PREFEITURA DE
SANTANA DE PARNAÍBA
Estado de São Paulo

PROJETO DE LEI Nº 395/2021

INSTITUI O PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE, CIRCULAÇÃO VIÁRIA E TRANSPORTES DE SANTANA DE PARNAÍBA - PLANMOB.

ANTONIO MARCOS BATISTA PEREIRA, Prefeito do Município de Santana de Parnaíba, no Estado de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por Lei, **FAZ SABER** que a Câmara Municipal de Santana de Parnaíba aprovou e ele sanciona e promulga a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Santana de Parnaíba tem por objetivo, respeitadas as competências da União e do Estado, a interação do conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos diversos modais de transporte e consolidação dos diversos projetos, programas e planos voltados à acessibilidade e à mobilidade urbana em Santana de Parnaíba.

Parágrafo único. O plano plurianual, as diretrizes orçamentárias, o orçamento anual, os planos, programas e projetos urbanísticos, assim como os demais instrumentos municipais de desenvolvimento urbano deverão incorporar os princípios, diretrizes e prioridades contidos nesta lei.

CAPÍTULO II

DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 2º A Política Municipal de Mobilidade Urbana e o Plano Municipal de Mobilidade, Circulação Viária e Transportes de Santana de Parnaíba - PlanMob abrangem todo o território do Município, devendo os mesmos estar adequados à Política Nacional de Mobilidade Urbana, de acordo com a Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, com base nos seguintes princípios fundamentais:

I - acessibilidade universal;

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;

CÂMARA SANTANA DE PARNAÍBA - 16-DEZ-2021 - 10:02 - 2021/2023 - 11
Rosilene Sugahara
Chefe de Divisão de
Protocolo e Gestão Documental

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.

§1º Sendo orientada pelas seguintes diretrizes:

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

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

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

V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

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

VII - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

§ 2º Possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

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

Art. 3º O Município de Santana de Parnaíba poderá realizar parcerias e programas conjuntos com a União, o Estado e outros Municípios, mediante convênios de diversas naturezas, com vistas a:

I - assegurar a operação, manutenção e a administração eficiente dos serviços relacionados à Mobilidade Urbana; e

II - implantar ampliações, melhorias e modernizações da Política Municipal de Mobilidade Urbana.

CAPÍTULO III

DOS ÓRGÃOS DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 4º A coordenação da implantação da Política Municipal de Mobilidade Urbana será executada pela Comissão Permanente de Transporte e Mobilidade Urbana - CPTMU do Município de Santana de Parnaíba e, subsidiariamente, pela Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito - SEMUTTRANS e demais secretarias que de forma interdisciplinar tenham atividades relacionadas à Mobilidade Urbana, observadas as respectivas competências de cada órgão.

Parágrafo único. São instrumentos de execução da Política Municipal de Mobilidade Urbana: o Plano Municipal de Mobilidade, Circulação Viária e Transportes de Santana de Parnaíba - PlanMob, os convênios, os contratos de concessão, e outros instrumentos previstos em Lei.

Art. 5º Constitui órgão fiscalizador do avanço das metas do presente Plano a CPTMU e, subsidiariamente, a SEMUTTRANS.

CAPÍTULO IV

DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE, CIRCULAÇÃO VIÁRIA E TRANSPORTES

Art. 6º Esta Lei institui o Plano Municipal de Mobilidade, Circulação Viária e Transportes de Santana de Parnaíba - PlanMob, também tratado como Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Art. 7º O Plano Municipal de Mobilidade Urbana é composto de diagnóstico, propostas e ações necessárias para atingir os objetivos estabelecidos conforme o Anexo I, parte integrante desta Lei.

Art. 8º O Plano Municipal de Mobilidade Urbana foi elaborado para um horizonte de 15 (quinze) anos.

§ 1º A revisão do referido Plano mantém esse período, não alterando a data final estabelecida.

§ 2º O Plano Municipal de Mobilidade Urbana será revisto a cada 4 (quatro) anos, sempre anteriormente à elaboração do Plano Plurianual, nos termos do inciso II do § 2º do art. 52 da Lei Federal nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007.

§ 3º As próximas revisões do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, a critério da Comissão Permanente de Transporte e Mobilidade Urbana - CPTMU, serão institucionalizadas por meio de Lei específica.

§ 4º Qualquer alteração no Plano Municipal de Mobilidade Urbana só poderá ocorrer após a realização de prévio estudo ou planejamento administrativo e consulta popular em Audiência Pública.

CAPÍTULO V

DA GESTÃO PARTICIPATIVA

Art. 9º A gestão da Política Municipal de Mobilidade Urbana pressupõe a participação conjunta e integrada dos diversos agentes envolvidos na Política da Mobilidade, abrangendo os órgãos públicos com atribuições na área, conforme art. 4º desta Lei.

Art. 10. A participação da população e de entidades relacionadas com a questão da Mobilidade Urbana na aplicação da Política Municipal será assegurada através da realização de audiências ou consultas públicas para os temas relacionados à Política Municipal de Mobilidade Urbana.

CAPÍTULO VI

DO FUNDO MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÁFEGO - FMTT

Art. 11. O Fundo Municipal de Transportes e Tráfego - FMTT, instituído através da Lei Municipal nº 3237, de 18 de dezembro de 2012, destina-se a oferecer o suporte técnico e financeiro para a realização de projetos específicos dessa espécie.

Parágrafo único. A organização e regulamentação do Fundo a que se refere o "caput" deste artigo serão dispostas em Decreto.

CAPÍTULO VII

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 12. Visando a consecução desta Lei, integra-a o Caderno de Ações do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, como anexo e parte integrante.

Art. 13. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Santana de Parnaíba, 10 de dezembro de 2021.

ANTÔNIO MARCOS BATISTA PEREIRA
Prefeito Municipal

PREFEITURA DE
SANTANA DE PARNAÍBA
Estado de São Paulo

MENSAGEM Nº 125/2021

Santana de Parnaíba, 10 de dezembro de 2021.

Exma. Sra. Presidenta,

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência, para a apreciação dos nobres pares dessa Egrégia Casa, o incluso Projeto de Lei, que institui o Plano Municipal de Mobilidade, Circulação Viária e Transporte de Santana de Parnaíba – PLANMOB.

A priori a Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revogou dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e deu outras providências, determina o seguinte:

> Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:
> (omissis)
> § 1º Ficam obrigados a elaborar e a aprovar Plano de Mobilidade Urbana os Municípios: (Redação dada pela Lei nº 14.000, de 2020)
> I - com mais de 20.000 (vinte mil) habitantes; (Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020)
> II - integrantes de regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a 1.000.000 (um milhão) de habitantes; (Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020)
> III - integrantes de áreas de interesse turístico, incluídas cidades litorâneas que têm sua dinâmica de mobilidade normalmente alterada nos finais de semana, feriados e períodos de férias, em função do aporte de turistas, conforme critérios a serem estabelecidos pelo Poder Executivo. (Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020)
> (omissis)
> § 4º O Plano de Mobilidade Urbana deve ser elaborado e aprovado nos seguintes prazos: (Redação dada pela Lei nº 14.000, de 2020)
> I - até 12 de abril de 2022, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes; (Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020)
> II - até 12 de abril de 2023, para Municípios com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes. (Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020)

A Lei Complementar do Estado de São Paulo nº 1.139, de 16 de junho de 2011, que reorganizou a região metropolitana da Grande São Paulo, criou o respectivo Conselho de Desenvolvimento e deu providências correlatas, traz o seguinte:

> Artigo 4º - Os Municípios da Região Metropolitana de São Paulo serão agrupados nas seguintes subregiões:
> I - Norte: Caieiras, Cajamar, Francisco Morato, Franco da Rocha e Mairiporã;
> II - Leste: Arujá, Biritiba-Mirim, Ferraz de Vasconcelos, Guararema, Guarulhos, Itaquaquecetuba, Mogi das Cruzes, Poá, Salesópolis, Santa Isabel e Suzano;
> III - Sudeste: Diadema, Mauá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul;
> IV - Sudoeste: Cotia, Embu, Embu-Guaçu, Itapecerica da Serra, Juquitiba, São Lourenço da Serra, Taboão da Serra e Vargem Grande Paulista;
> V - Oeste: Barueri, Carapicuíba, Itapevi, Jandira, Osasco, Pirapora do Bom Jesus e Santana de Parnaíba.
> § 1º - O Município de São Paulo integrará todas as sub-regiões mencionadas neste artigo.
> § 2º - Os Municípios da Região Metropolitana de São Paulo poderão integrar mais de uma sub-região.
> § 3º - Caberá ao Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de São Paulo, instituído pelo artigo 5º desta lei complementar, estabelecer em regimento próprio as normas relativas ao processo de organização e funcionamento das sub-regiões mencionadas neste artigo.

Portanto, o Município de Santana de Parnaíba/SP pertence à região metropolitana de São Paulo, a qual possui a população de 21.571.281 milhões de habitantes na Estimativa Populacional IBGE de 2018 (https://pt.wikipedia.org/wiki/Regi%C3%A3o_Metropolitana_de_S%C3%A3o_Paulo), superior, então, a 1.000.000 (um milhão) de habitantes, devendo elaborar e a aprovar Plano de Mobilidade Urbana até 12 de abril de 2023, considerando que a população parnaibana estimada em 2020 é de 142.301 mil habitantes.

Pois bem, o zoneamento urbano é composto pelas Leis do Plano Diretor, do Perímetro Urbano, do Parcelamento, do Uso e Ocupação do Solo, pelos Códigos de Obras e de Posturas e pela Lei Ambiental, sendo a matéria sob análise pertencente ao zoneamento urbano.

Ato contínuo, vejamos o que disciplina a Lei Orgânica deste Município:

> Art. 54- Ao Prefeito compete:
> (omissis)
> II - iniciar o processo legislativo, na forma e nos casos previstos na Constituição Federal e nesta Lei;
> (omissis)
> VIII - dispor sobre a organização e o funcionamento da Administração Municipal, na forma da lei;
> (omissis)
> XXXV - exercer, com o apoio dos auxiliares diretos, a direção superior da Administração Municipal, bem como outras atribuições previstas nesta lei;
> (Lei Orgânica do Município)

Sendo o Plano de Mobilidade Urbana Municipal referente ao zoneamento e uso do solo, matéria de natureza eminentemente administrativa, competência constitucionalmente privativa do Prefeito Municipal, demonstra-se que a constitucionalidade formal (ou nomodinâmica) subjetiva será observada, pois o Chefe do Poder Executivo que está iniciando o processo legislativo.

Veja:

> AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI MUNICIPAL. INICIATIVA PARLAMENTAR. CONSTRUÇÃO E O FUNCIONAMENTO DE POSTOS DE ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES. INTERVENÇÃO NA AUTONOMIA ADMINISTRATIVA DO PODER EXECUTIVO. INCONSTITUCIONALIDADE FORMAL. A iniciativa parlamentar e promulgação da Lei nº 1.938/02, do Município de Ipatinga, que dispõe, principalmente, sobre a construção e o funcionamento de Postos de Abastecimento de Combustíveis e Lubrificantes, implicaram subtração de competência do Poder Executivo, revelando interferência direta na autonomia administrativa, afetando a independência e a harmonia entre Poderes, violando, enfim, as normas contidas nos artigos 6º, 'caput', 90, XIV, e 173, todos da Constituição do Estado de Minas Gerais.
> (TJMG. ADI n.º 1.0000.10.023427-7/000. rel. Des. Armando Freire. J. 08.08.2012, DJ 31.08.2012)
>
> ADIN - MATÉRIA DE NATUREZA ADMINISTRATIVA - COMPETÊNCIA EXCLUSIVA DO CHEFE DO EXECUTIVO. Em se tratando de norma dispondo sobre matéria de natureza eminentemente administrativa, cuja competência é atribuída ao Chefe do Executivo, evidente a sua inconstitucionalidade, a teor dos arts. 170, inciso V, 171, inciso I, alínea 'c', e 173, § 1º, todos da Constituição Estadual, porquanto é vedado ao Legislativo subtrair do Executivo prerrogativa que lhe é exclusiva.
> (TJMG. Ação Direta de Inconstitucionalidade n.º 1.0000.04.414243-8/000. Rel. Des. ANTÔNIO HÉLIO SILVA. j. 23 nov. 2005)
>
> AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE - LEI MUNICIPAL - REGULAMENTAÇÃO DE POSTURAS MUNICIPAIS - PRINCÍPIO DA SEPARAÇÃO DOS PODERES. É de ser declarada inconstitucional a Lei Municipal de iniciativa do Poder Legislativo que trata de normas sobre posturas municipais, por ofensa ao princípio constitucional da separação dos poderes, consagrado, em relação aos Municípios, no art. 173 da CEMG. Representação acolhida.
> (TJMG. Ação Direta de Inconstitucionalidade n.º 1.0000.06.449058-4/000. Rel. Des. CLÁUDIO COSTA. j. 07 abr. 2008)

Outrossim, a matéria sob análise é eminentemente de interesse local, aplicável somente à Mobilidade Urbana desta municipalidade, em total observância do art. 30, I da Constituição Federal, razão pela qual não se constatará inconstitucionalidade formal (ou nomodinâmica) orgânica, por não invadir competência assegurada constitucionalmente a outros entes federados.

É salutar afirmar que houve a realização de audiência pública e elaboração de plano de ação compreendendo o período de 2017 a 2036, atendendo o princípio do planejamento que objetiva assegurar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar dos munícipes e o princípio da democracia participativa.

Estes são, em apertada síntese, os motivos que ensejam a apresentação do presente Projeto, os quais, espero, sejam suficientes para embasar a análise a ser procedida pela Colenda Edilidade, culminando com a integral aprovação da matéria.

Em razão do exposto, e ao ensejo, também solicito a Vossa Excelência, como Presidente dessa Colenda Casa, que o presente projeto seja apreciado pelos Nobres Vereadores em regime de urgência, conforme permite o artigo 43, § 1°, da nossa Carta Municipal.

Na certeza de poder contar com a costumeira atenção desse Douto Colegiado, subscrevo-me, reiterando, nesta oportunidade, a Vossa Excelência e Nobres Pares, meus protestos de elevada estima e distinta consideração.

ANTONIO MARCOS BATISTA PEREIRA
Prefeito Municipal

Excelentíssima Senhora
SABRINA COLELA PRIETO
DD. Presidenta da Câmara Municipal de
SANTANA DE PARNAÍBA (SP).

PlanMob

Plano Municipal de Mobilidade, Circulação Viária e Transportes de Santana de Parnaíba

PLANO DE MOBILIDADE

Novembro de 2017



PREFÁCIO

O Plano de Mobilidade é um instrumento fundamental da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), instituída nacionalmente pela Lei Federal n. 12.567/2017, tamanha a relevância da mobilidade no desenvolvimento das cidades. A evolução urbana está ligada diretamente a um esquema de canais de circulação de acordo om as tecnologias de transporte que viabilizam a necessária inter-relação entre as atividades urbanas. O transporte, seja de pessoas ou de objetos, é efetivamente um meio para que outras atividades produtivas possam ser realizadas, cabendo ao Poder Público o dever de fornecê-lo de forma adequada e de modo a atender aos cidadãos em seu direito de realizar seus deslocamentos.

Nesse sentido, a PNMU estabelece princípios, diretrizes e instrumentos para orientar os municípios a planejar o sistema de transporte e de infraestrutura viária para circulação de pessoas e cargas, capaz de atender à população e contribuir para o desenvolvimento urbano sustentável.

Os princípios que fundamentam a PNMU são os seguintes:

- *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.*
- As diretrizes que orientam a PNMU são as seguintes:
- *Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;*
- *Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;*
- *Integração entre os modos e serviços de transporte urbano;*
- *Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;*
- *Incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;*
- *Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e*
- *Integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.*

Neste sentido, a elaboração do Plano de Mobilidade para um município é importante, pois é um instrumento que permite pensar e planejar a cidade como um todo, ou seja, integrando à mobilidade, a análise do uso e a ocupação do solo. Este planejamento é feito considerando a situação atual do município, porém a partir desta, construindo cenários futuros, os quais levam em conta as tendências de crescimento populacionais, veiculares, econômicas e as dinâmicas urbanas.

No contexto de Santana de Parnaíba, apesar de o município estar contido na maior região metropolitana do país, ter relação e integração com os demais municípios e existir um planejamento em relação à mobilidade e transportes macrorregional, é necessário que também que a mobilidade dentro do município seja planejada e receba atenção específica, levando-se em conta a qualidade dos deslocamentos que são realizados dentro do município.

Santana de Parnaíba, de de 2021

Antonio Marcos Batista Pereira
PREFEITO MUNICIPAL



SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO 3
2. PLANO DE TRABALHO 6
3. PLANO DE AÇÃO 7

MODOS NÃO MOTORIZADOS
Proposta 1: Diretrizes para Programa de Estruturação de uma Rede de Vias para Pedestres 8
Proposta 2: Readequação do Centro Histórico 13
Proposta 3: Estruturação de Rede Cicloviária no Município 16

SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO
Proposta 4: Implantação da RETSP 19
Proposta 5: Informações do Transporte Coletivo 22
Proposta 6: Melhoria da Infraestrutura voltada para o Transporte Coletivo 25
Proposta 7: Facilitar a Integração Temporal e Física 28
Proposta 8: Incentivar Deslocamento Intermodais 31

CIRCULAÇÃO URBANA
Proposta 9: Plano de Hierarquização Viária 34
Proposta 10: Aumento da Conectividade do Sistema Viário 37
Proposta 11: Melhoria da Segurança Viária 40
Proposta 12: Melhorias Pontuais de Tráfego 42

GESTÃO PÚBLICA
Proposta 13: Estruturação Organizacional 46
Proposta 14: Diretrizes para Qualificação da Equipe Técnica 48
Proposta 15: Revisão da Legislação relacionada à Mobilidade 50
Proposta 16: Educação e Conscientização 53
Proposta 17: Política de Estacionamento 55
Proposta 18: Monitoramento da Mobilidade 58

4. CRONOGRAMA 61

1. INTRODUÇÃO

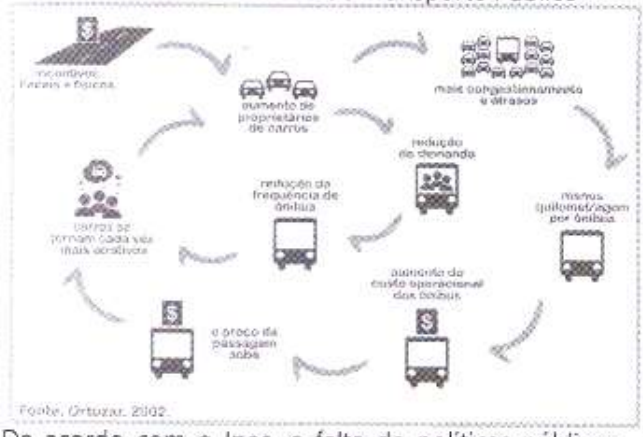
Mobilidade Urbana no Brasil

Hoje em dia, não se pode pensar em desenvolvimento socioeconômico sem transporte. As pessoas precisam se deslocar para estudar, trabalhar, fazer compras, viajar, e possuem cada vez maior necessidade de estar em movimento. Verifica-se que as regiões mais desenvolvidas do Brasil possuem também os maiores indicadores de transportes, pois a evolução econômica e o crescimento populacional trazem consigo a necessidade de mais infraestrutura, em especial ligada à mobilidade urbana. Neste sentido, a mobilidade urbana caracteriza-se pelo conjunto de deslocamentos no meio urbano englobando os mais diversos meios de transporte, tais como: a pé, bicicleta, moto, ônibus, carro, entre outros. A escolha por um determinado modo de transporte depende de uma série de fatores, tais como: conforto, tempo de viagem, segurança, custo, acessibilidade, entre outros.

Segundo o Ipea - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, entre as principais características escolhidas pela população para que o transporte seja considerado bom, um menor tempo de viagem lidera em nível nacional e em todas as grandes regiões.

Nos últimos anos o aumento no número de veículos automotores no Brasil foi 10 vezes maior do que o aumento da sua população: enquanto a população aumentou em 12,20% numa década, o aumento do número de veículos motorizados foi de 138,60%.

Segundo dados disponibilizados pelo DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito), o país terminou o ano de 2012 com mais de 50,2 milhões de automóveis. Este aumento, junto com a prioridade dada aos automóveis em projetos viários, tem ocasionado o Ciclo Vicioso do Transporte Público



Fonte: Ortuzar, 2002

De acordo com o Ipea, a falta de políticas públicas para transporte de massa e mobilidade urbana, aliada a passagens cada vez mais caras, provocaram uma queda de cerca de 30% na utilização do transporte público no Brasil nos últimos dez anos.

O aumento do uso de carros e motos não traz prejuízo apenas para a mobilidade: segundo o Ministério da Saúde, o trânsito é o segundo maior problema da saúde pública do Brasil, perdendo apenas para a desnutrição. Em estudo realizado em 2004 pelo DENATRAN, pelo Ipea e pela ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos) nos aglomerados urbanos, a estimativa do custo social de acidentes de trânsito no Brasil foi da ordem de R$ 30 bilhões anuais. Segundo pesquisa da FGV (Fundação Getúlio Vargas), a cidade de São Paulo perdeu R$ 40 bilhões em 2012, na soma total de custos pecuniários e custos de oportunidade, devido ao trânsito. Evidentemente, o sistema de mobilidade que prioriza o transporte individual não é eficiente, pelo contrário, traz prejuízos severos à economia, à saúde e ao meio ambiente.

Diante desse diagnóstico, uma das formas que o governo encontrou para solucionar a mobilidade nas cidades e desestimular o uso de transporte individual motorizado foi a instituição da PNMU (Política Nacional de Mobilidade Urbana).

Política Nacional de Mobilidade Urbana

Em abril de 2012 entrou em vigor a Política Nacional de Mobilidade Urbana, legalizada por meio da Lei Federal n. 12.587, que estabelece princípios, diretrizes e instrumentos para orientar os municípios a planejar o sistema de transporte e de infraestrutura viária para circulação de pessoas e cargas, capaz de atender à população e contribuir para o desenvolvimento urbano sustentável. A Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável trouxe também prioridades e objetivos, dentre eles o direito à cidade, a consolidação da democracia, a promoção da cidadania e da inclusão social, a modernização regulatória e o desenvolvimento institucional, e o fortalecimento do poder local.

A Mobilidade Urbana Sustentável pode ser definida como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não motorizados e coletivos de transportes, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável.



1. INTRODUÇÃO

Objetivos Gerais da PNMU

Acessibilidade universal
Significa que as pessoas, independentemente das suas condições físicas e mentais, devem ter acesso ao espaço da cidade e a todos os serviços que ela oferece.

Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais
Significa que os governos precisarão cuidar do desenvolvimento das cidades de forma que elas sejam sustentáveis nas áreas social, econômica e ambiental.

Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público
Significa que as pessoas, independentemente das suas condições financeiras, devem ter acesso ao sistema de transporte coletivo, o que pode requerer descontos tarifários e até gratuidades.

Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano
Significa que esses serviços devem ser bem dimensionados quanto à frota, às linhas e à frequência das viagens, de modo a atender adequadamente aos usuários.

Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional da Mobilidade Urbana
Implica a abertura de canais de comunicação entre os órgãos públicos que têm relação com a mobilidade urbana e os usuários do sistema viário e dos meios de transporte.

Segurança nos deslocamentos das pessoas
Implica que os órgãos responsáveis pela mobilidade devem desenvolver e operar sistemas de mobilidade garantindo a segurança no trânsito. Isso já estava incluído no Código de Trânsito Brasileiro de 1998.

Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços
Implica conhecer os custos do uso de cada forma de transporte e os prejuízos que eles podem causar aos demais usuários das vias ou à sociedade, de forma a tornar justa a distribuição de benefícios e ônus.

Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros
Significa que o espaço público deve ser distribuído de forma a contemplar a todos que o necessitam, sem discriminação de qualquer espécie, mas em quantidades que reflitam as necessidades da maioria.

Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana
Significa que a circulação deve ser planejada e operada de modo a usar bem o espaço disponível e a atender adequadamente aos usuários.

Benefícios da Mobilidade Urbana Sustentável

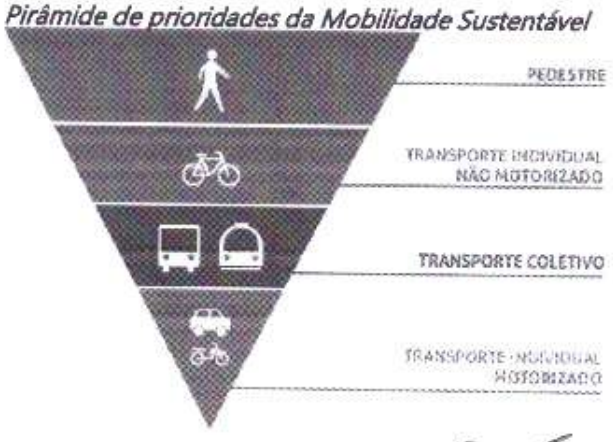
A mobilidade urbana sustentável é essencial para o desenvolvimento da vida urbana moderna de forma que o deslocamento de pessoas e bens deve ser diversificado para que todos os modais e toda a infraestrutura sejam acomodados no ambiente urbano minimizando o prejuízo para as pessoas, o meio ambiente e a cidade. Sendo que ambientes onde há planejamento sustentável de mobilidade urbana tendem a se desenvolver mais rapidamente, tanto no sentido econômico quanto no sentido social. Além disso, uma matriz de transportes diversificada reduz os tempos de viagem, gerando benefícios diversos, como a menor emissão de gases poluentes, melhoria na saúde pública, entre vários outros benefícios socioeconômicos.

O incentivo ao uso de veículos não motorizados, como por exemplo, a bicicleta, é fundamental para a pluralidade dos meios de transporte na cidade. Além dos benefícios já citados, o uso frequente da bicicleta diminui os problemas de saúde referentes ao sedentarismo, problemas cardíacos, respiratórios, entre outros que afetam a sociedade moderna.

Outro fator importante a ser citado é o uso coletivo do transporte, uma vez que o carro, se comparado ao ônibus, consome mais combustível fóssil e espaço na via pública por pessoa transportada, gerando mais poluição e lentidão nos deslocamentos.

Assim, com um planejamento voltado à mobilidade urbana sustentável, a cidade prospera no sentido econômico, ambiental e social, seja através das vantagens já citadas, dentre outras, como na redução de ruídos no ambiente urbano, liberação do espaço público para jardins, parques, calçadas e ciclovias, e a economia financeira da população no consumo de combustível, fazendo com que essa população dedique maiores gastos com lazer e bem estar.

Pirâmide de prioridades da Mobilidade Sustentável





1. INTRODUÇÃO

Objetivos Específicos do PlanMob Santana de Parnaíba

Qualificar, incentivar e aumentar os deslocamentos realizados a pé

Qualificar, incentivar e aumentar os deslocamentos realizados por bicicleta

Qualificar e organizar o serviço de transporte coletivo municipal

Aumentar a demanda do transporte coletivo municipal

Estruturar e organizar o sistema viário atual e futuro

Aumentar e melhorar as políticas voltadas para a mobilidade urbana



2. PLANO DE TRABALHO

O Plano de Trabalho reúne, de forma sequencial, todas as atividades que foram realizadas para o desenvolvimento do PlanMob de Santana de Parnaíba, os objetivos destas atividades, o que foi abordado e o local onde estão detalhadas no Caderno Final do PlanMob.

METODOLOGIA

Objetivo: Definir a Equipe Técnica da Prefeitura que acompanhará todas as etapas de elaboração do PlanMob e apresentar para a população, na forma de consultas públicas, conceitos relacionados à mobilidade e os objetivos do PlanMob.

Referência: Capítulo 2

PESQUISAS E LEVANTAMENTOS

Objetivo: Obtenção de dados de fontes primárias e secundárias em relação ao transporte coletivo, transporte individual motorizado e não motorizado, sistema viário, dados socioeconômicos e legais.

Referência: Capítulo 3

DIAGNÓSTICO E PROGNÓSTICO

Objetivo: A partir da análise das pesquisas e levantamentos, diagnosticar a mobilidade do município, e, juntamente com a compreensão das dinâmicas urbanas, antever situações relativas a mobilidade que poderão ocorrer nos cenários futuros de 5, 10 e 20 anos.

Referência: Capítulo 4

ELABORAÇÃO DE PROPOSTAS

Objetivo: A partir do diagnóstico e das situações previstas para os cenários futuros, elaborar, analisar e validar propostas que busquem a melhoria da mobilidade no município para os cenários futuros de 5, 10 e 20 anos.

Referência: Capítulo 5

INSTITUCIONALIZAÇÃO DO PLANO

Objetivo: Finalizar o PlanMob, elaborando o Caderno Final e o Plano de Ação, sendo este aprovado para a população através de Audiência Pública e pelo Poder Executivo através de aprovação do Projeto de Lei.

Referência: Capítulo 6

3. Plano de Ação

Dimensões

O plano de ação reúne todas as propostas relacionadas à mobilidade e definidas pelo PlanMob. As propostas foram divididas em quatro dimensões.



Modos Não Motorizados



Sistema de Transporte Urbano



Circulação Urbana



Gestão Pública

Propostas

Dentro de cada uma das propostas está apresentada a justificativa, objetivos e ações para alcançá-la.



Metas de Desempenho



Justificativa



Objetivos



Ações

Ações

Dentro de cada uma das ações, está descrita a referência para ser localizada no Caderno Final, as principais atividades para realizá-la, o horizonte temporal que deve ser executada e também os responsáveis por planejá-la/executá-la.



Referência



Como



Quando



Responsáveis



Proposta: 1 – Diretrizes para Programa de Estruturação de uma Rede de Vias para Pedestres



Metas de Desempenho

Curto Prazo:

Elaborar o Plano de Calçadas;
Aumentar em 20% os deslocamentos a pé;
Reduzir 80% os acidentes envolvendo pedestres;
Tornar acessíveis 50% dos pontos de ônibus;
Sinalizar, horizontalmente todas as faixas de pedestre.

Médio Prazo:

Aumentar em 30% os deslocamentos a pé;
Tornar acessíveis 100% dos pontos de ônibus.

Longo Prazo:

Aumentar em 40% os deslocamentos a pé.



MODOS NÃO MOTORIZADOS

Proposta: 1 – Diretrizes para Programa de Estruturação de uma Rede de Vias para Pedestres

PROPOSTA:	1 - DIRETRIZES PARA PROGRAMA DE ESTRUTURAÇÃO DE UMA REDE DE VIAS PARA PEDESTRES
Dimensão	MODOS NÃO MOTORIZADOS
Justificativa	A caminhada poucas vezes é considerada como meio de transporte, entretanto suas viagens constituem um importante modo de deslocamento urbano, uma vez que mesmo em outros meios de transporte ela atua como modo complementar – seja para acessar o transporte público ou local de estacionamento do veículo privado, por exemplo. Por esse motivo, a Política Nacional da Mobilidade Urbana traz como prioridade os transportes não motorizados sobre os motorizados, sobretudo em relação ao princípio da acessibilidade universal. Assim, a promoção da acessibilidade universal e da caminhabilidade são princípios fundamentais para a melhoria das condições dos deslocamentos a pé em Santana de Parnaíba.
Objetivos	Estruturar uma rede de vias composta por calçadas, caminhos, calçadões e elementos que priorizem a mobilidade do modal ativo a pé, que associada à hierarquia viária interligue os principais núcleos do município; Adequar e padronizar as dimensões mínimas das calçadas, faixas de serviço e de arborização, bem como transposições de nível adequadas, para garantir espaços seguros para caminhada; e Ampliação das áreas de uso preferencial ou exclusivo para a permanência e circulação de pedestres.
Ações	1-1. Elaboração de um guia para projetos de calçadas; 1-2. Requalificação de escadarias; 1-3. Infraestrutura de segurança para mobilidade a pé; 1-4. Requalificação das Calçadas para a Acessibilidade Universal; 1-5. Obras de arte novas e existentes com o acesso de pedestres; 1-6. Retirada e/ou redução das barreiras permanentes e temporárias em espaços públicos e calçadas; 1-7. Adequação do acesso às edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos; 1-8. Eliminação das barreiras à circulação no interior ou entorno das edificações; e 1.9. Integração da rede caminhável com a rede cicloviária.



Proposta: 1 – Diretrizes para Programa de Estruturação de uma Rede de Vias para Pedestres

Descrição das ações	
1-1. Elaboração de um Guia para Projetos de Calçadas	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 42.1.1
Como	(1) Definir metas articuladas com o orçamento; (2) Articular com associações comerciais e de bairros; (3) Definir e difundir padrões e práticas relacionadas à implantação de calçadas, que envolvam os seguintes aspectos: dimensões, revestimento, drenagem, mobiliário urbano, iluminação, conforto climático, sistema de informação e continuidade; e (4) Contemplar aspectos relacionados à pavimentos permeáveis.
Quando	Curto Prazo
Responsáveis	SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente); SMO (Secretaria Municipal de Obras); SMH (Secretaria Municipal de Habitação); e SMSM (Secretaria Municipal de Serviços Municipais).
1-2. Requalificação de Escadarias	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 42.1.2
Como	(1) Mapear as escadarias existentes na região para criação de base de dados que possa ser utilizada futuramente para outras ações; (2) Levantar dados qualitativos e quantitativos sobre estes espaços e sobre como são utilizados pela população; e (3) Facilitar e incentivar a transformação de uma das escadarias analisadas através da elaboração de projeto preliminar de requalificação do espaço.
Quando	Médio Prazo
Responsáveis	SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente); SMO (Secretaria Municipal de Obras); e SMSM (Secretaria Municipal de Serviços Municipais).
1-3. Infraestrutura de Segurança para Mobilidade a Pé	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 42.1.3
Como	(1) Implantar nas travessias elevadas nas principais vias de intensa circulação de pedestres (próximo a hospitais, escolas, etc.); (2) Implantar dispositivos semafóricos para pedrestres próximo a pontos de ônibus; e (3) Requalificar a sinalização voltada para pedestre.
Quando	Curto Prazo
Responsáveis	SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito); SMO (Secretaria Municipal de Obras); e SMSM (Secretaria Municipal de Serviços Municipais).



MODOS NÃO MOTORIZADOS

Proposta: 1 – Diretrizes para Programa de Estruturação de uma Rede de Vias para Pedestres

1-4. Requalificação das Calçadas para a Acessibilidade Universal	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 42.1.4
Como	(1) Adequar as calçadas à acessibilidade universal em volta de equipamentos públicos, centros comerciais, áreas de concentração residencial e em volta de sistemas de transporte; e (2) Garantir a acessibilidade universal aos pontos de parada de ônibus, possuindo esses elementos e equipamentos que garantam segurança no deslocamento não motorizado de apoio.
Quando	Curto e Médio Prazo
Responsáveis	SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente); SMO (Secretaria Municipal de Obras); e SMSM (Secretaria Municipal de Serviços Municipais).

1-5. Obras de Arte Novas e Existentes com o Acesso de Pedestres	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 42.1.5
Como	(1) Tornar obrigatória a readequação de obras de arte existentes, para que possuam dispositivos voltados para pedestres; (2) Tornar obrigatória a implantação de obras de arte que possuam dispositivos voltados para pedestres; (3) Tornar este aspecto como item obrigatório para aprovação de obras públicas e privadas; e (4) Revisar Código de Edificações do Município.
Quando	Permanente
Responsáveis	SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente); e SMO (Secretaria Municipal de Obras).

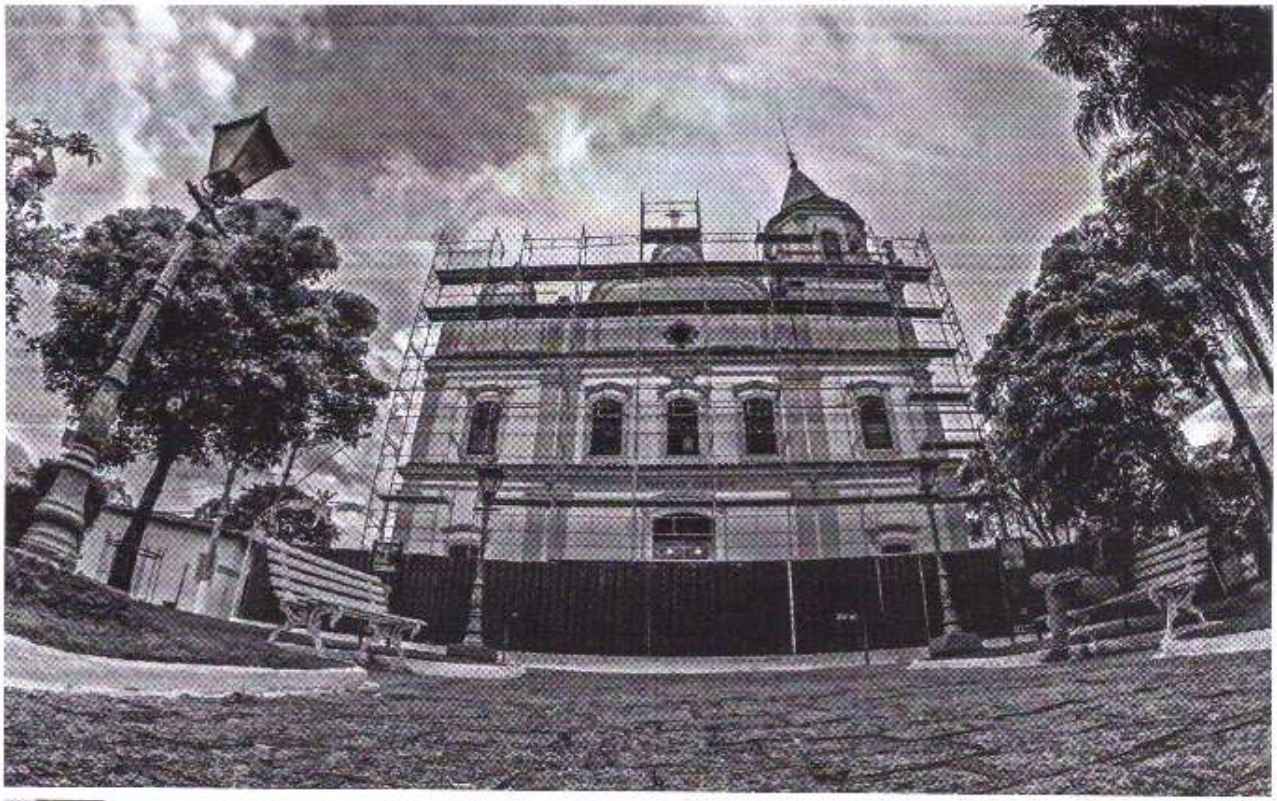
1-6. Retirada ou Redução das Barreiras Permanentes e Temporárias em Espaços Públicos e Calçadas	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 42.1.6
Como	(1) Adequar a arborização viária nas calçadas - sugere-se a elaboração de um Plano de Arborização Urbana ou a inclusão de diretrizes para tal no guia de calçadas; (2) Melhorar a sinalização para pedestres, de acessos e de áreas de parada, deslocamento e acumulação; e (3) Incorporar as diretrizes ao Código de Edificações Municipal e no Guia para Projeto de Calçadas.
Quando	Curto e Médio Prazo
Responsáveis	SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente); SMO (Secretaria Municipal de Obras); e SMSM (Secretaria Municipal de Serviços Municipais).

Proposta: 1 – Diretrizes para Programa de Estruturação de uma Rede de Vias para Pedestres

1-7. Adequação do Acesso às Edificações, Mobiliários, Espaços e Equipamentos Urbanos	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 42.1.7
Como	(1) Exigir a implantação de elementos que viabilizem o acesso a edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos, públicos e privados de uso público por pedestres e pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, tais como rampas, elevadores, plataformas elevatórias e piso tátil de alerta e direcional, além de vagas especiais e ciclopontos; e (2) Fiscalizar edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos, públicos e privados de uso público quanto à provisão de elementos que garantam a acessibilidade universal, tais como rampas, elevadores, plataformas elevatórias e piso tátil de alerta e direcional.
Quando	Permanente
Responsáveis	SMO (Secretaria Municipal de Obras); e SMSM (Secretaria Municipal de Serviços Municipais).
1-8. Eliminação das Barreiras à Circulação no Interior ou Entorno das Edificações	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 42.1.8
Como	(1) Remover barreiras existentes no interior ou no entorno de edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos, públicos e privados de uso público, promovendo o fluxo contínuo e seguro de pedestres e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e evitando acidentes; (2) Garantir condições de circulação segura e confortável no interior ou entorno de edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos, públicos e privados de uso público; e (3) Notificar os proprietários particulares quando houver necessidade de adequações relacionadas a barreiras.
Quando	Permanente
Responsáveis	SMO (Secretaria Municipal de Obras); e SMSM (Secretaria Municipal de Serviços Municipais).
1-9. Integração da Rede Caminhável com a Rede Cicloviária	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 42.1.9
Como	(1) Instalar equipamentos de apoio à ciclomobilidade; (2) Instalar infraestrutura de apoio nos terminais de integração intermodal; e (3) Instalar canaletas/calhas de apoio para a subida e descida de bicicletas em rampas e escadaria.
Quando	Curto e Médio Prazo
Responsáveis	SMO (Secretaria Municipal de Obras); e SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente).

MODOS NÃO MOTORIZADOS

Proposta: 2 – Readequação do Centro Histórico







Metas de Desempenho

Curto Prazo:

Atingir 100% de acessibilidade nas calçadas e travessias da Área Calma;

Zerar os acidentes com pedestres e ciclistas na Área Calma.



MODOS NÃO MOTORIZADOS

Proposta: 2 – Readequação do Centro Histórico

PROPOSTA: 2 - READEQUAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO	
Dimensão	1 - MODOS NÃO MOTORIZADOS
Justificativa	A preferência para a caminhabilidade no Centro Histórico decorre deste ser um local de concentração de pedestres, bem como de áreas turísticas e de atividades comerciais e de serviço.
Objetivos	Limitar os deslocamentos e a velocidade de automóveis mediante condicionantes de desenho urbano e estimular a caminhabilidade pela melhoria das calçadas com respeito aos valores do patrimônio cultural.
Ações	2-1. Implantação de Área Calma no Centro Histórico; e 2-2. Implantação de Corredor Cultural Largo da Matriz.
Descrição das ações	
2-1. Implantação de Área Calma no Centro Histórico	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 42.2.1
Como	(1) Restringir ao estacionamento de veículos no interior do perímetro; (2) Manter o pavimento histórico nas vias no interior de seu perímetro; (3) Elevar pisos nas travessias/cruzamentos, nas vias asfaltadas, para indicar prioridade ao pedestre; (4) Restringir ao acesso de automóveis e regulamentação especifica para veículos de carga e locais de carga e descarga; (5) Implantar uma rota especial para pedestres; (6) Indicar sinalização viária específica que indique a preferência de circulação de pedestres no interior do perímetro, demarcando início e fim da Área Calma; (7) Implantar paraciclos; (8) Reestruturar os itinerários do transporte coletivo de acordo com o projeto; (9) Transferir a rede de distribuição de energia, de telecomunicações e de iluminação pública para o subsolo; e (10) Velocidade máxima de circulação de 30km/h.
Quando	Curto Prazo
Responsáveis	SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente); SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito); SMO (Secretaria Municipal de Obras); e SMCT (Secretaria Municipal de Cultura e Turismo).

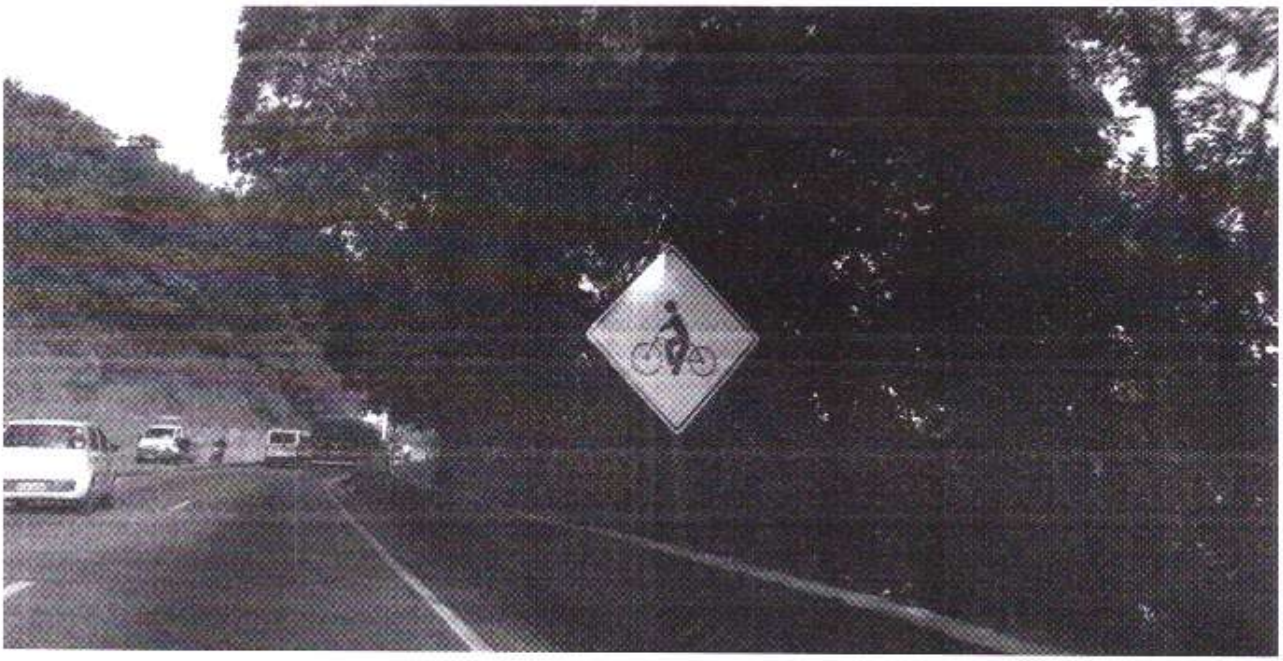


MODOS NÃO MOTORIZADOS

Proposta: 2 – Readequação do Centro Histórico

2-2. Implantação de Corredor Cultural Largo da Matriz	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 42.2.2
Como	(1) Elevar o piso para o mesmo nível da calçada; (2) Restringir o estacionamento nas vias; (3) Criar mini bolsões no entorno da área calma; (4) Transferir a rede de distribuição de energia, de telecomunicações e de iluminação pública para o subsolo; (5) Revitalizar e alargar os espaços de calçada; (6) Elevar o piso nos cruzamentos; (7) Desenvolver a rota turística a pé; e (8) Realizar feiras gastronômicas e de artesanato nos fins de semana, proibindo a circulação de veículos.
Quando	Curto Prazo
Responsáveis	SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente); SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Trânsito); SMO (Secretaria Municipal de Obras); e SMCT (Secretaria Municipal de Cultura e Turismo).

Proposta: 3 – Estruturação de Rede Cicloviária no Município



Metas de Desempenho

Curto Prazo:

Aumentar em 20% os deslocamentos realizados por bicicleta.

Médio Prazo:

Aumentar em 5 vezes os deslocamentos realizados por bicicleta;
Reduzir em 80% os acidentes envolvendo ciclistas
3% da demanda de ônibus realizar integração intermodal.

Longo Prazo:

Aumentar em 7 vezes os deslocamentos realizados por bicicleta;
5% da demanda de ônibus realizar integração intermodal.



MODOS NÃO MOTORIZADOS

Proposta: 3 – Estruturação de Rede Cicloviária no Município

PROPOSTA: 3 - ESTRUTURAÇÃO DE REDE CICLOVIÁRIA NO MUNICÍPIO	
Dimensão	1 - MODOS NÃO MOTORIZADOS
Justificativa	O transporte cicloviário é essencial para a promoção de uma mobilidade urbana sustentável por ser um modal flexível, rápido, evita a degradação do espaço público e socialmente acessível
Objetivos	Priorizar o sistema de mobilidade cicloviária intraurbana sobre a mobilidade regional, ou seja, atendendo à demanda por deslocamentos entre os núcleos urbanos do próprio município; Implantar circuitos que assegurem mobilidade integradora e relações adequadas entre os núcleos urbanos e centros de emprego, serviços, lazer e turístico; Estruturar anéis que garantam a mobilidade multimodal entre os núcleos municipais; Consolidação de uma rede cicloviária segura e integrada ao sistema de mobilidade urbana; Migração de modais convencionais para os ativos; e Qualificação do ambiente urbano.
Ações	3-1. Redesenho e replanejamento do sistema viário; 3-2. Potencialização a integração intermodal; 3-3. Desenvolvimento de campanhas de promoção do "andar de bicicleta"; e 3-4. Desenvolvimento de uma rede de equipamentos de bicicleta.
Descrição das ações	
3-1. Redesenho e Replanejamento do Sistema Viário	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 42.3.1
Como	(1) Implantar rota cicloviária no Fazendinha; (2) Implantar rota cicloviária no Centro; (3) Implantar rota cicloviária no Cururuquara; (4) Implantar rota cicloviária no Alphaville/Tamboré; e (5) Instalar equipamentos especiais onde a declividade for maior do que 20%.
Quando	Curto, Médio e Longo Prazo
Responsáveis	SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente); SMO (Secretaria Municipal de Obras); e SMSM (Secretaria Municipal de Serviços Municipais).

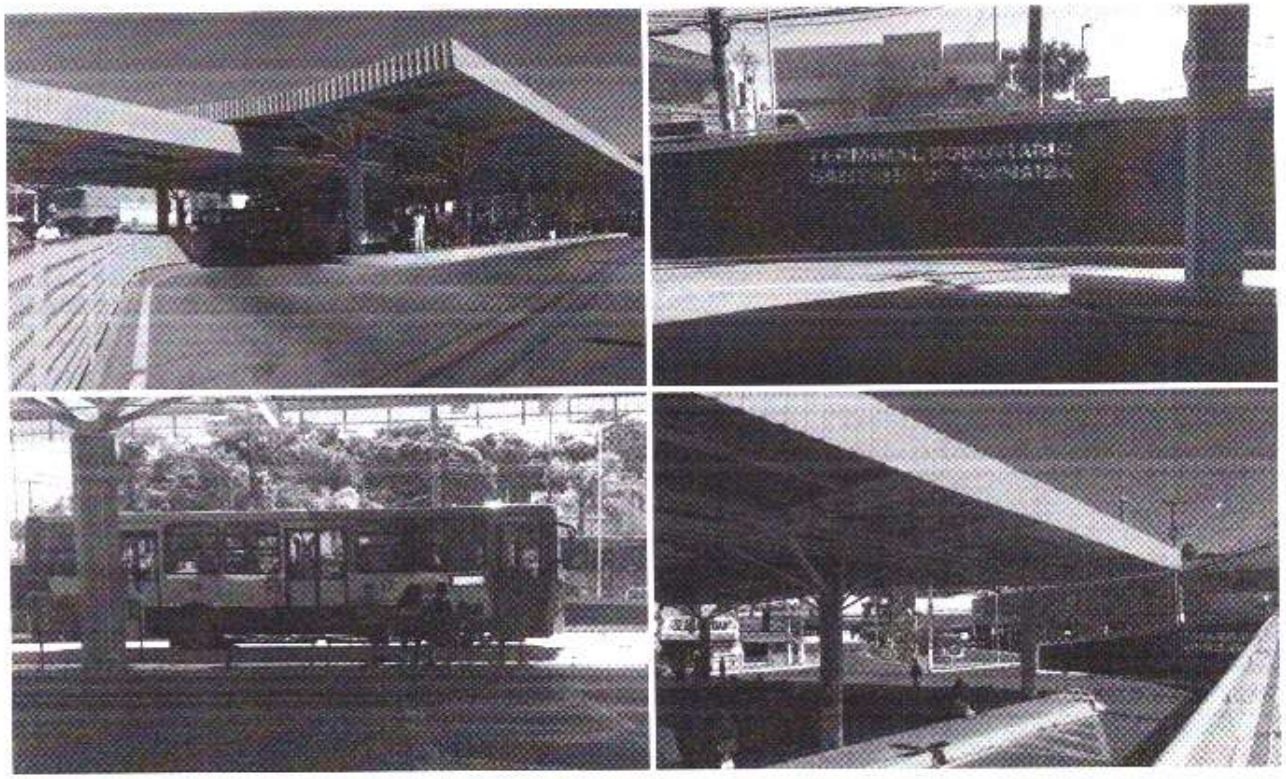
Proposta: 3 – Estruturação de Rede Cicloviária no Município

3-2. Potencialização da Integração Intermodal	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 42.3.2
Como	(1) Implantar paraciclos, bicicletários e infraestrutura de apoio nos terminais de transporte coletivo; (2) Prever espaços para transportar bicicleta no transporte público; e (3) Interligar as redes cicloviárias com os municípios vizinhos.
Quando	Curto, Médio e Longo Prazo
Responsáveis	SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente); e SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito).

3-3. Desenvolvimento de Campanhas de Promoção do "Andar de Bicicleta"	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 42.3.3
Como	(1) Informar e sensibilizar a população quanto às vantagens associadas à utilização dos transportes ativos; (2) Promover utilização das áreas próprias para andar de bibicleta; (3) Fortalecer a Semana Municipal de Educação no Trânsito; (4) Fazer campanha na comunidade escolar abordando temas relacionados aos deslocamentos não motorizados; e (5) Criar um programa de educação para o trânsito nas escolas públicas da cidade.
Quando	Permanente
Responsáveis	SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente); SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito); e SME (Secretaria Municipal de Educação).

3-4. Desenvolvimento de uma Rede de Equipamentos de Bicicleta	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 42.3.4
Como	(1) Criar projeto com identidade própria para bicicletários e paraciclos; e (2) Implantar equipamentos e infraestrutura de apoio próximos aos principais polos de atração/geração de viagens (públicos e privados).
Quando	Curto, Médio e Longo Prazo
Responsáveis	SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente); e SMO (Secretaria Municipal de Obras).

Proposta: 4 – Implantação da RETSP – Rede Estruturada de Transporte de Santana de Parnaíba



Metas de Desempenho

Curto Prazo:

Aumentar em 25% a demanda diária de usuários
Frota operante com idade média menor ou igual a 5 anos
Frota operante 100% acessível
Frota operante com design único

Médio Prazo:

Aumentar em 50% a demanda diária de usuários
20% da frota operante de ônibus elétricos ou híbridos

Longo Prazo:

Aumentar em 100% a demanda diária de usuários

Proposta: 4 – Implantação da RETSP – Rede Estruturada de Transporte de Santana de Parnaíba

Proposta	4 - IMPLANTAÇÃO DA RETSP - REDE ESTRUTURADA DE TRANSPORTE DE SANTANA DE PARNAÍBA
Dimensão	2 - SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO
Justificativa	Hoje a rede de transporte coletivo municipal de Santana de Parnaíba é composta por linhas sobrepostas, que realizam itinerários muito semelhantes, com variação do itinerário apenas no extremo da linha, porém este modo de organização não é adequado, pois como a cidade é muito esparsa, a sobreposição de itinerários exige uma grande frota, o que não corresponde necessariamente a uma grande oferta do serviço, o que indica que o município necessita reorganizar as linhas e a estrutura do sistema de transporte coletivo.
Objetivos	Estruturar, em 3 fases diferentes, o sistema de transporte municipal da Santana de Parnaíba, tornando-o mais intuitivo e atrativo para ao usuário, considerando a operação, o comportamento dos desejos de viagens, do crescimento populacional e o planejamento da implantação das obras viárias previstas para o município, tornando-se mais democrático e promovendo assim a equidade no acesso aos serviços e oportunidades.
Ações	4-1. Implantação da primeira fase da RETSP; 4-2. Implantação da segunda fase da RETSP; e 4-3. Implantação da terceira fase da RETSP.
Descrição das ações	
4-1. Implantação da Primeira Fase da RETSP	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 43.1.1
Como	(1) Readequar Terminal Rodoviário do Município; (2) Implantar PIs no Alphaville e no Fazendinha; (3) Implantar rede de linhas adequadas às necessidades de deslocamento da população; (4) Implantar projeto operacional adequado; e (5) Reorganizar a nomenclatura das linhas.
Quando	Curto Prazo
Responsáveis	SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito); SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente); e SMO (Secretaria Municipal de Obras).
4-2. Implantação da Segunda Fase da RETSP	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 43.1.2
Como	(1) Implantar mudanças na rede de linhas; e (2) Implantar projeto operacional adequado às mudanças de itinerários.
Quando	Médio Prazo
Responsáveis	SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito); e SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente).

Proposta: 4 – Implantação da RETSP – Rede Estruturada de Transporte de Santana de Parnaíba

4-3. Implantação da Terceira Fase da RETSP	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 43.1.3
Como	(1) Implantar PI no Tamboré; (2) Implantar mudanças na rede de linhas; e (3) Avaliar a situação do sistema e fazer projeto operacional.
Quando	Longo Prazo
Responsáveis	SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito); SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente); e SMO (Secretaria Municipal de Obras).

Proposta: 5 – Informações do Transporte Coletivo para o Usuário



Metas de Desempenho

Curto Prazo:

50% das recargas realizadas por sistema de créditos online

Responder 100% das ocorrências do SAC

Médio Prazo:

Implantar QR Code em 50% dos pontos de parada

75% das recargas realizadas por sistema de créditos online

Reduzir em 50% as ocorrências registradas no SAC

Longo Prazo:

Implantar QR Code em 100% dos pontos de parada

Proposta: 5 – Informações do Transporte Coletivo para o Usuário

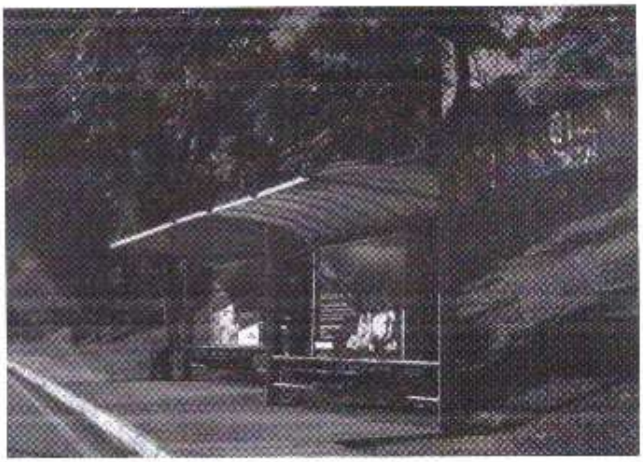
Proposta	5 - INFORMAÇÕES DO TRANSPORTE COLETIVO PARA O USUÁRIO
Dimensão	2 - SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO
Justificativa	Um sistema de informação do transporte coletivo é uma ferramenta que permite o diálogo entre o gestor, operadores e o usuário, permitindo assim que este tenha acesso às informações, as quais permitirão satisfazer a suas necessidades, sejam elas específicas como por exemplo, o tempo de espera num ponto de parada, ou personalizadas, como por exemplo, o itinerário de uma linha.
Objetivos	Facilitar a compreensão do sistema de transporte por parte do usuário; e Aumentar a confiabilidade do usuário em relação ao sistema de transporte;
Ações	5-1. Melhoria do sistema BEM; 5-2. Fornecimento de informação em tempo real para o usuário; e 5-3. Fornecimento de informações permanentes para o Usuário.
Descrição das ações	
5-1. Melhoria do Sistema BEM	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 43.2.1
Como	(1) Implantar sistema de recarga de créditos *online* para BEM Comum; (2) Desenvolver ferramenta que permita que as escolas forneçam informações referentes a frequência dos alunos; e (3) Implantar sistema de recarga de créditos *online* para BEM Escolar.
Quando	Curto e Médio Prazo
Responsáveis	SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito); e SME (Secretaria Municipal de Educação).
5-2. Fornecimento de Informações em Tempo Real para o Usuário	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 43.2.2
Como	(1) Divulgar existência do aplicativo CittaMobi; (2) Melhorar funcionalidades do aplicativo CittaMobi; (3) Implantar painéis informativos no Terminal e nos Pis; e (4) Implantar QR *Code* nos pontos de parada.
Quando	Curto, Médio e Longo Prazo
Responsáveis	SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito); e SMO (Secretaria Municipal de Obras).

Proposta: 5 – Informações do Transporte Coletivo para o Usuário

5-3. Fornecimento de Informações Permanentes para o Usuário	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 43.2.3
Como	(1) Atualizar as informações que constam no *site* da Prefeitura em relação às tabelas horárias do transporte coletivo; (2) Atualizar as informações que constam no *site* da Prefeitura em relação ao valor da tarifa, gratuidades, descontos, compra de créditos; (3) Divulgar, através dos meios de comunicação da Prefeitura, ações, projetos e obras relativos ao transporte coletivo; e (4) Implantar, dentro da administração pública, um Serviço de Atendimento ao Usuário.
Quando	Curto Prazo
Responsáveis	SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito); e SMO (Secretaria Municipal de Obras).
5.4 – Municipalização do Sistema Urbano de Transporte	
Referência	
Como	(1) Atendendo a constatação do TCE-SP encerrar as concessões atuais;; (2) Municipalizar os serviços através da modernização da gestão da nova concessão com uso de tecnologia de informação para o controle da oferta, demanda e prestação dos serviços; e (3) Elaboração do Edital para nova Concessão considerando este Plano de Mobilidade e os Estudos do Impacto da Pandemia da Covid 19.
Quando	Curto
Responsáveis	SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito); SMMAP (Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Planejamento); SMNJ (Secretaria Municipal de Negócios Jurídicos); e SMCL (Secretaria Municipal de Compras e Licitação).

Proposta: 6 – Melhoria da Infraestrutura Voltada para o Transporte Coletivo





Metas de Desempenho

Curto Prazo:

Retirar da via pública 50% dos terminais finais de linha

Médio Prazo:

Implantar pelo menos 3 protótipos de pontos de parada sustentáveis

Retirar da via pública 100% dos terminais finais de linha

Implantar, em 50% das vias arteriais, equipamentos semafóricos inteligentes que deem a preferência ao T.C.

Longo Prazo:

Implantar, em 100% das vias arteriais, equipamentos semafóricos inteligentes que deem a preferência ao T.C.



SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO

Proposta: 6 – Melhoria da Infraestrutura Voltada para o Transporte Coletivo

Proposta	6 - MELHORIA DA INFRAESTRUTURA VOLTADA PARA O TRANSPORTE COLETIVO
Dimensão	2 - SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO
Justificativa	A infraestrutura voltada para o transporte coletivo encontra-se com problemas, uma vez que os pontos de parada não são padronizados, existindo uma grande variedade de tipos e também de condições de conservação. Hoje também não se observa nenhuma política ou infraestrutura que privilegie o transporte coletivo frente aos outros modais motorizados.
Objetivos	Melhorar a qualidade - conforto, segurança e velocidade - do transporte coletivo através de investimentos em infraestrutura e implementação de políticas.
Ações	6-1. Melhoria dos pontos de parada; 6-2. Realocação dos terminais finais; e 6-3. Preferência ao transporte coletivo.
Descrição das ações	
6-1. Melhoria dos Pontos de Parada	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 43.3.1
Como	(1) Contratar projeto arquitetônico para vários modelos de pontos de parada; (2) Implantar novos pontos de parada onde hoje existe apenas totem e alta quantidade de embarques; (3) Substituir pontos de parada existentes pelos novos modelos; (4) Contratar projeto arquitetônico para modelo de ponto de parada sustentável; e (5) Realizar parceria com a iniciativa privada para implantar pontos de parada sustentáveis.
Quando	Curto, Médio e Longo Prazo
Responsáveis	SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente); SMO (Secretaria Municipal de Obras); e SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito).
6-2. Realocação dos Terminais Finais	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 43.3.2
Como	(1) Realocar terminais principais e secundários das linhas; e (2) Identificar os novos locais como terminais de parada.
Quando	Curto Prazo
Responsáveis	SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito).

Proposta: 6 – Melhoria da Infraestrutura Voltada para o Transporte Coletivo

6-3. Preferência ao Transporte Coletivo	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 43.3.3
Como	(1) Implantar equipamentos semafóricos inteligentes.
Quando	Médio Prazo
Responsáveis	SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito); e SMO (Secretaria Municipal de Obras).

Proposta: 7 – Facilitar a Integração Temporal e Física





Metas de Desempenho

Curto Prazo:

100% das tarifas pagas em cartão

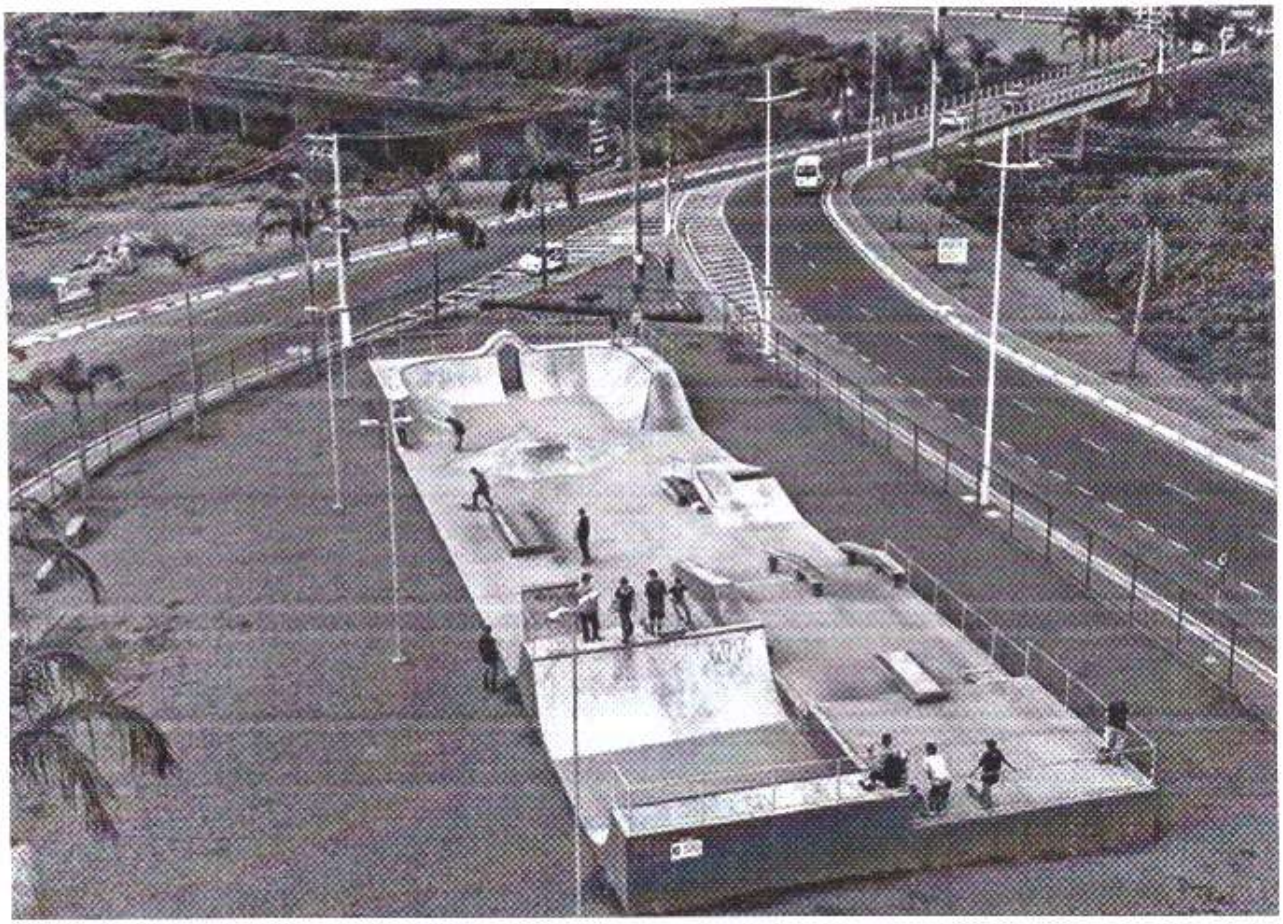
Proposta: 7 – Facilitar a Integração Temporal e Física

Proposta	7 - FACILITAR A INTEGRAÇÃO TEMPORAL E FÍSICA
Dimensão	2 - SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO
Justificativa	A integração dos transportes públicos é destacada como uma das ações mais eficazes para ampliar a mobilidade urbana, visando proporcionar acesso equilibrado aos bens e serviços de uma forma eficiente e equilibrada para todos os habitantes, especialmente para as camadas menos favorecidas da população, além disso, na Lei Federal n. 12.587/2012 uma das diretrizes para regulação do transporte público coletivo é a integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público.
Objetivos	Reduzir o custo do transporte para o usuário; Aumentar as suas possibilidades de deslocamento; e Melhorar a segurança dos usuários e dos funcionários do transporte coletivo.
Ações	7-1. Pagamento da tarifa exclusivo com Cartão BEM; 7-2. Extinção do custo de integração temporal; 7-3. Integração tarifária com o transporte intermunicipal; e 7-4. Integração tarifária com o transporte de municípios próximos.
Descrição das ações	
7-1. Pagamento da Tarifa Exclusivo com Cartão BEM	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 43.4.1
Como	(1) Realizar campanhas para incentivar o uso de cartão; (2) Reduzir o custo da tarifa para quem paga com cartão; (3) Aumentar a quantidade de pontos de recarga BEM; (4) Melhorar o sistema de recarga BEM; (5) Operar linhas sem cobradores; e (6) Implantar reconhecimento por biometria facial nos ônibus.
Quando	Curto Prazo
Responsáveis	SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito); e CONCESSIONÁRIA(S) DO TRANSPORTE COLETIVO MUNICIPAL.
7-2. Extinção do Custo de Integração Temporal	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 43.4.2
Como	(1) Divulgar este benefício para os usuários; (2) Fazer matriz de integração das linhas; (3) Implantar cobrança apenas por cartão; e (4) Subsidiar possíveis desequilíbrios econômicos - financeiros.
Quando	Curto Prazo
Responsáveis	SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito).

Proposta: 7 – Facilitar a Integração Temporal e Física

7-3. Integração Tarifária com o Transporte Intermunicipal	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 43.4.3
Como	(1) Realizar articulação entre as agências de transporte envolvidas e as diferentes esferas de governo; (2) Realizar estudo de viabilidade de integração entre linhas municipais e da EMTU; (3) Fazer adequações nos sistemas de bilhetagem; e (4) Subsidiar possíveis desequilíbrios econômicos - financeiros.
Quando	Médio Prazo
Responsáveis	DEMUTRAN (Departamento Municipal de Transporte e Trânsito).
7-4. Integração Tarifária com o Transporte de Municípios Próximos	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 43.4.4
Como	(1) Realizar articulação entre as agências de transporte municipais envolvidas; (2) Realizar estudo de viabilidade de integração entre linhas municipais; (3) Fazer adequações nos sistemas de bilhetagem; e (4) Subsidiar possíveis desequilíbrios econômicos - financeiros.
Quando	Longo Prazo
Responsáveis	SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito).

Proposta: 8 – Incentivar Deslocamentos Intermodais



Metas de Desempenho

Médio Prazo:

3% da demanda de ônibus realizar integração intermodal

Longo Prazo:

5% da demanda de ônibus realizar integração intermodal

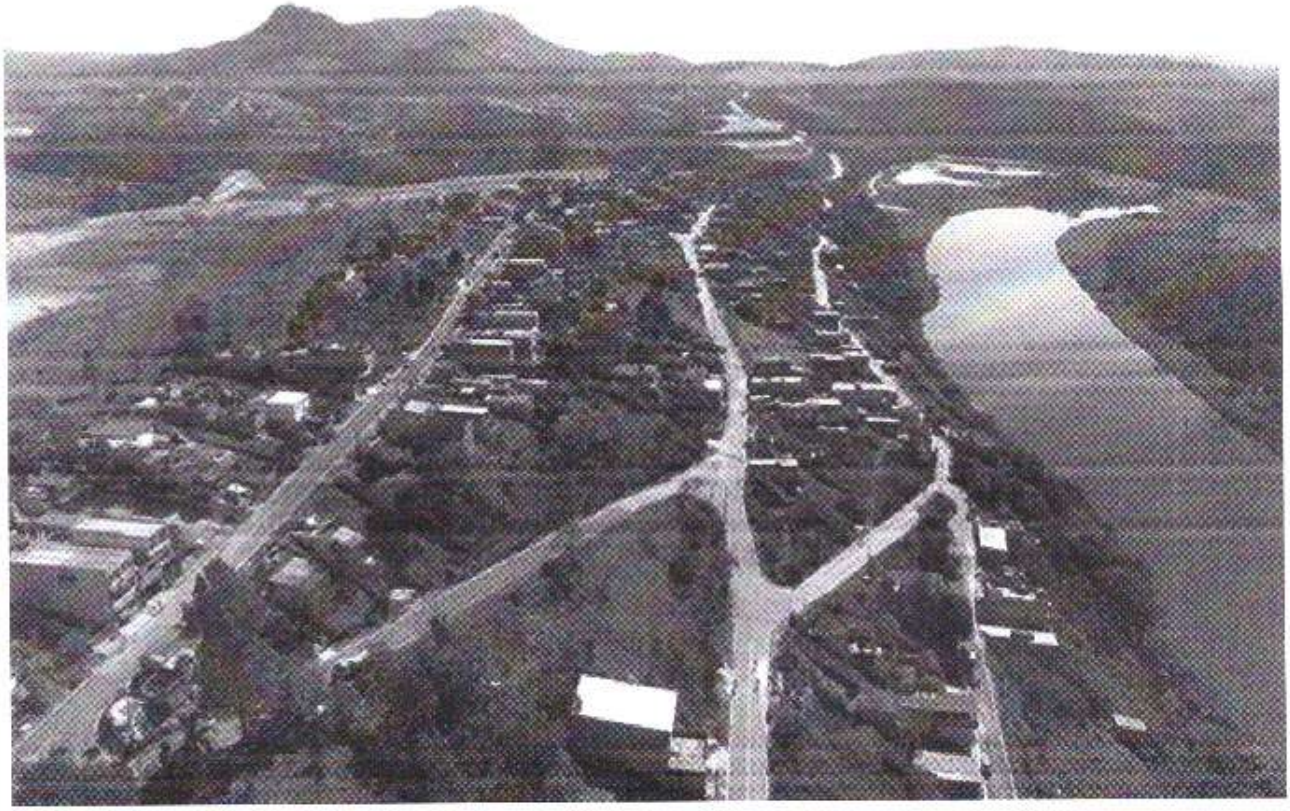
Proposta: 8 – Incentivar Deslocamentos Intermodais

Proposta	8 - INCENTIVAR DESLOCAMENTOS INTERMODAIS
Dimensão	2 - SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO
Justificativa	Quando integrada a outros modos, a bicicleta permite que o usuário atinja vários destinos, destacando-se neste contexto cidades com topografia acidentada, onde a bicicleta é utilizada para se deslocar em distâncias curtas, e também em regiões metropolitanas, devido às longas distâncias a serem percorridas
Objetivos	Estabelecer uma operação unificada com todos os modos e meios de transporte público e privado; Acabar com o excesso da oferta e abranger uma maior quantidade de zonas; Oferecer benefícios combinados com o planejamento, as compras e o marketing utilizando as instalações conjuntas; e Garantir que os usuários do transporte possam fazer sua viagem com uma tarifa unificada transferindo-se eficaz e confortavelmente entre os diferentes modos e serviços de transporte.
Ações	8-1. Implantação de infraestrutura voltada para bicicleta em Terminais e PIs; 8-2. Permissão do transporte de bicicletas dentro do transporte coletivo; e 8-3. Implantação de bolsões de estacionamento entorno de Terminais e Pis.
Descrição das ações	
8-1. Implantação de Infraestrutura Voltada para Bicicleta em Terminais e PIs	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 43.5.1
Como	(1) Implantar paraciclos, bicicletários e *pit stop* no Terminal Rodoviário e nos novos Pis; e (2) Sistema para acesso a esta infraestrutura deve ser permitido pelo cartão eletrônico de transporte, não havendo custo para os usuários.
Quando	Curto e Médio Prazo
Responsáveis	SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente); SMO (Secretaria Municipal de Obras); e SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito).
8-2. Permissão do Transporte de Bicicletas dentro do Transporte Coletivo	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 43.5.2
Como	(1) Desenvolver política que permita o transporte de bicicleta dentro dos ônibus municipais e intermunicipais.
Quando	Curto, Médio e Longo Prazo
Responsáveis	SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito).

Proposta: 8 – Incentivar Deslocamentos Intermodais

8-3. Implantação de Bolsões de Estacionamento no entorno de Terminais e PIs	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 43.5.3
Como	(1) Implantar bolsões de estacionamento entorno do terminal e de todos PIs; (2) Restringir sua utilização pelo usuário do transporte; e (3) Não cobrar a utilização do estacionamento.
Quando	Curto Prazo
Responsáveis	SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente); SMO (Secretaria Municipal de Obras); e SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito).

Proposta: 9 – Plano de Hierarquização Viária



Metas de Desempenho

Curto Prazo:

Adequar 50% das vias existentes de acordo com os critérios estabelecidos

Médio Prazo:

Adequar mais 25% das vias existentes de acordo com os critérios estabelecidos

Longo Prazo:

Adequar mais 25% das vias existentes de acordo com os critérios estabelecidos

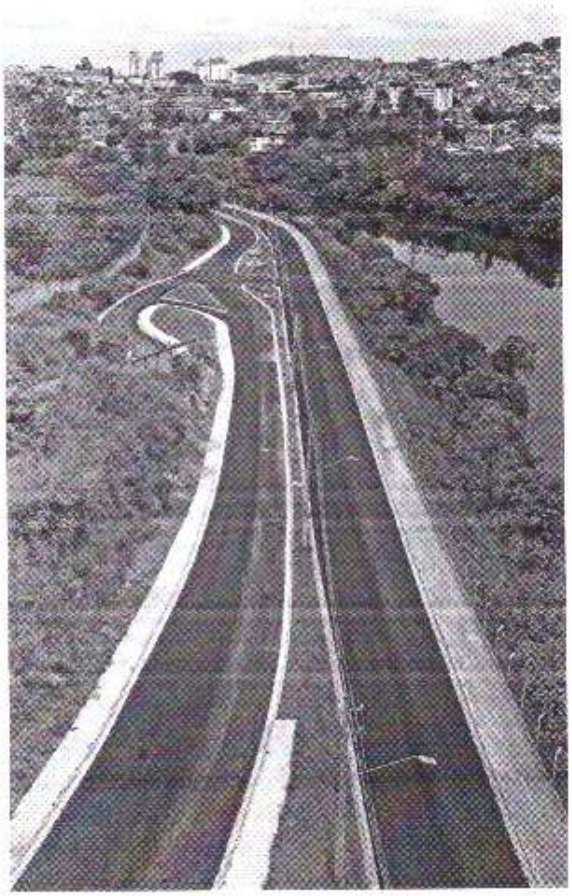
Proposta: 9 – Plano de Hierarquização Viária

Proposta	9 - PLANO DE HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA
Dimensão	3 - CIRCULAÇÃO URBANA
Justificativa	A classificação e adequação das vias através do plano de hierarquia viária organiza o sistema viário. Através deste plano, torna se possível a padronização das vias de acordo com as suas características fisicas e funções atuais e desejadas para o futuro, melhorando a circulação e a segurança nestes locais. A abertura de novas vias é mais eficiente a partir deste plano, uma vez que as diretrizes e características esperadas para cada tipo de via estarão estabelecidas, reduzindo a necessidade de readequações futuras. Ainda, a circulação viária pode ser utilizada direionamento da regulamentação do uso e ocupação do solo da cidade e em outros instrumentos de regulação urbanisticas.
Objetivos	Classificar as vias da cidade de acordo com suas caracteristicas fisicas e funções, estabelecendo as caracteristicas desejadas para cada caso; Adequar as vias existentes para o padrão estipulado; Possibilitar que as novas vias a serem abertas sigam um padrão esperado; e Direcionar o ordenamento do uso do solo na cidade.
Ações	9-1. Classificação viária; e 9-2. Estruturação do sistema viário básico.
Descrição das ações	
9-1. Classificação Viária	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 44.1.1
Como	(1) Formalizar proposta do Plano de Hierarquiza viária; e (2) Avaliar e complementar o Plano de forma periódica, readequando as vias sempre que necessário.
Quando	Permanente
Responsáveis	SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente).

Proposta: 9 – Plano de Hierarquização Viária

9-2. Estruturação do Sistema Viário Básico	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 44.1.2
Como	(1) Realizar projetos para a adequação das vias conforme sua classificação viária e espaço disponível; (2) Realizar soluções diferenciadas, seguindo os critérios de prioridade definidos no PlanMob, para as vias com caixas existentes menores que as vias propostas; (3) Adequar as vias de acordo com o projeto; e (4) Abrir novas vias conforme os critérios estabelecidos para cada classificação viária.
Quando	Curto, Médio e Longo Prazo
Responsáveis	SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente); e SMO (Secretaria Municipal de Obras).

Proposta: 10 – Aumento da Conectividade do Sistema Viário







Metas de Desempenho

Curto Prazo:

Duplicar a capacidade de fluxo de veículos em pontes

Médio Prazo:

Aumentar em 50% a capacidade de fluxo de veículos em pontes

Longo Prazo:

Aumentar em 67% a capacidade de fluxo de veículos em pontes



CIRCULAÇÃO URBANA

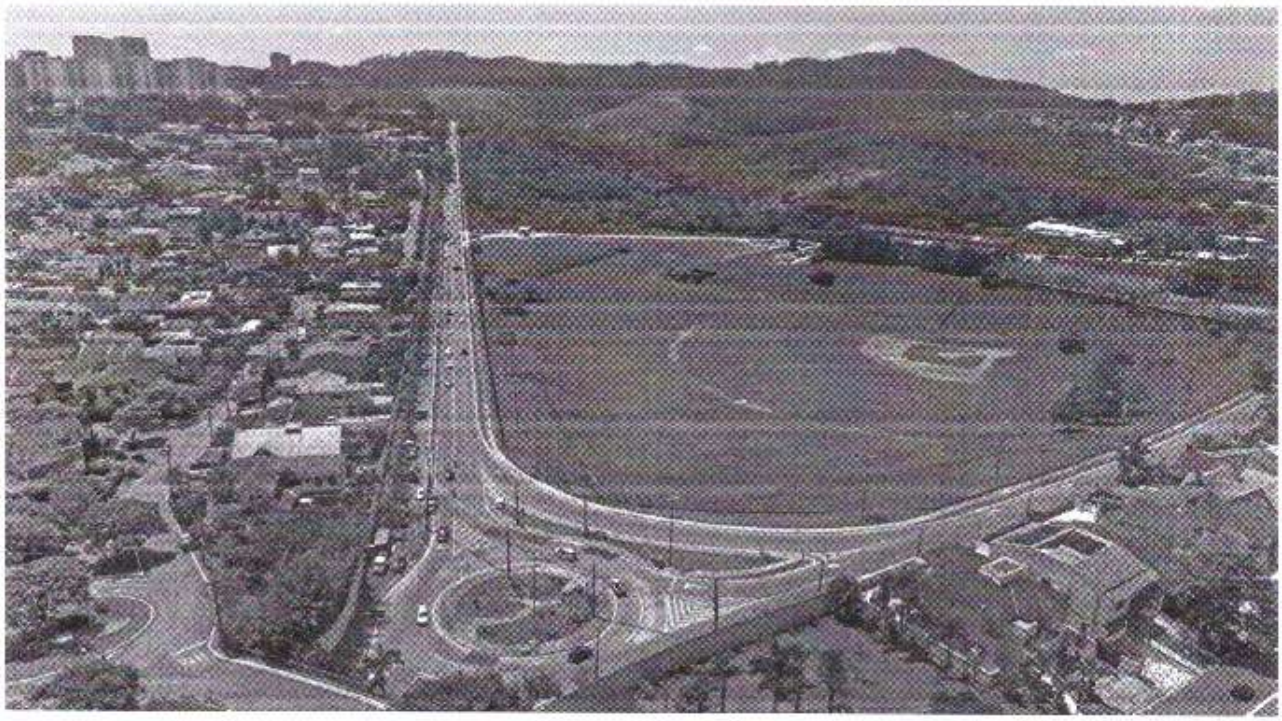
Proposta: 10 – Aumento da Conectividade do Sistema Viário

Proposta	10 - AUMENTO DA CONECTIVIDADE DO SISTEMA VIÁRIO
Dimensão	3 - CIRCULAÇÃO URBANA
Justificativa	Segundo Costa (2008), a rede viária de um município possui duas importantes características: a densidade e conectividade do sistema viário. No âmbito da sustentabilidade de um modelo de mobilidade, essas são condições que garantem a equidade econômica e social de acesso aos serviços essenciais para os cidadãos. Santana de Parnaíba apresenta um tecido urbano fragmentado por um relevo acidentado e barreiras naturais, como o Rio Tietê, e barreiras físicas como a Estrada dos Romeiros e a Rodovia Presidente Castello Branco (SP-280). A cidade, então, apresenta uma urbanização dispersa, onde os núcleos são conectados por estradas e avenidas. Propõe-se então, uma diretriz de adensamento da rede viária existente através dos programas e projetos propostos.
Objetivos	Melhorar e aumentar a conectividade do sistema viário do município
Ações	10-1. Estruturação dos Anéis Perimetrais; 10-2. Implantação de Pontes - Rio Tietê - Conexão Leste/Oeste; 10-3. Estruturação da Área de Expansão do Centro Cívico; e 10-4. Implantação de Trincheira no Cururuquara.
Descrição das ações	
10-1. Estruturação dos Anéis Perimetrais	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 44.2.1
Como	(1) Implantar o Anel Perimetral 1, que conecta a região do Tamboré até a Cidade São Pedro, através da Av. Honório Álvares Penteado; (2) Implantar o Anel Perimetral 2, que conecta a região Alphaville/Tamboré à Cidade de São Pedro e Fazendinha, a partir da Av. Marcos Penteado de Ulhôa e vias projetadas, passando ao norte do bairro Fazendinha até a área norte de mineração, direcionando-se ao Sul pela Serra do Votoruna e Estrada do Suru, até alcançar a conexão com Barueri pela região entre Aldeia da Serra e Parque Santana; (3) Implantar o Anel Perimetral 3, conectando a região do Alphaville/Tamboré ao Parque Santana, passando pela Av. Yojiro Takaoka/Estrada Bela Vista/Estrada Tenente Marques e Estrada dos Romeiros; (4) Implantar o Anel Perimetral 4, sendo este a circunscrição do Centro Histórico, visando estabelecer os perímetros da chamada Área Calma, visando a preferência e segurança para o pedestre e ciclista na região; e (5) Estes locais deverão ser priorizados na decisão de implantação de vias, melhorias viárias e instalação de equipamentos públicos.
Quando	Curto, Médio e Longo Prazo
Responsáveis	SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito); SMO (Secretaria Municipal de Obras); e SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente).

Proposta: 10 – Aumento da Conectividade do Sistema Viário

10-2. Implantação de Pontes - Rio Tietê - Conexão Leste/Oeste	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 44.2.2
Como	(1) Substituição da Ponte Central, aumentando sua capacidade de fluxo e realizando a elevação da mesma para evitar os problemas de enchentes que ocorrem na região; (2) Implantação da Ponte Sul, ligando a região do Parque Santana e a região do Alphaville/Tamboré; e (3) Implantação da Ponte Norte, ligando a região da Chacará das Garças e a Estrada dos Romeiros.
Quando	Curto, Médio e Longo Prazo
Responsáveis	SMO (Secretaria Municipal de Obras); e SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente).
10-3. Estruturação da Área de Expansão do Centro Cívico	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 44.2.3
Como	(1) Estruturar o sistema viário para acesso ao local, prevendo espaço para pedestres e ciclistas; (2) Melhorar o sistema viário próximo já existente; e (3) Prever conexões com o Centro Histórico.
Quando	Médio Prazo
Responsáveis	SMO (Secretaria Municipal de Obras); e SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente).
10-4. Implantação de Trincheira no Cururuquara	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 44.2.4
Como	(1) Estruturar sistema viária na região próxima; e (2) Estuturar sistema viáro nos acessos.
Quando	Médio Prazo
Responsáveis	SMO (Secretaria Municipal de Obras); e SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente).

Proposta: 11 – Melhoria da Segurança Viária







Metas de Desempenho

Curto Prazo:

Levantar as informações necessárias relativas às vias da cidade

Proposta: 11 – Melhoria da Segurança Viária

Proposta	11 - MELHORIA DA SEGURANÇA VIÁRIA
Dimensão	3 - CIRCULAÇÃO URBANA
Justificativa	A Auditoria de Segurança Viária contribui significativamente para a redução de acidentes de trânsito, onde há incidência de fatores atribuídos à via, podendo ser aplicada em qualquer etapa de existência de uma via, desde o seu estudo de viabilidade até sua operação e manutenção.
Objetivos	Identificar riscos potenciais à segurança; e Melhorar a segurança para pedestes, ciclistas e motoristas.
Ações	11-1. Diretrizes para Elaboração de Programa Municipal de Auditoria de Segurança Viária.
Descrição das ações	
11-1. Diretrizes para Elaboração de Programa Municipal de Auditoria de Segurança Viária	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 44.3.1
Como	(1) Selecionar e treinar a equipe técnica da área de Engenharia de Tráfego; (2) Reunir informações relativas às vias (volume de tráfego, fluxo de pedestres, velocidade, histórico de acidentes); (3) Criar padrões de trabalho como formulários, por exemplo; e (4) Intregar a equipe com projetistas responsáveis.
Quando	Curto Prazo
Responsáveis	SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito); SMO (Secretaria Municipal de Obras); e SMSU (Secretaria Municipal de Segurança Urbana).

Proposta: 12 – Melhorias Pontuais de Tráfego



Metas de Desempenho

Curto Prazo:

Reduzir o número de acidentes causados por excesso de velocidade em 30%

Operar interseções que sofreram intervenções com NS no mínimo B

Sinalizar, verticalmente e horizontalmente, todas as lombadas/quebra molas

Médio Prazo:

Reduzir o número de acidentes causados por excesso de velocidade em 50%

Operar interseções que sofreram intervenções com NS no mínimo B

Longo Prazo:

Reduzir o número de acidentes causados por excesso de velocidade em 70%

Proposta: 12 – Melhorias Pontuais de Tráfego

Proposta	12 - MELHORIAS PONTUAIS DE TRÁFEGO
Dimensão	3 - CIRCULAÇÃO URBANA
Justificativa	Considerando que cerca de 55% do total de viagens realizadas no município de Santana de Parnaíba utilizam modais motorizados (dados do ano de 2007), a existência de gargalos no sistema viário no que tange a fluidez, circulação do tráfego e segurança viária são favorecidos.
Objetivos	Contribuir para a melhoria da fluidez e circulação do tráfego em Santana de Parnaíba para os modais motorizados; e Garantir segurança dos pedestres, ciclistas, usuários do transporte público e motoristas.
Ações	12-1. Intervenção viária na Praça da Paz; 12-2. Intervenções viárias no bairro Colinas; 12-3. Intervenções viárias na Est. Tenente Marques; 12-4. Intervenções viárias no bairro Tamboré; 12-5. Intervenção viária no bairro Centro; 12-6. Intervenções viárias no bairro Cento e Vinte; e 12-7. Diretrizes para implantação de dispositivos de controle de velocidade.
Descrição das ações	
12-1 Intervenção Viária na Praça da Paz	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 44.4.1
Como	(1) Eliminar ramo leste da interseção entre a Av. Yojiro Takaoka e a Av. Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues; (2) Eliminar o retorno alongado da Av. Yojiro Takaoka que permitia o retorno no sentido leste-oeste; (3) Acrescentar faixa de tráfego adicional nos dois sentidos da Av. Yojiro Takaoka entre a Av. Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues e a interseção com retornos alongados; e (4) Acrescentar 2 (duas) faixas de tráfego para o movimento de retorno oeste-leste.
Quando	Curto Prazo
Responsáveis	SMO (Secretaria Municipal de Obras); SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito); e SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente).

Proposta: 12 – Melhorias Pontuais de Tráfego

12-2 Intervenções Viárias no Bairro Colinas	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 44.4.2
Como	(1) Implantar binário entre ruas Di Cavalcanti, Iolanda Mahali e Djanara da Mota e Silva; (2) Implantar rotatória de acesso ao binário, entre Av. Iolanda Mahali; e (3) Implantar 7 (sete) semáforos nas interseções do binário proposto.
Quando	Curto Prazo
Responsáveis	SMO (Secretaria Municipal de Obras); SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito); e SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente).
12-3 Intervenções Viárias na Est. Tenente Marques	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 44.4.3
Como	(1) Adequar, geometricamente e semaforicamente, a interseção entre a Est. Tenente Masques e Est. Jaguari; (2) Duplicar da Est. Tenente Marques; (3) Melhorar a interseção entre a Est. Tenente Marques e Estr. Maricá Marques; e (4) Melhorar a interseção entre a Est. Tenente Marques e R. Lua Crescente.
Quando	Curto e Médio Prazo
Responsáveis	SMO (Secretaria Municipal de Obras); SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito); e SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente).
12-4 Intervenções Viárias no Bairro Tamboré	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 44.4.4
Como	(1) Adequar, geometricamente a interseção entre a Al. América, Est. Paiol Velho e Av. Marcos Penteado de Ulhoa.
Quando	Médio Prazo
Responsáveis	SMO (Secretaria Municipal de Obras); SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito); e SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente).

Proposta: 12 – Melhorias Pontuais de Tráfego

12-5 Intervenção Viária no Bairro Centro	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 44.4.5
Como	(1) Readequar interseção entre a R. Treze de Maio e Largo Éden Magri Gianini; (2) Rever movimentos permitidos nesta intereseção; e (3) Implantar semáforo para veículos e pedestres nesta interseção.
Quando	Curto Prazo
Responsáveis	SMO (Secretaria Municipal de Obras); SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito); e SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente).
12-6 Intervenções Viárias no Bairro Cento e Vinte	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 44.4.6
Como	(1) Implantar duas faixas adicionais na Est. Ana Procópio de Moraes e R. Manoel Soares; (2) Implantar semáforo na interseção entre Est. Ana Procópio de Moraes e R. Manoel Soares; e (3) Implantar binário entre R. Raimundo Nonato de Moraes e Est. Ana Procópio de Moraes.
Quando	Médio Prazo
Responsáveis	SMO (Secretaria Municipal de Obras); SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito); e SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente).
12-7 Diretrizes para Implantação de Dispositivos de Controle de Velocidade	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 44.4.7
Como	(1) Realizar estudos técnicos para verificação da necessidade de implantação de dispositivos de controle nas principais vias da cidade (Estr. Ipanem, Av. Yojiro Takaoka, Estr. Tenente Marques, Estr. dos Romeiros, Av. Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, Av. Honório Alvares Penteado); (2) Verificar o melhor equipamento para a situação existente; e (3) Implantar controladores de velocidade nos locais nos quais for identificada a necessidade dos mesmos.
Quando	Permanente
Responsáveis	SMO (Secretaria Municipal de Obras); SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito); e SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente).

Proposta: 13 – Estruturação Organizacional





Metas de Desempenho

Curto Prazo:

Fortalecer as ações da CPTMU (Comissão Permanente de Transporte Mobilidade Urbana)



GESTÃO PÚBLICA

Proposta: 13 – Estruturação Organizacional

Proposta	13 - ESTRUTURAÇÃO ORGANIZACIONAL
Dimensão	4 - GESTÃO PÚBLICA
Justificativa	A política de mobilidade urbana agrega funções da cidade no que diz respeito aos seus equipamentos, infraestruturas de transporte, comunicação, acessibilidade, distribuição de pessoas e mercadorias, ou seja, participa efetivamente e diretamente de praticamente todas as possibilidades de desenvolvimento de um município. Neste contexto, ressalta-se a importância do planejamento urbano no processo de desenvolvimento e aliado a política de mobilidade. Assim, é necessário que a estrutura de gestão municipal alcance o planejamento integrado, que envolva o uso e ocupação do solo, o controle, gestão e infraestrutura do transporte e trânsito, com responsabilidades claras e bem definidas, evitando a dispersão organizacional, sem sobreposição de competências e omissão de questões críticas.
Objetivos	A CPTMU – Comissão Permanente de Transporte Mobilidade Urbana deve ser o órgão Municipal com a finalidade de gerenciar o desenvolvimento urbano do Município de Santana de Parnaíba, através de ações de planejamento que almeje a cidade como espaço que harmonize a convivência entre pessoas, o meio ambiente, o espaço público as áreas edificadas e a circulação dos meios de transporte
Ações	13-1. Diretrizes para criação de órgão que gestione a mobilidade
Descrição das ações	
13-1. Diretrizes para Fortalecimento das Ações da CPTMU	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 45.1.1
Como	(1) Reforçar as ações da CPTMU (2) Evitar a sobreposição de atribuições entre órgãos (3) Reforçar a participação dos componentes da CPTMU
Quando	Curto Prazo
Responsáveis	CPTMU (Comissão Permanente de Transporte Mobilidade Urbana)

Proposta: 14 – Diretrizes para Qualificação da Equipe Técnica



Metas de Desempenho

Curto Prazo:

Contratar pelo menos 5 seminários/workshops de capacitação

Realizar pelo menos 5 cursos à distância na área de mobilidade urbana e planejamento

Médio Prazo:

Contratar pelo menos 10 seminários/workshops de capacitação

Realizar pelo menos 10 cursos à distância na área de mobilidade urbana e planejamento

Longo Prazo:

Contratar pelo menos 15 seminários/workshops de capacitação

Realizar pelo menos 15 cursos à distância na área de mobilidade urbana e planejamento



GESTÃO PÚBLICA

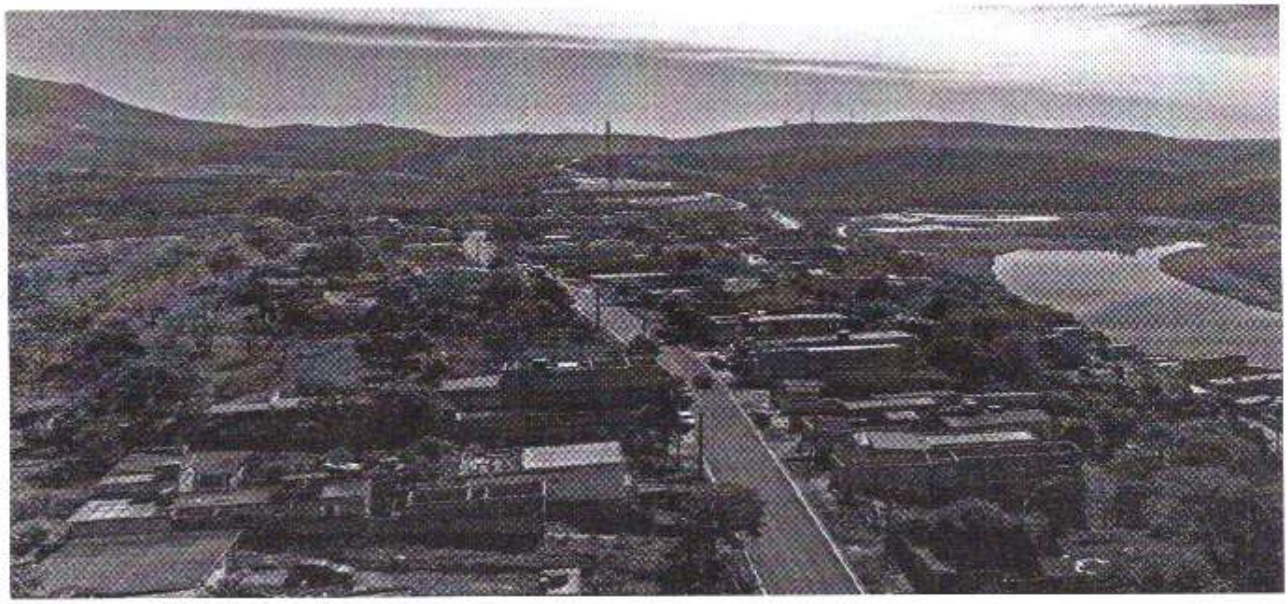
Proposta: 14 – Diretrizes para Qualificação da Equipe Técnica

Proposta	14 - DIRETRIZES PARA QUALIFICAÇÃO DA EQUIPE TÉCNICA
Dimensão	4 - GESTÃO PÚBLICA
Justificativa	A contratação de funcionários especializados na área é importante para o município, pois este não possui atualmente contingente suficiente para suprir com as ações que serão realizadas a partir do PlanMob. Além disso, a admissão de pessoal já capacitado permitirá uma maior dinâmica no setor que será beneficiado pelos seus conhecimentos e ajudará na capacitação da equipe atual. A Capacitação dos funcionários já inseridos no contexto de mobilidade também deverá ser realizada para que possam assumir os novos cargos definidos.
Objetivos	Definir competências para cada função, capacitar a equipe técnica atual e contratar novos funcionários especializados.
Ações	14-1. Diretrizes para Plano de Competências Técnicas; e 14-2. Diretrizes para Programa de Capacitação Continuada da Equipe Técnica.
Descrição das ações	
14-1. Diretrizes para Plano de Competências Técnicas	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 45.2.1
Como	(1) Definir estrutura organizacional; (2) Definir as competências técnicas para cada cargo/função; (3) Realizar concurso público para suprir as funções e cargos que a capacitação técnica da equipe atual não é viável; e (4) Considerar as competências técnicas definidas quando realizar concurso público.
Quando	Curto Prazo
Responsáveis	SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente)
14-2. Diretrizes para Programa de Capacitação Continuada da Equipe Técnica	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 45.2.2
Como	(1) Definir, de acordo com a competência de cada função, os cursos, *workshops* e seminários a serem realizados; (2) Definir cronograma de realização de cursos de formação e atualização; (3) Contratar os cursos, *workshops* e seminários; (4) Capacitar equipe técnica para atuar nos cargos e funções definidos; (5) Incentivar a realização de cursos e outros métodos de capacitação; e (6) Definir periodicidade para atualização da equipe.
Quando	Permanente
Responsáveis	SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente).



Proposta: 15 – Revisão da Legislação Relacionada à Mobilidade





Metas de Desempenho

Curto Prazo:

Revisar as legislações relacionadas a mobilidade conforme diretrizes do Plano



GESTÃO PÚBLICA

Proposta: 15 – Revisão da Legislação Relacionada à Mobilidade

Proposta	15 - REVISÃO DA LEGISLAÇÃO RELACIONADA À MOBILIDADE
Dimensão	4 - GESTÃO PÚBLICA
Justificativa	As leis municipais relacionadas a mobilidade urbana da cidade devem ser adequadas às diretrizes e propostas do Plano de Mobilidade de Santana de Parnaíba.
Objetivos	Revisar e adequar a legislação vigente relacionada a mobilidade urbana.
Ações	15-1. Diretrizes para revisão da legislação vigente referente ao transporte de cargas; 15-2. Diretrizes para revisão da legislação vigente referente a PGT; e 15-3. Diretrizes para revisão da LPOUS e PL do PDE.
Descrição das ações	
15-1. Diretrizes para Revisão da Legislação Vigente Referente ao Transporte de Cargas	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 45.3.1
Como	(1) Determinar rotas de carga e horário de permissão de circulação destes veículos; (2) Definir os parâmetros de veículos e PBT permitdo para circular nas diferentes rotas; (3) Implantar sinalização e realizar a fiscalização; (4) Alterar a lei para adequação aos novos critérios e diretrizes estabelecidas; e (5) Fornecer mapa interativo sobre as restrições no *site* da Prefeitura.
Quando	Curto Prazo
Responsáveis	SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente); e SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito).
15-2. Diretrizes para Revisão da Legislação Vigente Referente a Polos Geradores de Tráfego	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 45.3.2
Como	(1) Definir novas medidas mitigadoras, especialmente relacionadas a circulação de pedestres e ciclistas; (2) Implantar sistema de Protocolo e Termos de Referência; (3) Mapear os polos geradores de tráfego; (4) Criar ferramentas para acesso de informação utilizando o mapeamento dos polos geradores de tráfego; e (5) Revisar a legislação vigente para que esteja consistente com o estabelecido no PlanMob.
Quando	Curto Prazo
Responsáveis	SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente); SMO (Secretaria Municipal de Obras); e SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito).



GESTÃO PÚBLICA

Proposta: 15 – Revisão da Legislação Relacionada à Mobilidade

15-3. Diretrizes para Revisão da LPOUS e PL do PDE	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 45.3.3
Como	(1) Incentivar que a liberação de parcelamentos seja realizada após apresentação de projeto de vias conforme a Lei Federal nº 6.766/1979; (2) Disponibilizar, previamente a liberação de projetos de loteamentos, as diretrizes de zoneamento e de arruamento da área; (3) Estabelecer diretrizes mínimas (viárias e de mobilidade) para a implantação de novos projetos urbanísticos, especialmente em Áreas de Intervenção Municipal - AIM; (4) Não permitir garagens, estacionamentos ou acessos em recuos frontais; (5) Garantir que os projetos a serem desenvolvidos em AIM, onde a LPUOS revoga os gabaritos máximos e permite a instituição de corredores de adensamento, estejam submetidos à aplicação de Outorga Onerosa do Direito de Construir – OODC e a Estudos de Impacto de Vizinhança - EIV, de modo que novos empreendimentos sejam analisados quanto à sua potencial interferência no sistema viário da região; (6) Fiscalizar a ocupação das faixas não edificáveis de 10m indicadas para as vias coletoras, a serem destinadas ao acesso; (7) Revisar o Art. 64 uma vez que a forma como a redação está apresentada abre margem para diferentes compreensões das lei, podendo o propósito da faixa de recuo frontal ser comprometido; (8) Prever a cobrança de contribuição por melhoria quando da implantação de melhorias que beneficiem áreas determinadas, buscando a justa distribuição dos ônus e bônus da urbanização; (9) Revisar a Lei do Código de Obras e Edificações para que esta indique os padrões de acesso para lotes com diferentes testadas em Corredores de Adensamento; (10) Fiscalizar edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos, públicos e privados de uso público quanto à provisão de elementos que garantam a acessibilidade universal, tais como rampas, elevadores, plataformas elevatórias e piso tátil de alerta e direcional; (11) Garantir que a regularização fundiária promova a integração viária da área irregularmente ocupada com o sistema viário do entorno; (12) Instituir usos compatíveis com o objetivo de preservação em macrozonas de interesse ambiental, para que não sejam ocupadas segundo interesses contrários aos do Município; e (13) Revisar os itens que envolvam questões tratadas pelo PlanMob.
Quando	Curto Prazo
Responsáveis	SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente); e SMO (Secretaria Municipal de Obras).

Proposta: 16 – Educação e Conscientização



Metas de Desempenho

Curto Prazo:

Capacitar 100% dos professores, conforme estabelecido no Programa de Educação para o Trânsito

Aplicar o Programa de Educação para o Trânsito em 50% das Escolas Públicas Municipais

Médio Prazo:

Aplicar o Programa de Educação para o Trânsito em 100% das Escolas Públicas Municipais



Proposta: 16 – Educação e Conscientização

Proposta	16 - EDUCAÇÃO E CONSCIENTIZAÇÃO
Dimensão	4 - GESTÃO PÚBLICA
Justificativa	Além da melhoria das condições da circulação urbana e dos transportes da cidade, o desenvolvimento de uma mobilidade urbana depende da conscientização dos usuários destes sistemas.
Objetivos	Conscientizar a população da mobilidade urbana; e Incentivar a participação popular consciente nas ações relacionadas a mobilidade urbana.
Ações	16-1. Diretrizes para elaboração de Programa de Educação no Trânsito; e 16-2. Diretrizes para campanhas publicitárias.
Descrição das ações	
16-1. Diretrizes para Elaboração de Programa de Educação no Trânsito	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 45.4.1
Como	(1) Elaborar Programa de Educação para o Trânsito inserido no contexto do ensino nas escolas; (2) Realizar capacitação dos professores; (2) Aplicar o Programa nas escolas; (3) Aplicar o Programa para sociedade em geral através de jornais, televisão e rádio; (3) Implantar painéis informativos em pontos estratégicos da cidade para divulgar ações do Programa; e (4) Realizar consultas públicas.
Quando	Permanente
Responsáveis	SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito); SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente); SME (Secretaria Municipal de Educação) ; e Poder Executivo e/ou Legislativo.
16-2. Diretrizes para Campanhas Publicitárias	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 45.4.2
Como	(1) Elaborar um Programa de Comunicação para divulgação das informações relativas ao trânsito à população; (2) Implantar dispositivos com informações em todos os novos pontos de ônibus; e (3) Implantar dispositivos com informações em outros pontos estrátegicos, como Terminais e Pontos de Integração.
Quando	Permanente
Responsáveis	SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito); e SECOM (Secretaria Municipal de Comunicação Social).

Proposta: 17 – Política de Estacionamento



Metas de Desempenho

Curto Prazo:

Implantar estacionamento rotativo na região central

Médio Prazo:

Implantar estacionamento rotativo no Fazendinha e no Alphaville

Proposta: 17 – Política de Estacionamento

Proposta	17 - POLÍTICA DE ESTACIONAMENTO
Dimensão	4 - GESTÃO PÚBLICA
Justificativa	A democratização do uso de áreas públicas está relacionada com o principio da equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros, no qual está fundamentada a Política Nacional de Mobilidade Urbana. A elaboração de uma Política de Estacionamento adequada resulta em uma maior democratização das áreas públicas além de poder estimular o uso de modais sustentáveis.
Objetivos	Elaborar uma Política de Estacionamento que permita uma maior democratização do espaço público e regulamente o estacionamento de veículos na cidade.
Ações	17-1. Diretrizes para implantação de política de estacionamento.
Descrição das ações	
17-1. Diretrizes para Implantação de Política de Estacionamento	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 45.5.1
Como	(1) Definir as diretrizes e objetivos da política de estacionamento; (2) Definir os locais com estacionamento proibido, de acordo com o estabelecido na hierarquização viária; (3) Determinar os locais para estacionamento rotativo; (4) Determinar os locais de bolsões de estacionamento; (5) Definir a forma de cobrança; (6) Estabelecer de mecanismo de fiscalização; (7) Definir os critérios para a implantação de estacionamentos privados, visando a manutenção da demanda ideal estabelecida para o local; (8) Elaborarar legislação especifica para a política de estacionamentos, regulamentado as definições realizadas anteriormente; e (9) Implantar sinalização adequada da proibição e permissão de estacionar.
Quando	Curto Prazo
Responsáveis	SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito); SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente); SMO (Secretaria Municipal de Obras); e SMNJ (Secretaria Municipal de Negócios Jurídicos).

Proposta: 18 – Monitoramento da Mobilidade



Metas de Desempenho

Curto Prazo:

Realizar contagens de tráfego em pelo menos 10 interseções

Médio Prazo:

Revisar cálculo da tarifa das linhas municipais

Realizar contagens de tráfego em pelo menos 15 interseções

Longo Prazo:

Realizar contagens de tráfego em pelo menos 20 interseções



GESTÃO PÚBLICA

Proposta: 18 – Monitoramento da Mobilidade

Proposta	18 - MONITORAMENTO DA MOBILIDADE
Dimensão	4 - GESTÃO PÚBLICA
Justificativa	Os gestores que tratam da área de mobilidade precisam, continuamente, gerenciar, monitorar, agir e disponibilizar, em tempo real, informações quanto ao trânsito e ao transporte público.
Objetivos	Apresentar ferramentas que o município deve implantar a fim de tornar mais eficiente o processo de acompanhamento da mobilidade, que indicará onde deve intensificar o planejamento, agir e investir para melhorá-la;
Ações	18-1. Implantação de um Centro de Controle de Operação e de Qualidade (CCOQ); 18-2. Diretrizes para futuras concessões de transporte; 18-3. Implantação de Sistema de Banco de Dados (SBD); e 18-4. Criação da Central de Monitoramento e Controle de Tráfego.
Descrição das ações	
18-1. Implantação de um Centro de Controle de Operação e de Qualidade (CCOQ)	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 45.6.1
Como	(1) Estudar tecnologias existentes relacionadas a centros de controle, observando as recomendações técnicas do PlanMob; (2) Definir localização do espaço; (3) Prever, no Plano de Competências, equipe para esta área; (4) Rever parâmetros definidos no contrato de concessão e relativos aos padrões de operação; (5) Realizar, pelo menos mensalmente, reunião com representantes das empresas operadoras; e (6) Planejar e aplicar pesquisas relacionadas a satisfação dos usuários pelo menos anualmente.
Quando	Curto Prazo
Responsáveis	SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito); SMTI (Secretaria Municipal de Tecnologia da Informação); e SMNJ (Secretaria Municipal de Negócios Jurídicos).



Proposta: 18 – Monitoramento da Mobilidade

18-2. Diretrizes para Futuras Concessões de Transporte	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 45.6.2
Como	(1) Contratar estudo para avaliação das linhas e diretrizes de projeto operacional indicado no PlanMob e cálculo tarifário; (2) Planejar e elaborar licitação para concessão do serviço de transporte coletivo, caso não haja prorrogação do contrato; (3) Iniciar processo de revisão do cálculo tarifário, caso haja prorrogação; e (4) Fazer readequações operacionais e tarifárias de acordo com os resultados do estudo contrado, em ambos os casos.
Quando	Médio Prazo
Responsáveis	SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito); SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente); e SMNJ (Secretaria Municipal de Negócios Jurídicos).
18-3. Implantação de Sistema de Banco de Dados (SBD)	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 45.6.3
Como	(1) Desenvolver plataforma que possa ser alimentada com dados e com informações referentes ao transporte coletivo e trânsito; (2) Utilizar informações do SBD para o gerenciamento do tráfego e transporte; e (3) Fornecer as informações do SBD para consulta por parte da população.
Quando	Curto e Médio Prazo
Responsáveis	SMTI (Secretaria Municipal de Tecnologia da Informação); SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito); e SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente).

Proposta: 18 – Monitoramento da Mobilidade

18-4. Criação da Central de Monitoramento e Controle de Tráfego	
Referência	Cap. 5_Seção 5.2: 45.6.4
Como	(1) Estudar tecnologias existentes relacionadas a centros de controle, observando as recomendações técnicas do PlanMob; (2) Definir localização do espaço; (3) Prever, no Plano de Competências, equipe para esta área; (4) Aquisição de recursos tecnológicos, materiais e humanos para a gestão de tráfego; (5) Monitorar e controlar, em tempo real, as condições do trânsito na cidade; (6) Acompanhar (7) Instalar dos dispositivos identificados como necessários nas vias e cruzamentos do município; e (8) Estudar intervenções físicas identificadas como necessárias nas vias e cruzamentos do município.
Quando	Curto e Médio Prazo
Responsáveis	SEMUTTRAN (Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito); SMPUMA (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente); e SMTI (Secretaria Municipal de Tecnologia da Informação).

4. CRONOGRAMA

Proposta		Ação		Prazo		
				Curto	Médio	Longo
1	DIRETRIZES PARA PROGRAMA DE ESTRUTURAÇÃO DE UMA REDE DE VIAS PARA PEDESTRES	1	Elaboração de um guia para projetos de calçadas			
		2	Requalificação de escadarias			
		3	Infraestrutura de segurança para mobilidade a pé			
		4	Requalificação das Calçadas para a Acessibilidade Universal			
		5	Obras de arte novas e existentes com o acesso de pedestres			
		6	Retirada e/ou redução das barreiras permanentes e temporárias em espaços públicos e calçadas			
		7	Adequação o acesso às edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos			
		8	Eliminação das barreiras à circulação no interior ou entorno das edificações			
		9	Integração da rede caminhável com a rede cicloviária			
2	READEQUAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO	1	Implantação de Área Calma no Centro Histórico			
		2	Implantação de Corredor Cultural Largo da Matriz			
3	ESTRUTURAÇÃO DE REDE CICLOVIÁRIA NO MUNICÍPIO	1	Redesenho e replanejamento do sistema viário			
		2	Potencialização a integração intermodal			
		3	Desenvolvimento de campanhas de promoção do "andar de bicicleta"			
		4	Desenvolvimento de uma rede de equipamentos de bicicleta			



4. CRONOGRAMA

Proposta		Ação		Prazo		
				Curto	Médio	Longo
4	IMPLANTAÇÃO DA RETSP - REDE ESTRUTURADA DE TRANSPORTE DE SANTANA DE PARNAÍBA	1	Implantação da primeira fase da RETSP			
		2	Implantação da segunda fase da RETSP			
		3	Implantação da terceira fase da RETSP			
5	INFORMAÇÕES DO TRANSPORTE COLETIVO PARA O USUÁRIO	1	Melhoria do Sistema BEM			
		2	Fornecimento de informações em tempo real para o usuário			
		3	Fornecimento de informações permanentes para o usuário			
		4	Municipalização do Sistema Urbano de Transporte			
6	MELHORIA DA INFRAESTRUTURA VOLTADA PARA O TRANSPORTE COLETIVO	1	Melhoria dos pontos de parada			
		2	Realocação dos terminais finais			
		3	Preferência ao transporte coletivo			
7	FACILITAR A INTEGRAÇÃO TEMPORAL E FÍSICA	1	Pagamento da tarifa txclusivo com Cartão BEM			
		2	Extinção do custo de integração temporal			
		3	Integração tarifária com o transporte intermunicipal			
		4	Integração tarifária com o transporte de municípios próximos			
8	INCENTIVAR DESLOCAMENTOS INTERMODAIS	1	Implantação de infraestrutura voltada para bicicleta em Terminais e Pis			
		2	Permissão o transporte de bicicletas dentro do transporte coletivo			
		3	Implantação de bolsões de estacionamento entorno de Terminais e Pis			





4. CRONOGRAMA

Proposta		Ação		Prazo		
				Curto	Médio	Longo
9	PLANO DE HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA	1	Classificação viária			
		2	Estruturação do sistema viário básico			
10	AUMENTO DA CONECTIVIDADE DO SISTEMA VIÁRIO	1	Estruturação dos Anéis Perimetrais			
		2	Implantação de Pontes - Rio Tietê - Conexão Leste/Oeste			
		3	Estruturação da Área de Expansão do Centro Cívico			
		4	Implantação de Trincheira no Cururuquara			
11	MELHORIA DA SEGURANÇA VIÁRIA	1	Diretrizes para Elaboração de Programa Municipal de Auditoria de Segurança Viária			
12	MELHORIAS PONTUAIS DE TRÁFEGO	1	Intervenção viária na Praça da Paz			
		2	Intervenções viárias no bairro Colinas			
		3	Intervenções viárias na Est. Tenente Marques			
		4	Intervenções viárias no bairro Tamboré			
		5	Intervenção viária no bairro Centro			
		6	Intervenções viárias no bairro Cento e Vinte			
		7	Diretrizes para implantação de dispositivos de controle de velocidade			



4. CRONOGRAMA

Proposta		Ação		Prazo		
				Curto	Médio	Longo
13	ESTRUTURAÇÃO ORGANIZACIONAL	1	Diretrizes para Fortalecimento das Ações da CPTMU			
14	DIRETRIZES PARA QUALIFICAÇÃO DA EQUIPE TÉCNICA	1	Diretrizes para Plano de Competências Técnicas			
		2	Diretrizes para Programa de Capacitação Continuada da Equipe Técnica			
15	REVISÃO DA LEGISLAÇÃO RELACIONADA À MOBILIDADE	1	Diretrizes para revisão da legislação referente ao transporte de cargas			
		2	Diretrizes para revisão da legislação referente a PGT			
		3	Diretrizes para revisão da LPOUS e PL do PDE			
16	EDUCAÇÃO E CONSCIENTIZAÇÃO	1	Diretrizes para elaboração de Programa de Educação no Trânsito			
		2	Diretrizes para campanhas publicitárias			
17	POLÍTICA DE ESTACIONAMENTO	1	Diretrizes para implantação de política de estacionamento			
18	MONITORAMENTO DA MOBILIDADE	1	Implantação de um Centro de Controle de Operação e de Qualidade			
		2	Diretrizes para futuras concessões de transporte			
		3	Implantação de Sistema de Banco de Dados (SBD)			
		4	Criação da Central de Monitoramento e Controle de Tráfego			