Figueiredo para o trânsito de bicicletas, cavalos, charretes e peregrinos no Caminho da Fé.

Indicar a locação de vias compartilhadas e bem sinalizadas e com orientação de cuidado dos motoristas com ciclistas nas vias rurais pavimentadas.



CAPÍTULO 5 - TRANSPORTE COLETIVO

CARACTERIZAÇÃO

As propostas para o sistema de transporte coletivo não puderam avançar por não ter sido possível a realização a tempo de uma pesquisa de origem e destino detalhada e profunda como se faz necessária. Com essa pesquisa poder-se-ia conhecer as demandas e motivações de viagens e deslocamentos, os tipos de transporte utilizado, o uso de veículos automotores, ônibus, motos, bicicletas, viagens a pé, etc.

De posse dessas informações seria possível também aplicar sistemas de interpretação e modelagem de transporte, cálculo de horários e linhas, localização das paradas para embarque e desembarque, cálculos de tarifa e demais parâmetros técnicos para balizar o modelo de transporte coletivo do município.

INFRAESTRUTURA

Seguir as melhores técnicas para a implantação das vias, pontos de embarque e desembarque e sinalização.

INTEGRAÇÃO METROPOLITANA

Prever a integração de trajetos, viagens e bilhetagem com o transporte intermunicipal e metropolitano sob a gerência da EMTU, principalmente com a implantação do novo terminal de transporte coletivo central

INTEGRAÇÃO INTRAMUNICIPAL

Prever melhorias ao modelo existente de Integração de linhas e tarifas dentro do município por período.

ATUALIZAÇÃO TECNOLÓGICA - INFORMAÇÕES EM TEMPO REAL, CONTROLE DE TRÁFEGO E DE HORÁRIOS, AUTOMAÇÃO.

Utilizar frota com o menor impacto ambiental possível, com combustíveis ecologicamente indicados, controle de tráfego por GPS, informações do sistema, horários e trajetos em tempo real via internet e celular.

NOVO TERMINAL RODOVIÁRIO

Estudar a implantação de um novo terminal rodoviário mais próximo da Via Dutra considerando o crescimento da ocupação urbana para o sul do município e evitando o tráfego de veículos grandes na região central.

PROJETO BÁSICO DE TRANSPORTE

Os estudos dos sistemas de transporte coletivo, serão realizados com base no Projeto Básico de Transporte, o qual deverá incluir descrição completa das linhas, da frota e da programação dos serviços, bem como, da demanda pagante equivalente.



NOVO TERMINAL DE TRANSPORTE COLETIVO CENTRAL

A Empresa Metropolitana de Transporte Urbano - EMTU, que gerencia o transporte coletivo intermunicipal na Região Metropolitana do Vale do Paraíba está finalizando os estudos para o projeto funcional do Sistema de Transporte Rápido Intermunicipal da Região Metropolitana que funcionará ligando as cidades de Jacareí a Pindamonhangaba.

O projeto pressupõe a instalação de um terminal em cada um dos municípios. Em Pindamonhangaba após reuniões das equipes técnicas e a discussão do assunto nas reuniões técnicas do Plano de Mobilidade, concluiu-se por instalar o terminal no centro urbano, integrando o transporte metropolitano com o municipal por ônibus e o trem de subúrbio, na área da antiga RFFSA na rua Sete de Setembro agora sob o domínio da Prefeitura por cessão do Patrimônio da União.

A EMTU se responsabiliza pelo projeto e pela obra para ser implantada em médio prazo.



TRIVALE - Pindamonhangaba

Trilha das Escolas - Pindamonhangaba, Trilhas e Pindamonhangaba - Trilhas do Terminal Metropolitano



TRIVALE - Pindamonhangaba

Terminal Metropolitano

PROPOSTA DE ÁREA PARA TERMINAL METROPOLITANO



CAPÍTULO 6 - TRANSPORTE DE CARGAS

CARACTERIZAÇÃO

O principal problema nessa área é a presença e circulação de caminhões no perímetro central independentemente dos horários e das condições de trânsito. Há pólos geradores de carga e descarga sem área interna para isso, principalmente supermercados e comércio de grande porte.

DIRETRIZES GERAIS

Definir um perímetro central no qual seriam proibidas a carga e descarga por caminhões no horário das 7h às 19h. Não haverá restrições de horário para o trânsito, carga e descarga de Veículos Urbanos de Carga - VUC.

Os estabelecimentos deverão prever baias de carga e descarga no interior de seus imóveis.

CAPÍTULO 7 - TRANSPORTE HIDROVIÁRIO

CARACTERIZAÇÃO

A partir de informações coletadas com Batalhão de Engenharia do Exército constatou-se que a navegabilidade no Rio Paraíba do Sul é limitada, não sendo possível a montante da ponte por obstruções no leito. Existem dois pontos de acesso ao rio no município: um nas instalações do próprio batalhão e outro próximo a ponte em Moreira Cesar (Sapuçaia)

DIRETRIZES GERAIS

Recomenda-se o estudo sobre a possibilidade de um passeio turístico de barco de Pindamonhangaba até o porto de Itaguaçu em Aparecida e/ou apenas no trecho entre pontes de Pindamonhangaba e Moreira Cesar



CAPÍTULO 8 - TRANSPORTE AÉREO

CARACTERIZAÇÃO

No município existem dois aeródromos regulares junto a Agência Nacional de Aviação Civil, o do Aeroclube de Pindamonhangaba e o da fazenda Santa Helena.

O primeiro funciona há muito tempo e é tradicional na cidade. Dispõe de hangares para guarda de aeronaves, curso de formação, atividades esportivas, eventos de balonismo e outras atividades correlatas.

Tem limitações administrativas em função da falta de titularidade da área. Também é limitado operacionalmente por ser limitrofe com a faixa de torres de alta tensão e não é pavimentado.

Do ponto de vista urbanístico está localizado hoje na região central da zona urbana com ocupação residencial e mista no seu entorno.

O aeródromo da fazenda Santa Helena é de uso estritamente particular, asfaltado, localizado em zona rural há aproximadamente 5 km do centro da cidade.

Diretriz

A existência de estrutura regular e operacional para o transporte aéreo está se tornando diferencial competitivo importante para o desenvolvimento econômico regional e local, possibilitando a dinamização de atividades de pesquisa e desenvolvimento, realização de reuniões de alto nível, agilidade para assessorias tecnológicas,

suporte técnico à empresas e indústrias. O recebimento de taxi aéreos (aviões e helicópteros) para transporte de passageiros e para a entrega de encomendas urgentes deverá ser cada vez mais requisitado



Aeroclube Pindamonhangaba



CAPÍTULO 9 - TRANSPORTE ESCOLAR

Segundo os dados recolhidos o transporte escolar municipal tem acontecido a contento resolvendo o acesso das crianças às escolas e com seu financiamento equacionado entre as esferas municipal, estadual e federal.

Os problemas identificados de embarque e desembarque de estudantes caracterizam-se mais como problemas de trânsito e de estabelecer a obrigatoriedade da edificação possuir baias para embarque e desembarque em tamanho suficiente.

CAPÍTULO 10 - TÁXI

CARACTERIZAÇÃO

O sistema está defasado com inúmeros pedidos de novos taxis e com vagas desocupadas. A localização de novos pontos e a determinação de número de vagas poderá ser bem embasada também com a Pesquisa Origem Destino.

Informações do serviço de táxi no município (DEPTRAN)

- Nº DE PONTOS - 20
- VAGAS OCUPADAS - 57
- VAGAS EM ABERTO – 34
- Nº DE PEDIDOS PARA TAXI - 232
- LEGISLAÇÃO ANTIGA

DIRETRIZES GERAIS

Terminar a regulamentação em estudo e proceder através de processo licitatório as permissões.



CAPÍTULO 11 - PEDESTRES

CARACTERIZAÇÃO

A valorização dos pedestres é uma das principais diretrizes da nova política de Mobilidade Urbana. Constatou-se que conceitualmente o município de Pindamonhangaba, assim como a maioria dos outros, trata a questão dos passeios, mormente sua manutenção e conservação, excetuando os das praças e prédios públicos como de responsabilidade exclusiva dos proprietários dos imóveis lindeiros.

É óbvio que, principalmente nas áreas centrais, o uso e o consequente desgaste dos passeios são causados pelo uso coletivo teoricamente de toda a população.

DIRETRIZES GERAIS

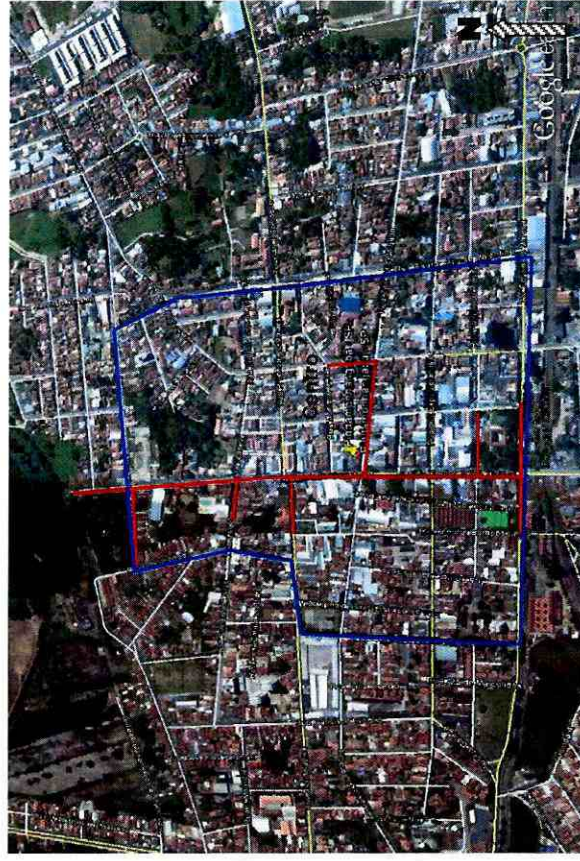
A aplicação da diretriz de priorização do pedestre requer que os passeios sejam concebidos e tratados como espaço público recebendo, portanto atenção e recursos da Prefeitura, compartilhando sua construção e reforma com o proprietário do imóvel.

Propõe-se, numa primeira etapa, a criação e implantação de um programa especial de requalificação de calçadas localizado em 4 áreas do município.

Esse programa deverá promover a regularização dos pisos, o redimensionamento das calçadas de acordo com as normas de acessibilidade, inclusive pisos podotáteis, a remoção de obstáculos e interferência, a adequação da iluminação e mobiliário urbano.

PERÍMETRO CENTRAL

Referências Bosque da Princesa, linha férrea, Gregório Costa, Praça do Quartel



Perímetro Central

Passeio Histórico e Turístico Central



PASSEIO HISTÓRICO E TURÍSTICO CENTRAL

No interior desse limite será implantado um roteiro especial com displays informativos, caracterização especial e diferenciada de pisos e mobiliário ligando os locais históricos do centro da cidade: Estação Ferroviária, Escola Pujol, Praça Monsenhor Marcondes, Igreja São José, Palácio Tiradentes, Catedral, Largo do Cruzeiro, Palacete 10 de Julho, Museu Histórico e Pedagógico D. Pedro e D. Leopoldina e Bosque da Princesa.

PERÍMETRO CENTRAL DE MOREIRA CESAR

Da Praça Principal até o Recinto São Vito passando pela Subprefeitura e CISAS.



PERÍMETRO CENTRAL DO ARARETAMA

Da região do entorno da Igreja até a Praça da Escola.





PERÍMETRO CENTRAL DA CIDADE NOVA

Da área institucional central, seguindo pela Av. Manoel Cesar Ribeiro até acesso principal e retornando até o ponto inicial incorporando a Praça.





EXPANSÃO DO PERÍMETRO CENTRAL

Expandir os limites do estacionamento regulamentado na área central bem como iniciar sua implantação no lado sul da linha férrea principalmente na região que concentra os equipamentos de saúde da cidade.



Perímetro central

CRIAÇÃO DE ESTACIONAMENTO REGULAMENTADO EM MOREIRA CESAR

Estudar e planejar a implantação de sistema de estacionamento regulamentado no centro de Moreira César.

EXPANSÃO DO PERÍMETRO PARA SETOR MÉDICO



Novo Perímetro

OUTRAS RECOMENDAÇÕES

Regulamentar a colocação dos paraciclos.

Nos estacionamentos particulares proibir a utilização da via pública para manobras e fazer com que a entrada e a saída de veículos sejam independentes.

Estudar melhor localização e regulamentação de operação e horários dos estacionamentos de veículos de fretamento de cargas na zona central.



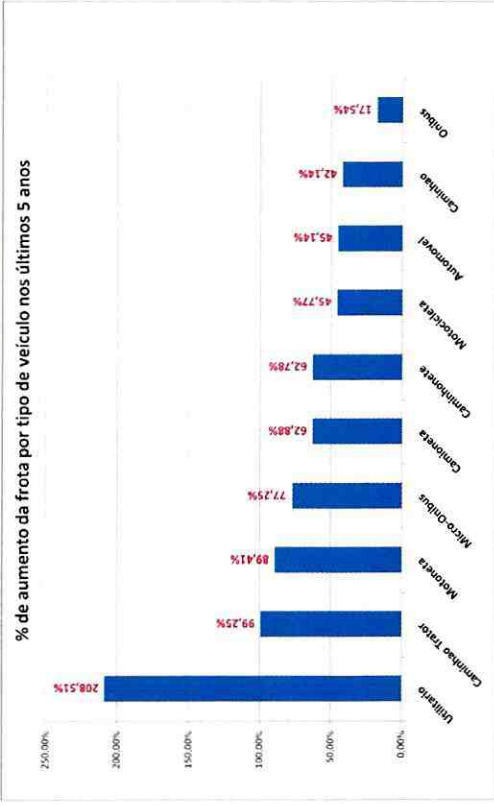
CAPÍTULO 13 - TRÂNSITO

CARACTERIZAÇÃO

A evolução da frota de veículos automotores individuais foi expressiva nas últimas décadas e a infra-estrutura viária absorveu razoavelmente seu crescimento, porém já se observa o surgimento de pontos críticos.

	dep/09	dep/10	var/10	dep/11	var/11	dep/12	var/12	dep/13	var/13	dep/14	var/14	Variaç 5 anos
TOTAL	54.194	10.73%	60.010	9,64%	65.796	8,78%	71.572	6,72%	76.384	5,22%	80.375	48,31%
AUTOMÓVEL	34.462	9,49%	37.732	8,58%	40.968	8,75%	44.553	6,95%	47.651	4,97%	50.017	45,14%
BONDE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CAMINHÃO	1.438	16,20%	1.671	8,74%	1.817	4,57%	1.900	3,79%	1.972	3,65%	2.044	42,14%
CAMINHÃO TRATOR	401	27,68%	512	22,85%	629	16,55%	733	6,14%	778	2,70%	799	99,25%
CAMINHONETE	2.896	12,53%	3.259	13,90%	3.712	11,37%	4.134	8,20%	4.473	5,39%	4.714	62,78%
CAMIONETA	1.514	9,38%	1.656	10,57%	1.831	11,36%	2.039	11,57%	2.275	8,40%	2.466	62,88%
CHASSI PLATAF	2	50,00%	1	0,00%	1	0	0	0	0	0	0	-100,00%
CICLOMOTOR	127	0,00%	127	0,00%	127	-0,79%	126	0,79%	127	0,79%	128	0,79%
MICRO-ÔNIBUS	255	13,33%	289	15,57%	334	26,05%	421	0,95%	425	6,35%	452	77,25%
MOTOCICLETA	11.369	12,24%	12.761	10,57%	14.110	6,95%	15.091	4,64%	15.791	4,95%	16.573	45,77%
MOTONETA	774	14,21%	884	16,29%	1.028	13,91%	1.171	12,55%	1.318	11,23%	1.466	89,41%
ÔNIBUS	171	26,32%	216	-16,67%	180	10,56%	199	-0,50%	198	1,52%	201	17,54%
QUADRICICLO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
REBOQUE	359	11,42%	400	17,25%	469	11,51%	523	10,90%	580	13,62%	659	83,57%
SEMI-REBOQUE	290	17,93%	342	11,11%	380	11,84%	425	12,00%	476	4,20%	496	71,03%
SEMI-CAR	7	0,00%	7	14,29%	8	0,00%	8	0,00%	8	0,00%	8	14,29%
OUTROS	2	50,00%	3	-33,33%	2	100,00%	4	25,00%	5	-20,00%	4	100,00%
TRATOR ESTEJ	3	0,00%	3	0,00%	3	0,00%	3	0,00%	3	0,00%	3	0,00%
TRATOR RODAS	23	0,00%	23	39,13%	32	15,63%	37	5,41%	39	5,13%	41	78,26%
TRICICLO	7	47,86%	10	40,00%	14	21,43%	17	-5,88%	16	-12,50%	14	100,00%
UTILITÁRIO	94	21,28%	114	32,46%	151	24,50%	188	32,45%	249	16,47%	290	208,51%

Isso se apresenta concretamente nas estatísticas de acidentes de trânsito fornecidas pela Polícia Militar que devem servir de referência para a adoção de medidas de controle com maior vigilância e implantação dos instrumentos de prevenção e fiscalização.



Estatísticas de Acidentes de Trânsito 2014 em vias urbanas.

Com vítima	422
Sem Vítima	326
Vítimas Fatais	21

Locais	Numero de acidentes
Av. Nossa Senhora do Bom Sucesso	42
Rua Suíça	25
Rua Major Jose dos Santos Moreira	21
Av. São João Bosco	15
Av. Francisco Lessa Junior	12
Av. Abel Correa Guimarães	10
Av. Japão	09
Rua Frederico Machado	08

Horários de maior incidência	Entre 12h e 22h.
------------------------------	------------------

Fonte: Polícia Militar



PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PINDAMONHANGABA

DIRETRIZES GERAIS

Reforçar o Departamento de Trânsito e modernizar o sistema de orientação controle e fiscalização com a instalação de equipamentos tecnologicamente adequados e técnicas de engenharia de trânsito, evitando a improvisação e as soluções provisórias.

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

Atualmente o programa de Educação do Trânsito - EDUTRAN é da alçada e aplicado pelo Departamento de Trânsito utilizando-se de agentes de trânsito e dos recursos oriundos de parte da arrecadação das multas. A participação do sistema educacional e da Secretaria da Educação é secundária e apenas de apoio. Recomenda-se que, o Programa de Educação de Trânsito seja desenvolvido nas escolas municipais através Secretaria de Educação e Cultura, utilizando os mesmos recursos arrecadados.

O objetivo é dar a devida importância ao aspecto pedagógico da ação que não pode ser suprido pelas características específicas dos profissionais do departamento de trânsito.

REFORÇO E MANUTENÇÃO DA SINALIZAÇÃO VERTICAL E HORIZONTAL

Programar a revisão completa da sinalização vertical e horizontal verificando os pontos críticos para correção imediata e iniciar um processo de manutenção periódico de modo que todos os pontos sejam refeitos no prazo de máximo de 3 anos, período médio de desgaste de pinturas e materiais.

SISTEMA DE REDUTORES DE VELOCIDADE

Restringir a colocação de lombadas apenas aos locais indicados pelas normas de trânsito, reforçar a sinalização de indicação de velocidade máxima permitida.

Nos pontos mais críticos, especialmente das rodovias de grande fluxo de veículos e vias arteriais implantar os dispositivos chamados de lombadas eletrônicas.

Pontos prioritários para instalação:

Av. Abel Fabrício Dias entre Moreira Cesar e Pasin/Mantiqueira e também na travessia da Vila São Benedito

Av. Manoel Cesar Ribeiro na região entre Cidade Nova e Jardim Eloyna.

Av. Nossa Senhora do Bom Sucesso próximo a Praça São Benedito e próximo ao cruzamento com a rua Tiradentes.



SISTEMA DE FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA

O porte da cidade e o tamanho da frota não permitem que o controle e a fiscalização do trânsito sejam realizados apenas com agentes de trânsito. O elemento humano é essencial nas situações críticas, no planejamento e na ação preventiva.

A ação fiscalizadora humana é constante, foco de atrito e ainda abre a possibilidade para a exacerbação da posição de autoridade considerando a limitação do contingente e a tensão natural das situações de fiscalização e imposição de punições.

Propõe-se o planejamento de um sistema de fiscalização eletrônica com radares de velocidade, sensores de avanço de sinal e câmeras de monitoramento nos pontos críticos.

Esse sistema deverá ser instalado no centro da cidade, no anel viário e nas vias arteriais, e principalmente nas vias com o maior número de acidentes.

CAPACITAÇÃO E QUALIFICAÇÃO DO CORPO DE AGENTES DE TRÂNSITO

Implantar um programa permanente de capacitação dos agentes de trânsito com ênfase nas ações educativas, não aprimoramento das relações humanas, atualização sobre legislação e estudos da dinâmica e das estatísticas de trânsito da cidade com no mínimo 20 horas/aula semestrais.



PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PINDAMONHANGABA

CAPÍTULO 14 - TABELA DE ENCARGOS

CAPÍTULO	TAREFA/AÇÃO/PROGRAMA	DETALHAMENTO	ESTIMATIVA DE CUSTOS	PRAZO	RESPONSÁVEL
1 - INSTITUCIONAL	ESTRUTURAÇÃO DA PREFEITURA	Constituir setor de planejamento de trânsito na SEP/DPL com profissional especializado em engenharia de trânsito, técnico em engenharia de trânsito e oficial de administração, atribuições: organizar estatísticas de trânsito e transporte coletivo, elaborar e/ou contratar projetos e especificações de equipamentos; estudar e propor alterações nas linhas e horários das linhas de transporte coletivo.	Engenheiro R\$ 70.000,00; ; Técnico R\$ 45.000,00; Oficial administrativo R\$ 35.000,00. Total pessoal R\$ 150.000,00 ao ano. Instalação moveis, equipamentos e softwares R\$ 50.000,00 (único)	Curto	Gabinete/SEP
	ARTICULAÇÃO INTERINSTITUCIONAL	Constituir comitês de coordenação para: fiscalização de veículos de transporte escolar (SEC, DEPTRAN, PM e Ciretran); Fiscalização de trânsito e veículos, (PM, DEPTRAN, PRF e PM); transportes coletivo (Prefeitura (SEP e DEPTRAN)), EMTU, Concessionária e EFCJ)	Tempo de trabalho e despesas administrativas correntes.	Curto	DEPTRAN
2 - SISTEMA VIÁRIO	DISSIPACÃO DE CONFLITOS	planejar e projetar	R\$ 15.000,00 x 4 = R\$ 60.000,00	Curto	SEP/DEPT RAN
	CONTINUIDADE DO ANEL VIÁRIO - ligação Norte	Implantar sistemas	R\$ 150.000,00 x 4 = 600.000,00	Médio	
		contratar Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental com alternativas.	R\$ 20.000,00	Curto	SEP
	PROLONGAMENTO DA RODOVIA CARVALHO PINTO	Projeto executivo	R\$ 150.000,00	médio	SEO
		Comunicar aos órgãos de planejamento de transportes do Estado e da União. remeter o detalhamento às revisões do Plano Diretor	Tempo de trabalho e despesas administrativas correntes.	Curto	Gabinete/SEP
			Tempo de trabalho e despesas administrativas correntes.	Médio	



PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PINDAMONHANGABA

LIGAÇÃO OESTE - UNA	contratar Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental com alternativas	R\$ 30.000,00	médio	SEP
	projeto básico/executivo	R\$ 200.000,00	longo	SEO
ESTRUTURAL NORTE/SUL - SP 62/FEITAL/DUTRA/CARVALHO PINTO/LAGOINHA	Implantação	Sem estimativa	longo	SEO
	contratar Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA	R\$ 20.000,00	Curto	SEP/SEO
	Comunicar aos órgãos de planejamento de transportes do Estado e da União sobre as futuras ligações com Via Dutra e Carvalho Pinto	Tempo de trabalho e despesas administrativas correntes.	médio	SEP/SEO
	projetos	Projetos R\$ 200.000,00	longo	SEP/SEO
	Implantação	sem estimativa	longo	SEP/SEO
	Fazer Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA.	R\$ 45.000,00	Médio	SEP
ESTRUTURAL LESTE/OESTE - UNA/FEITAL/MOREIRA CESAR	Remeter à revisão do Plano Diretor para detalhamento.	Tempo de trabalho e despesas administrativas correntes.	médio	SEP
	projetos e implantação	R\$ 200.000,00	Longo	SEP/SEO
	Implantação	Sem estimativa	longo	SEO
ESTRUTURAL INTERMEDIÁRIA ENTRE DUTRA E CARVALHO PINTO	Fazer Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental de traçado para instruir revisão do Plano Diretor	R\$ 45.000,00	médio	SEP
	projetos	R\$ 200.000,00	longo	SEP/SEO
	implantação	Sem estimativa	longo	SEP/SEO
NOVO VIADUTO SOBRE LINHA FÉRREA EM MOREIRA CESAR	contratar Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA	R\$ 15.000,00	Curto	SEP
	Contratar projeto básico.	R\$ 80.000,00	médio	SEP



PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PINDAMONHANGABA

		implantar	R\$ 10.000.000,00	médio	SEO	
3 - SISTEMA FERROVIÁRIO	ADEQUAÇÃO DO PEDÁGIO DA VIA DUTRA	implantar comunicar Nova Dutra e ANTT e iniciar negociação.	Tempo de trabalho e despesas administrativas correntes.	Curto	Gabinete	
	OPÇÕES PARA REMOÇÃO DO CONFLITO DA VIA FÉRREA	Interceder junto à esfera federal para alocação de recursos para realização da obra do rebaixamento, estabelecendo como prazo para a viabilização a revisão do Plano Diretor (2016).		médio	Câmara Municipal/ Gabinete	
	TREM TURÍSTICO	acompanhar e interceder junto ao governo estadual para retomada do funcionamento.	Tempo de trabalho e despesas administrativas correntes.	Curto	Curto	Gabinete/ SEP
		Firmar com a EFCJ um instrumento de cooperação e colaboração para a operação.		Curto		
	TREM DE SUBURBIO	Implantar	sem estimativa		médio	DEPTUR
		Viabilizar e formalizar junto ao governo do estado e EFCJ um estudo para a implantação do ramal até o Araretama.	Tempo de trabalho e despesas administrativas correntes.	Curto	Curto	Gabinete/ SEP
		Firmar com a EFCJ um instrumento de cooperação e colaboração para a operação	Tempo de trabalho e despesas administrativas correntes.	Curto		
		projetar/implantar	Sem estimativa	longo	Gabinete/ SEP	
	4 - SISTEMA CICLOVIÁRIO	BICICLETÁRIOS	Projetar	R\$ 5.000,00	Curto	SEP/DEPT RAN
			Implantar	R\$ 200.000,00	médio	
IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIA NA AV. NOSSA SENHORA DO BOM SUCESSO ATÉ A VIA DUTRA.		Firmar instrumento de cooperação com o DER,	Tempo de trabalho e despesas administrativas correntes.	Curto	Curto	
		Projetar.	R\$ 15.000,00	médio		
	Implantar	R\$ 1.000.000	médio			



PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PINDAMONHANGABA

7 - TRANSPORTE HIDROVIÁRIO	ESTUDO	Promover contato com iniciativa privada/CONTUR para fazer estudo de viabilidade	R\$ 10.000,00	médio	SED	
8 - TRANSPORTE AÉREO	ESTUDOS	Promover contato com agentes públicos e privados do setor buscando construir um projeto de transporte aéreo à médio prazo	Tempo de trabalho e despesas administrativas correntes.	médio	SED	
9 - TRANSPORTE ESCOLAR	ACOMPANHAMENTO	ver item 1	Tempo de trabalho e despesas administrativas correntes.	Curto	SEC/DEPT RAN	
10 - TAXI	REGULAMENTAÇÃO	Regulamentar - decreto. Licitar permissões.	Tempo de trabalho e despesas administrativas correntes.	Curto	DEPTRAN	
11 - PEDESTRES	IMPLANTAR PROGRAMA DE REQUALIFICAÇÃO DE CALÇADAS (4 PERÍMETROS: CENTRAL; MOREIRA CESAR; ARARETAMA E CIDADE NOVA	Elaborar projetos	Tempo de trabalho e despesas administrativas correntes.	Curto	SEP/POST URAS	
		Elaborar programa		Curto		
		Divulgar e obter as adesões	R\$ 50.000,00	médio		
		Implantar	R\$ 500.000,00	médio/longo		
12 - ESTACIONAMENTOS	EXPANSÃO DO PERÍMETRO CENTRAL	regulamentar - decreto.		Curto	DEPTRAN	
	EXPANSÃO DO PERÍMETRO PARA SETOR MÉDICO	regulamentar - decreto.		Curto	DEPTRAN	
	CRIAÇÃO DE ESTACIONAMENTO REGULAMENTADO EM MOREIRA CESAR	Estudar e planejar	Tempo de trabalho e despesas administrativas correntes.	Curto	Médio	DEPTRAN/SUB
		Implantar				
	REGULAMENTAR A COLOCAÇÃO DOS PARACICLOS	Escolher modelo padrão	definir localização / regulamentar - decreto.	Curto	Curto	SEP/DEPT RAN



13 - TRÂNSITO	EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO	Promover a articulação ente SEO/DEPTRAN e SEC.	Tempo de trabalho e despesas administrativas correntes.	Curto	SEC/DEPT RAN
SISTEMA DE REDUTORES DE VELOCIDADE	SISTEMA DE REDUTORES DE VELOCIDADE	planejar	Tempo de trabalho e despesas administrativas correntes.	Curto	DEPTRAN
		implantar	Sem estimativa	médio	

DEFINIÇÕES

Curto Prazo - um a dois anos.

Médio prazo - dois a cinco anos.

Longo prazo - acima de cinco anos.

CAPÍTULO 15 - ADOÇÃO DE INDICADORES PARA AVALIAÇÃO DA SITUAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA PARA OS PRÓXIMOS 10 ANOS.

Fazer pesquisa de campo de 4 em 4 anos no ano anterior à elaboração do Plano Plurianual, com a primeira realizada em 2015 junto com a POD.

Uso do sistema cicloviário - meta aumento do uso médio de 5% ao ano.

Uso do sistema de transporte coletivo - meta aumento do uso médio de 5% ao ano.

Redução de acidentes de trânsito - de 10% em média por ano.

Pedestres - satisfação dos usuários - aumento dos índices de ótimo/bom de 5% em média ao ano.

Usuários do transporte coletivo - satisfação dos usuários - aumento dos índices de ótimo/bom na média de 10% ao ano.



COMISSÃO DE COORDENAÇÃO (PORTARIA GERAL 4363/2014)

- Coordenador - Arq. Urb. Jorge Ricardo Baruki Samahá - Secretaria de Planejamento
- Membro - Francisco Norberto Silva Rocha de Moraes - Secretaria de Governo e Integração
- Membro - Karen Nemetala Fogaça - Secretaria de Assuntos Jurídicos
- Membro - Edson Henrique dos Santos - Secretaria de Obras e Serviços
- Membro - Arq. Urb. Célia Kazue Domoto Nagaoka - Secretaria de Desenvolvimento Econômico
- Membro - Marcos Vinicius Cuba - Secretaria de Relações Institucionais

EQUIPE TÉCNICA E DE APOIO - PREFEITURA DE PINDAMONHANGABA

- Arq. Urb. Urbano Reis Patto Filho - Coordenador Técnico - DPO/SEP
- Arq. Urb. Luciana Ayuko Yui - DPO/SEP
- Arq. Urb. Elisa Arai Sato - DPL/SEP
- Leila Regina Saquetti - SEP
- Daniela Cristina Rosário Marcondes - DAF/SEP
- Simone Aparecida da Silva - DPL/SEP
- Luciana Viana - DEPTRAN/SEO
- Lucas Ouverney - DGE/SEC
- Sylvio Braz Junior - SRI/Comunicação
- Juliana Rosa - SRI/Comunicação
- Dorival dos Santos Junior - SRI/Comunicação
- Est. Arq. Urb. - Jonathan Casagrande SEP/DPL