



PREFEITURA DE ITATIBA
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E HABITAÇÃO

Plano de Mobilidade Urbana PlanMob - Itatiba SP - Caderno de Diagnósticos





ÍNDICE

1.0 INTRODUÇÃO

2.0 DIAGNÓSTICO

2.1 Localização do município

2.2 Histórico do município

2.3 Análise dos Aspectos Urbanos e Socioeconômicos

2.4 Acessibilidade

2.5 Infraestrutura, Circulação e Sistema Viário

2.5.1 Polos geradores de viagens

2.6 Sistemas de Transporte Individual, Coletivo e Comercial

2.7 Sistema de Transporte de Cargas

2.8 Pesquisa de Opinião

3.0 DIRETRIZES E PLANO DE AÇÃO

3.1 Acessibilidade

3.1.1 Programa requalificação de calçadas

3.1.2 Plano para Zona Central

3.2 Infraestrutura, Circulação e Sistema Viário

3.2.1 Hierarquização viária

3.2.2 Proposta de diretrizes viárias

3.2.3 Polos geradores de viagens

3.2.4 Sinalização horizontal e vertical

3.2.5 Estacionamento Rotativo

3.3 Transporte não motorizado

3.3.1 Programa Cicloviário

3.4 Transporte coletivo



3.4.1 Corredores de ônibus

3.4.2 Controle dos serviços

3.5 Transporte de Cargas

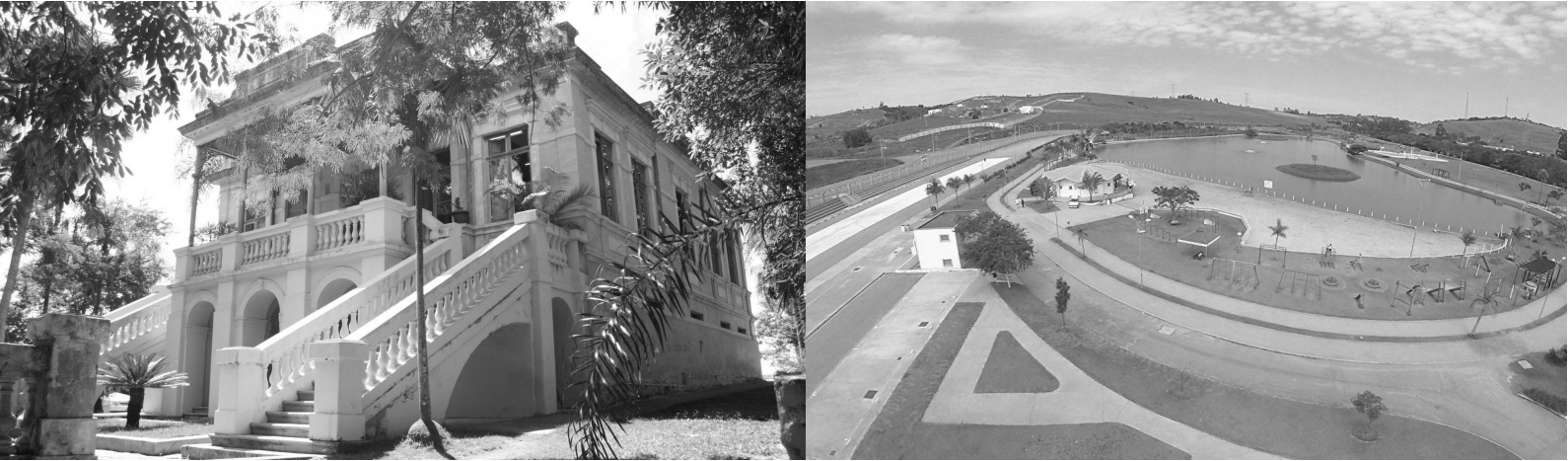
4.0 CONSIDERAÇÕES FINAIS / CONCLUSÃO

5.0 ANEXOS

6.0 BIBLIOGRAFIA



1.0 INTRODUÇÃO



Nos últimos anos, o país passou por grandes transformações que modificaram o trânsito de cargas e pessoas dentro das cidades brasileiras, a cada dia, questões mais difíceis e desafiadoras relacionadas à mobilidade das pessoas, vem comprometendo a qualidade de vida urbana como o aumento do número de veículos individuais motorizados, congestionamentos, aumento de acidentes, aumento da poluição, entre outros.

A ausência de políticas públicas voltadas à mobilidade aliada ao baixo investimento público no setor de transportes urbanos e o grande crescimento da população urbana resultaram em um ambiente desfavorável para as cidades brasileiras. Em paralelo a este panorama surge a re-criação do Ministério das Cidades, a interlocução da sociedade no processo de realização das Conferências das Cidades, além de inúmeros encontros sobre políticas urbanas, que resultam posteriormente na instituição da Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU, através da Lei Federal n. 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que visa promover uma mudança no atual modelo de planejamento da mobilidade, presente em quase todas as cidades brasileiras.

A lei 12.587 traz características essenciais para a mudança da mobilidade urbana, para a efetivação de uma política pública estruturadora dos serviços de transportes Urbanos e da infraestrutura de mobilidade, além de possibilitar sua



inter-relação com outras políticas públicas, principalmente as ambientais. A lei 12.587 também apresenta uma quebra de paradigma estruturando como prioridade para mobilidade urbana, transportes não motorizados e transportes públicos ao invés do transporte individual, atualmente utilizado como principal modal nas grandes e médias cidades.

Assim como outras cidades no Brasil, Itatiba é atualmente centrada no transporte motorizado individual, hoje percebido como insustentável, seja pelos problemas ambientais ocasionados, seja pela impossibilidade de suprir as necessidades de infraestrutura que o crescimento acelerado da frota exige.

As cidades, a partir da instituição da lei 12.587, passam a pensar seus fluxos (pessoas e cargas/bens) com base em um Plano de Mobilidade urbana, procurando alternativas e estratégias sustentáveis de crescimento. O conceito mobilidade urbana é atribuído ao deslocamento das pessoas de forma segura e eficiente aos destinos desejados nas cidades.

O PlanMob-Itatiba foi desenvolvido com ações e propostas voltadas para o que é melhor para as pessoas, garantindo a equidade na utilização dos espaços urbanos e buscando a construção de uma cidade mais humana, com melhor qualidade de vida e com desenvolvimento sustentável.

O PlanMob-Itatiba foi elaborado com base na Lei Federal n. 12.587/2012. A lei prevê que os municípios com mais de 20 mil habitantes elaborem planos que privilegiem os deslocamentos feitos a pé, de bicicleta e por transporte público coletivo. A elaboração da proposta é embasada no material coletado em oficinas de diagnóstico, pesquisa e consolidação das proposições apresentadas na primeira audiência pública realizada no dia 05 de maio de 2015 e na segunda audiência pública realizada no dia 13 de outubro de 2015, bem como nas obtidas nas respostas aos mais de 10 mil questionários distribuídos à população em geral e disponível no site da prefeitura.

O PlanMob-Itatiba segue o estabelecido pela Lei 12.587/12 conforme descrito a seguir:



Princípios:

- 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.

Diretrizes:

- 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 como estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado.



Objetivos:

- Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Atribuições dos municípios

- Planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;
- Prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;
- Capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do município.

Planejamento, Gestão e Avaliação dos sistemas de mobilidade

- Identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;
- Identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;
- Formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e
- Definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.



Atribuições mínimas dos Órgãos Gestores

- Planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes na Lei;
- Avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;
- Implantar a política tarifária;
- Dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;
- Estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;
- Garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e
- Combater o transporte ilegal de passageiros.



2. DIAGNÓSTICO



A estrutura básica do diagnóstico abrange a identificação dos elementos existentes; o levantamento dos dados e informações disponíveis, a realização de pesquisas e a avaliação quantitativa e qualitativa, relativos aos assuntos abordados.

Para subsidiar esta etapa de Diagnóstico e Análise, foram consolidados os dados e informações disponíveis conforme segue:

- Políticas urbanas existentes;
- Estudos e projetos em andamento;
- Pesquisas existentes;
- Demandas da população em geral;
- Legislação federal, estadual e municipal relativas à acessibilidade; sistema viário, de circulação e trânsito; transporte coletivo e comercial de passageiros e transporte de cargas;
- Modelos de gestão e institucional atuais relativos à acessibilidade; sistemas viários, de circulação e trânsito; transporte coletivo e comercial de passageiros e transporte de cargas;
- Situação atual da operação relativa ao sistema viário, de circulação e trânsito;



- Transporte coletivo e comercial de passageiros e transporte de cargas;
- Projetos e campanhas realizados e em andamento com relação à educação para a mobilidade;
- Características dos sistemas de transporte coletivo e comercial de passageiros atuais quanto aos conceitos básicos, infraestrutura e frota;

Apesar de o cenário identificado ser muitas vezes inapropriado para uma mobilidade urbana e desenvolvimento urbano, resultado de questões históricas, hoje o município já possui legislação reguladora para parcelamento, uso e ocupação do solo, entre outras leis vigentes para um desenvolvimento sustentável do município que deve ser atualizado

2.1 Localização do município

Itatiba é um município do estado de São Paulo, no Brasil. Faz parte da Região Metropolitana de Campinas. Localiza-se a noroeste da capital do estado, estando a cerca de oitenta quilômetros desta.



Localização de Itatiba em São Paulo



Mapa região metropolitana de Campinas

2.2 Histórico do município

A Comarca de Itatiba foi criada pela Lei nº 10, de 07 de fevereiro de 1875 e instalada em 03 de fevereiro de 1890.

Por volta de 1850, iniciou-se o cultivo de café no município e a cidade se desenvolveu na cumeada, fugindo às enchentes do ribeirão Jacarezinho e atendendo ao gosto da cultura do café pelas terras altas no lugar dos ácidos solos baixos.

A essa época foi feita a hipodamização do traçado urbano, que se caracteriza pela forma de tabuleiro de xadrez dos quarteirões. Tal solução gerou, próximo ao centro, interrupções em seu traçado e ladeiras impraticáveis. O fato de as glebas sucessivamente loteadas serem definidas por acidentes naturais (córregos, espigões, etc.), gerou disparidade de ângulo entre as glebas contíguas, com o seu “Tabuleiro de Xadrez” disposto segundo sua própria orientação. A cidade,



como a maioria dos municípios paulistas típicos do café, resultou numa colcha de retalhos, onde cada loteamento desconhecia o vizinho, criando com ele divergências difíceis de sanar. As imediações do ribeirão Jacarezinho passaram a receber nas ruas e no interior das quadras, instalações que vieram a obstruir a calha natural, causando problemas de enchentes. As fazendas e chácaras dificultaram a expansão da cidade em determinadas direções estratégicas. É o caso da Fazenda Santa Rosa e da Santa Adelaide que hoje passam por um desejável processo de urbanização ocupando esses imensos vazios urbanos.

Tudo isso levou a cidade a desenvolver-se de forma radial, ao longo dos antigos caminhos e estradas e essas chácaras e fazendas ficaram encravadas criando esses vazios urbanos. O Plano diretor então vigente, de 07 de outubro de 1975, só veio a reforçar essa tendência criando “corredores comerciais” ao longo das radiais, somando-se ao fato de que o perímetro urbano e a zona de expansão urbana eram exageradamente grandes, chegando mesmo a invadir áreas de outros municípios(sic).

Diante desse panorama, em 1997 foi criado o Sistema Viário Básico do município que contempla anéis viários e perimetrais implantadas e futuras, visando promover uma “amarração” da malha urbana.



Mapa da hipodamização do centro urbano



foto: E.N.F.A - SÉC XIX



Figura 2 : mapa do crescimento a partir das radiais



2.3 Análise dos aspectos urbanos e socioeconômicos

Itatiba apresenta uma economia bem diversificada, colaborando com o equilíbrio econômico em momentos de crises setoriais. Os serviços e a indústria tem predominância na economia da cidade com pequena participação da Agropecuária.

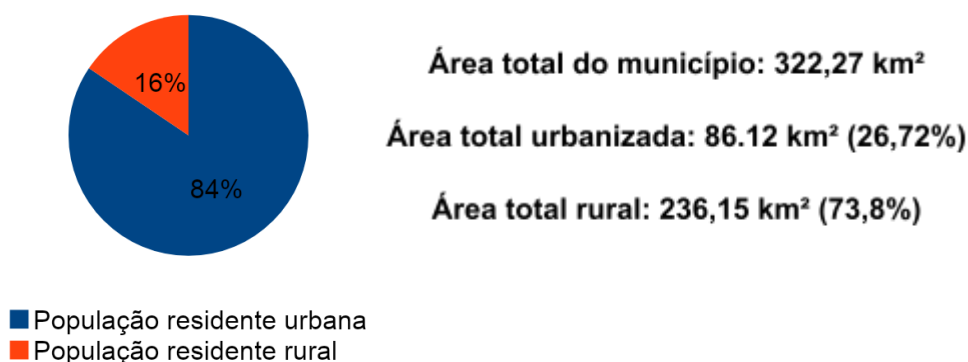
Esta última apresenta um potencial enorme e merece ser incentivada, porque a cidade conta com vastas áreas agricultáveis ociosas. O Plano de Mobilidade também deve dar atenção ao desenvolvimento e melhoria das estradas e caminhos municipais.

O Comércio se destaca com 33% da economia do município, seguido dos serviços técnicos/profissionais e artísticos, com 14%. A indústria com 8% e intermediação, corretagem e administração com 7%.

Do setor industrial temos a predominância de Metalúrgicas com 22%, Mobiliário com 12%, Têxteis com 9% e outras.

A cidade conta com grande potencial de desenvolvimento industrial e de logística devido ao fato de estar localizada próxima a grandes centros consumidores, bem como Campinas e São Paulo. Sua proximidade com o aeroporto de Viracopos e seu acesso às mais importantes rodovias do país também colaboram para esse potencial.

População residente

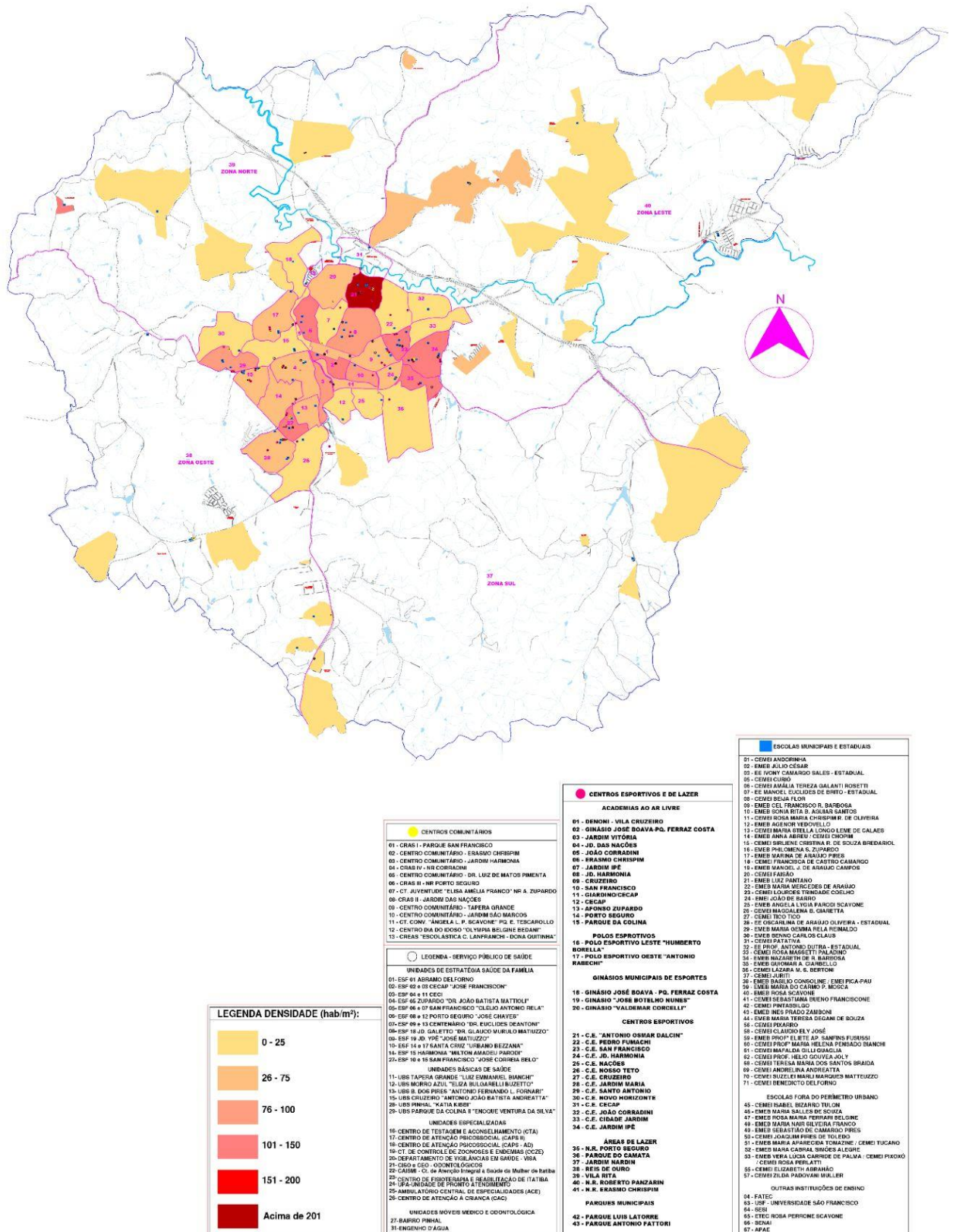




PREFEITURA DE ITATIBA

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E HABITAÇÃO

EQUIPAMENTOS URBANOS (anexo II)





Comunicação Visual

Outro aspecto muito importante é a comunicação visual e a sinalização de trânsito.

A cidade e, principalmente a área central, sofre com a poluição visual de propagandas de toda espécie que, além de causar um mau aspecto estético, contribui para dificultar a comunicação de informações úteis a pedestres e condutores de veículos.

A Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento elaborou uma minuta de lei semelhante à “Cidade Limpa” para a comunicação visual em geral e a sinalização de trânsito, que está sendo avaliada para transformá-la em texto legal.



Ferrovia

As estações ferroviárias mais próximas são as de Jundiaí (passageiros da CPTM), Louveira e Campinas (sem tráfego de trens de passageiros).

Aeroportos próximos

- Aeroporto Internacional de Viracopos, a 50 km;
- Aeroporto Internacional de Congonhas, a 84 km;
- Aeroporto Internacional de São Paulo – Guarulhos, a 100 km;
- Aeroporto de Bragança Paulista a 35 km;
- Aeroporto de Jundiaí, a 24 km



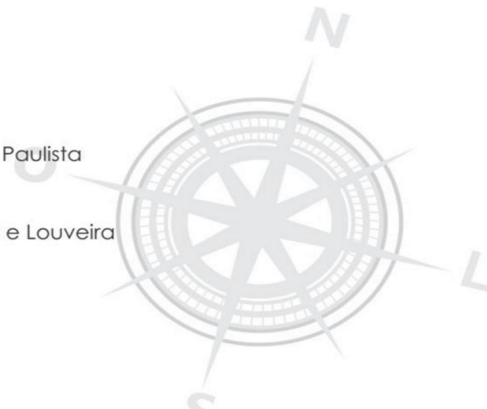
Rodovias

- 80 km de São Paulo - Acessos pelas Vias Anhanguera ou , Bandeirantes passando por Jundiaí, que tem acesso pela SP-360;
- 34 km de Campinas – através da Rodovia Dom Pedro I;
- 18 km de Jundiaí – através da SP-360 (Rod. Eng° Constâncio Cintra);
- 30 km de Jarinu – através da Rodovia Dom Pedro I;
- 35 km de Atibaia – Rodovia Fernão Dias – através da Rodovia Dom Pedro I;
- 35 km de Bragança Paulista – Rodovia Fernão Dias – através da SP – 63 (Rod. Alkindar Monteiro Junqueira);
- 100 km de Jacareí – Via Dutra – através da Rodovia Dom Pedro I;
- 14 km de Vinhedo – Rodovia Anhanguera por estrada vicinal;
- 10 km de Valinhos – Rodovia Anhanguera por estrada vicinal ou pela Rodovia Dom Pedro I;
- 18 km de Louveira – Rodovia Anhanguera através da SP-63 (Rod. Romildo Prado);
- 15 km de Morungaba – através da SP-360 (Rod. Eng° Constâncio Cintra, trecho também conhecido por Rod. das Estâncias);
- 50 km do Aeroporto Internacional de Viracopos (em Campinas);

Aproximadamente 277 km de boas estradas municipais complementam o sistema de ligação por via terrestre.

Cidades fronteiriças

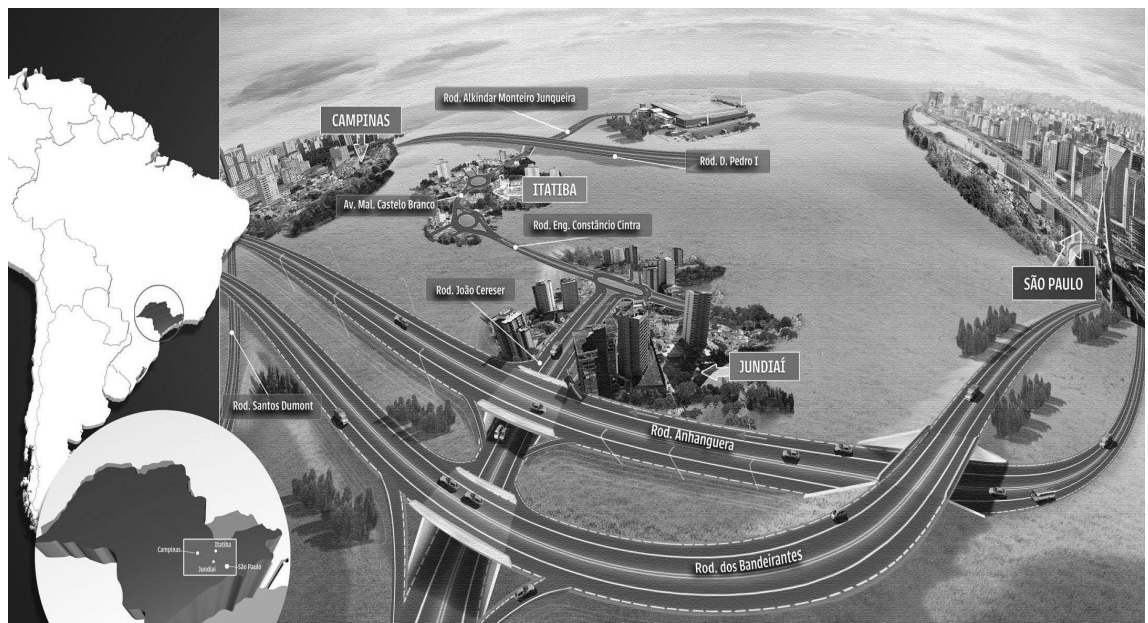
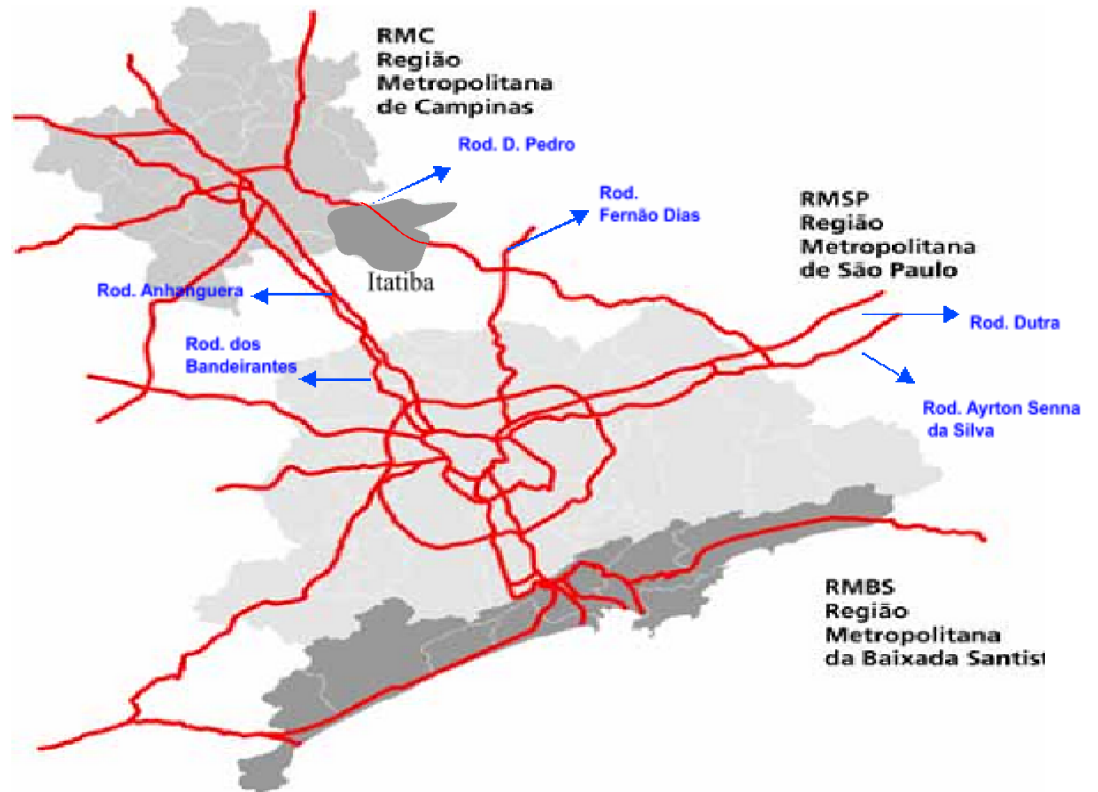
- Norte - Morungaba
- Sul - Jundiaí e Jarinú
- Leste - Jarinú e Bragança Paulista
- Oeste - Valinhos, Vinhedo e Louveira





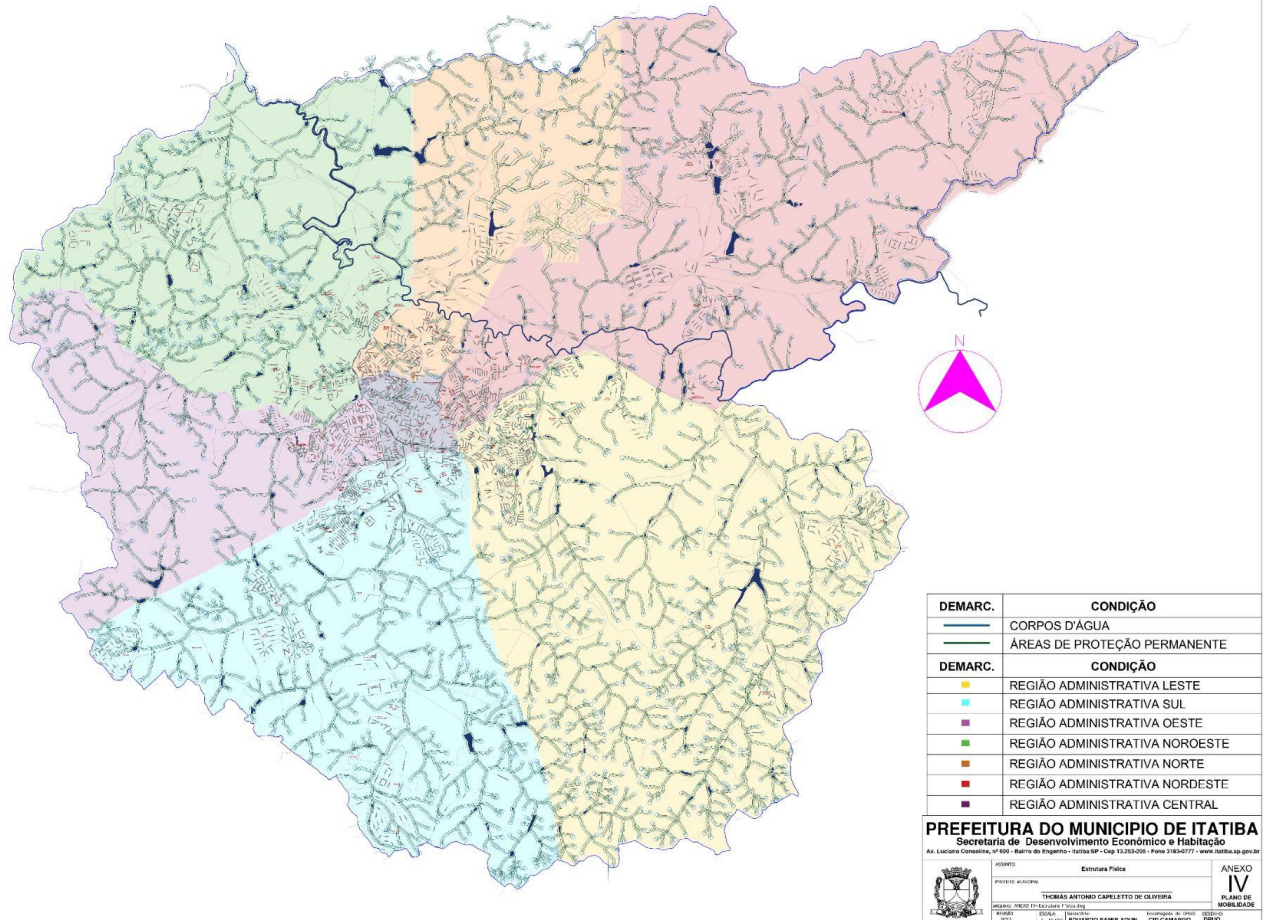
PREFEITURA DE ITATIBA

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E HABITAÇÃO





ESTRUTURA FÍSICA (ANEXO IV)



Área total de 322,276 Km² - 73,28%

Área Urbana de 86,12 Km² - 26,72%

Itatiba – Desenvolvimento Urbano

Loteamentos Fechados

A partir da década de 1970, houve uma proliferação de loteamentos fechados próximos às divisas do município com os municípios vizinhos, onde o preço da terra era mais barato;

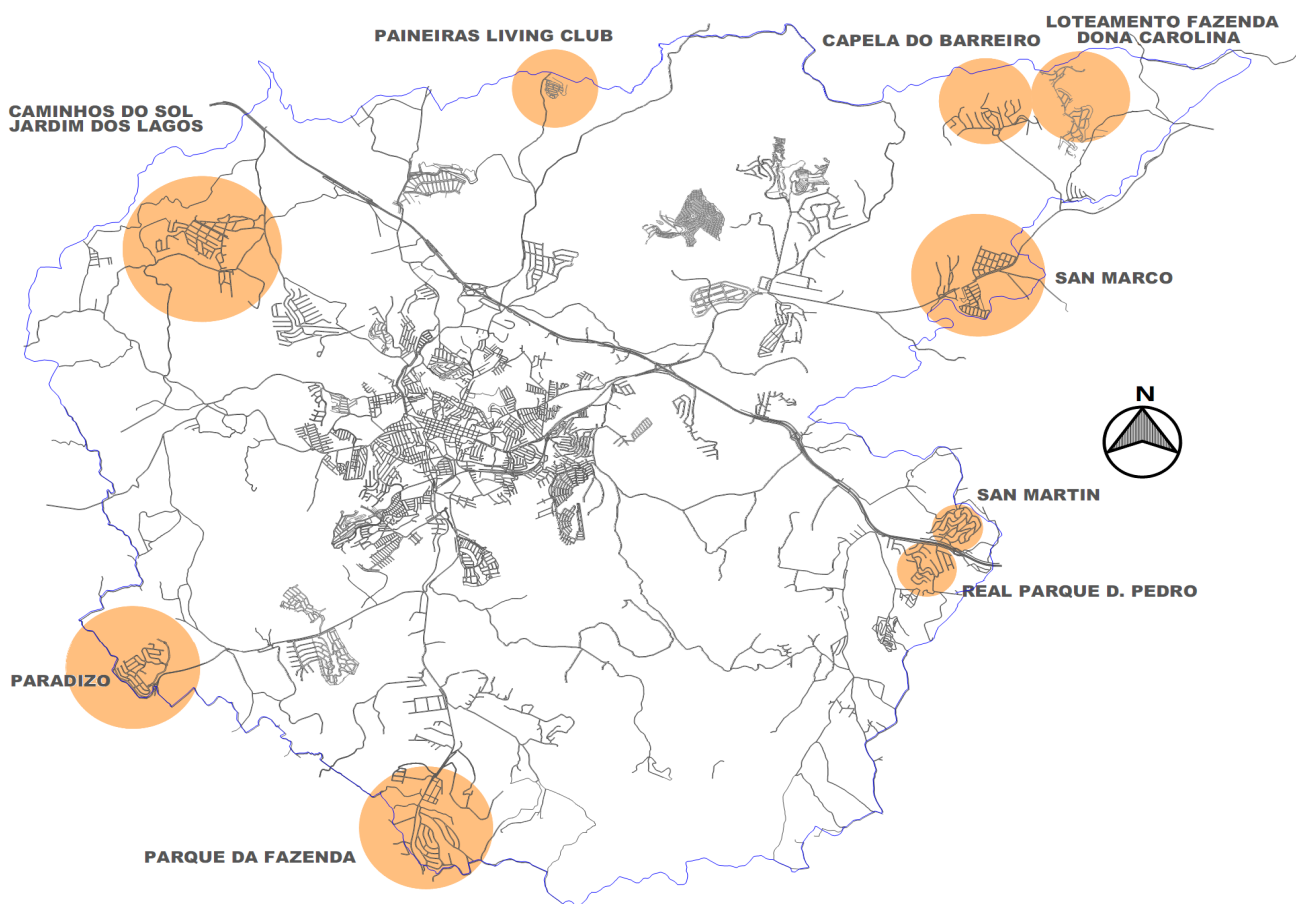


Esses loteamentos que muitos chamam erroneamente de “condomínios” foram implantados principalmente para as classes mais abastadas, vindas principalmente da região metropolitana de São Paulo e de Campinas;

Tendo em vista que o Município de Itatiba é de grandes dimensões, a distância do centro ocasiona muitas viagens de automóvel; uma vez que esses loteamentos carecem de estrutura comercial e de prestação de serviços adequada nos seus arredores, forçando os seus habitantes a se dirigirem à sede do Município para compras até de gêneros de primeira necessidade e de acesso à prestação de serviços, causando forte incremento no tráfego;

Hoje, morar perto do trabalho, estudo e do lazer se tornou uma prioridade para a chamada “qualidade de vida”.

LOTEAMENTOS PRÓXIMOS ÀS DIVISAS DO MUNICÍPIO



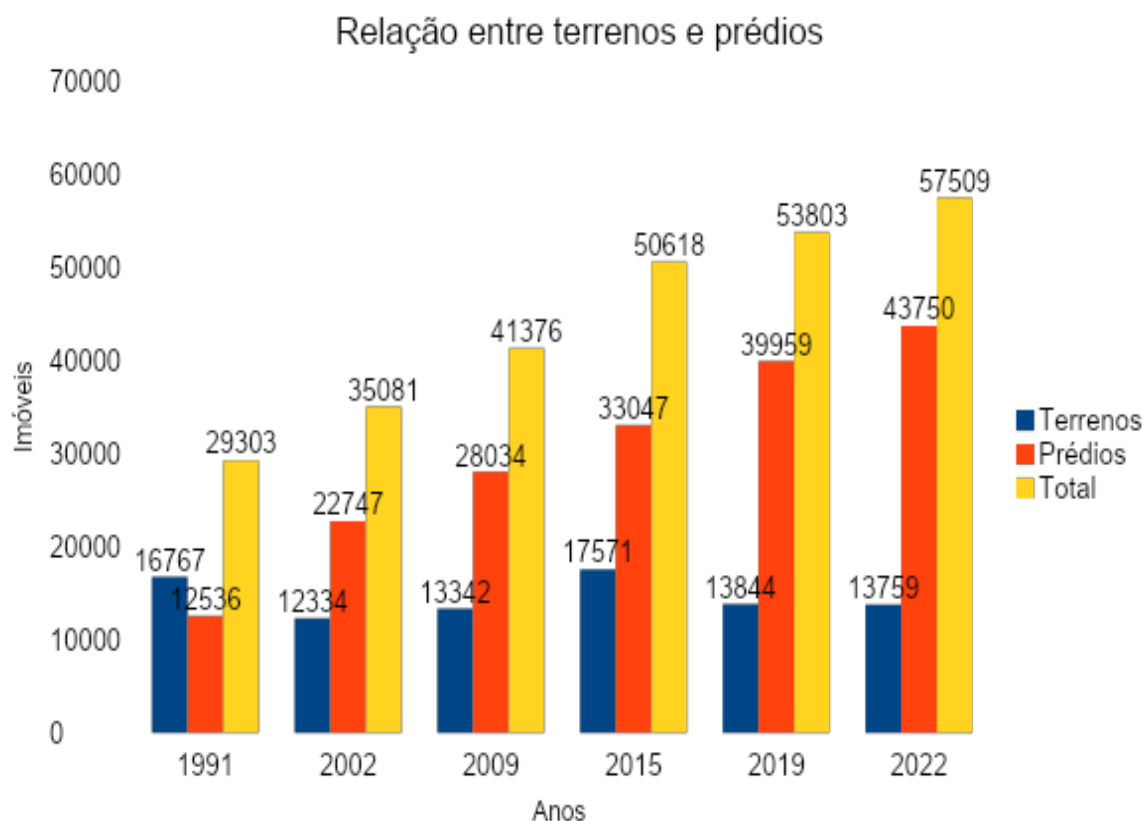


Verticalização da Cidade

Nos últimos anos houve um grande crescimento no número de edifícios e conjunto de edifícios em Itatiba;

Essa modalidade de moradia, se por um lado preenche vazios urbanos, supre o déficit habitacional, aumenta a densidade urbana e otimiza os equipamentos urbanos; por outro, aumenta o movimento de veículos nas vias;

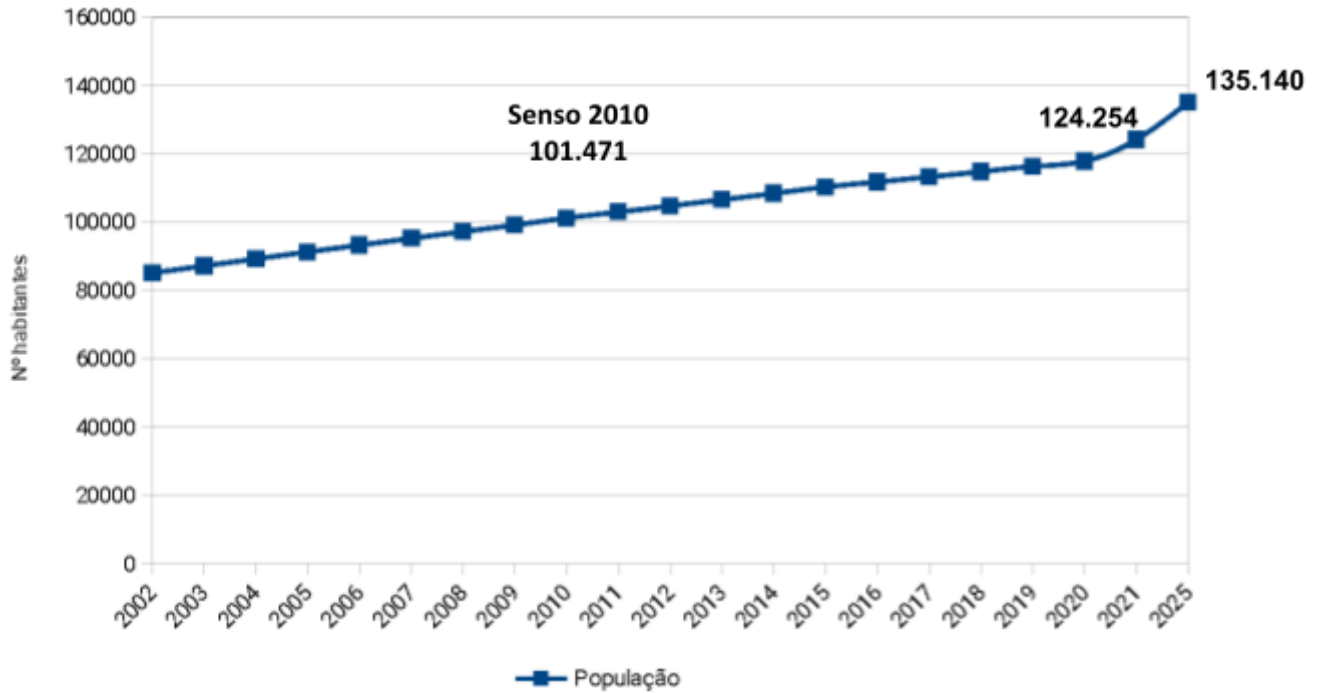
Um ponto positivo é que esses lotes e glebas são, na maior parte das vezes, integrados à malha urbana central, onde existe grande oferta de comércios e serviços que podem ser alcançados a pé evitando assim, mais automóveis circulando.



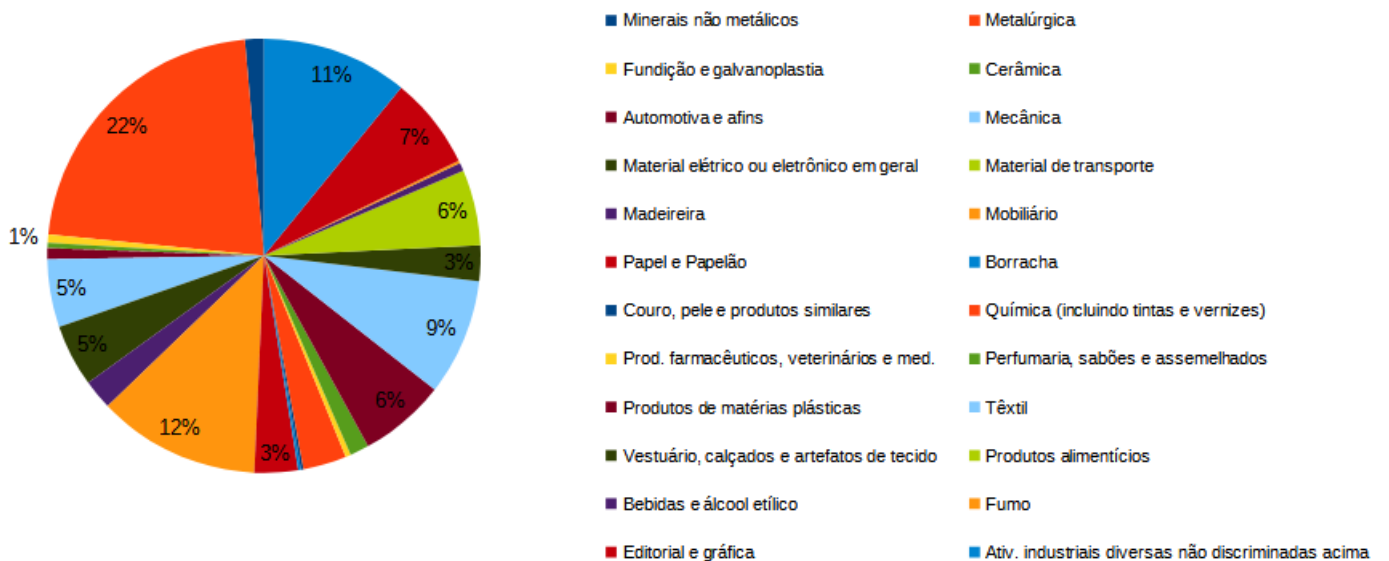


Itatiba – Cenário Socioeconômico

Crescimento populacional – projeção 2025

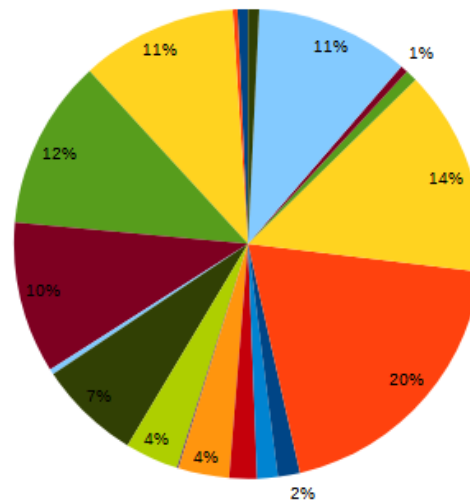


Itatiba – Atividades Industriais





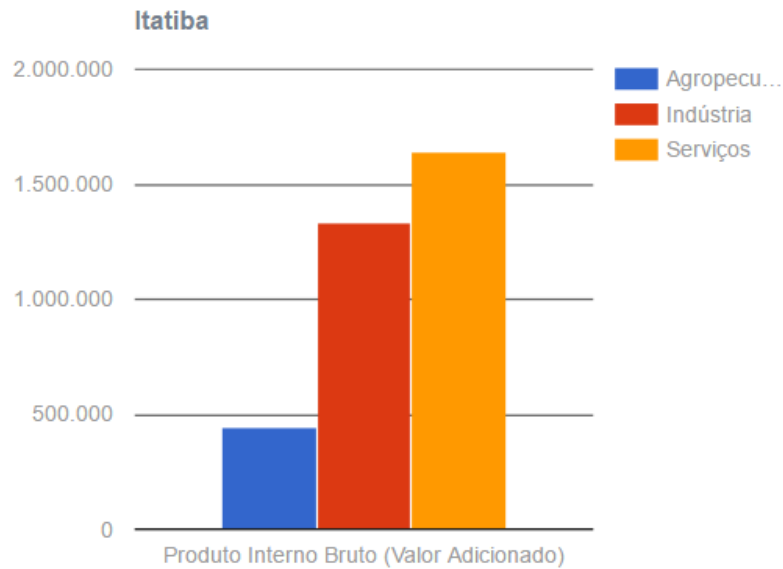
Itatiba – Atividades Comerciais



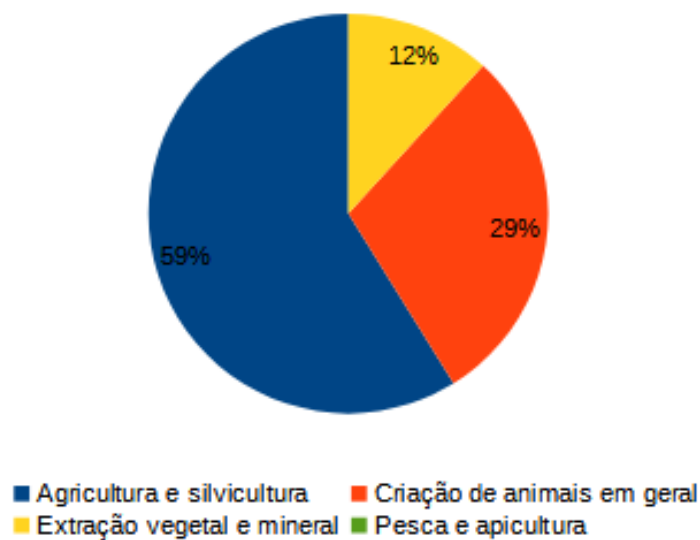
- Produtos agrícolas, animais e extrativos de origem mineral e vegetal, por atacado
- Cooperativa
- Ferragens, produtos metalúrgicos, materiais de construção, vidros e madeiras
- Máquinas, aparelhos e materiais elétricos
- Veículos e acessórios – exceto concessionária e revendedor autorizado de veículos
- Empresa distribuidora de veículos automotores (revenda autorizado)
- Móveis, artigos de decoração e de utilidade doméstica e aparelhos eletrodomésticos
- Papéis, impressos, livros e artigos de escritório (livraria e papelaria)
- Banca de jornais e revistas
- Produtos químicos e artigos de perfumaria
- Farmácia e drogaria
- Posto de abastecimento de combustível e de serviços para veículos
- Distribuição de gás engarrafado e outros combustíveis e lubrificantes de origem vegetal ou mineral e depósitos de inflamáveis, explosivos e similares
- Tecidos, vestuário, armarinho, cama e banho
- Produtos alimentícios, bebidas, fumo (açougue, padaria, confeitaria, quitanda, charutaria, etc.)
- Supermercado ou hipermercado
- Loja de departamentos, shopping center e similares
- Mercadorias em geral
- Ferro velho, papelão e similares



Itatiba – Produto Interno Bruto



Itatiba – Economia Rural





2.4 Acessibilidade

Caminhar é um elemento intrínseco do sistema de transporte de qualquer área urbana em praticamente qualquer lugar do mundo. É um modo de transporte elementar, tornando ainda possível a utilização dos demais modos, que requerem acesso a pé, como ônibus e automóveis. A população inteira de cada cidade anda a pé todos os dias.

Em Itatiba, mais de um terço da população que trabalha, vai e volta a pé entre suas residências e locais de trabalho. Muitas pessoas que estudam também andam a pé. Todas as pessoas que utilizam transporte coletivo para qualquer destino andam pelo menos dois trechos a pé. Quase todos que utilizam automóveis, motocicletas e bicicletas andam a pé pelo menos um segmento da sua viagem, para acessar locais de estacionamento separados dos locais de origem ou destino. No período do almoço de dias úteis, muitas pessoas que trabalham saem a pé para acessar restaurantes e lojas. Grande parte dos deslocamentos entre residências e comércio/serviços locais são realizados a pé.

Sem andar a pé, praticamente ninguém realizaria qualquer atividade fora de casa. Andar a pé na cidade serve também como atividade de lazer, de saúde e de convivência social. Em princípio a infraestrutura para o andar a pé nas áreas urbanas é a rede viária existente, praticamente não é reconhecida como uma parte fundamental da infraestrutura pelas administrações públicas até hoje. Conforme dados da Pesquisa O/D de 2007. 120 | Premissas para um plano de mobilidade urbana.

Em 2010 formou-se a Comissão Municipal de Acessibilidade com o objetivo de analisar e elaborar propostas que amenizem as dificuldades enfrentadas pelas pessoas com deficiência, idosos e com mobilidade reduzida. Referido grupo realiza palestras e eventos para conscientização da população e, ainda, criou o programa “Mão Legal” que certifica estabelecimentos que atendem às normas de acessibilidade.



São diagnósticos das calçadas do município de Itatiba:

- Topografia acidentada;
- Ruas íngremes;
- Calçadas irregulares, com desníveis e com revestimento inadequado;
- Má conservação;
- Calçadas estreitas e com equipamentos urbanos inadequados, ou mal posicionados;
 - Ausência de lixeira nos imóveis, levam os lixos a serem deixados sobre as calçadas até sua remoção;
 - Falta de padronização;
 - Execução e manutenção feitos de forma inadequada, pelo proprietário do imóvel;
 - Árvores inadequadas que tanto obstruem a passagem com suas copas e raízes, como, em muitos casos, danificam o piso;
 - Falta de hierarquização do sistema viário, para qualificação e dimensionamento de vias;
 - Falta de aplicação da NBR9050 e sua fiscalização.

Normas de acessibilidade para edifícios públicos e particulares

- Lojas devem ter estrutura e sinalização adequadas para quem se move com equipamentos auxiliares, como muletas. Por exemplo, alertando sobre desníveis;
- Para cadeirantes, a ABNT prevê que o espaço de deslocamento de uma cadeira de rodas é equivalente a um perímetro de 0,80 por 1,20 m. Portanto, a área de circulação deve respeitar essas medidas e prever espaço suficiente para manobras;
- As vagas de estacionamento reservadas para portadores de deficiência devem estar localizadas em área próxima à entrada do estabelecimento, e devem



ter acesso direto ao local, de forma acessível. Também é necessário que estejam sinalizadas adequadamente;

- Rota acessível é um trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizado de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência.

- A rota acessível deve também levar em conta a parte externa, o que pode exigir, por exemplo, a instalação de rampas;

- Todas as portas devem ter vão-livre mínimo de 0,80 m e altura mínima de 2,10 m. Além disso, as maçanetas devem ser instaladas em altura entre 0,90 m a 1,10 m e devem poder ser operadas em um único movimento, sem exigir muito esforço;

- Sanitários acessíveis devem ser instalados junto às rotas acessíveis e integrados às demais instalações sanitárias. Caso estejam isolados, é preciso instalar um botão de emergência para o caso de quedas;

- Em estabelecimentos de grande porte, como centros comerciais, é recomendado que sejam disponibilizados telefones que recebem e transmitem mensagens (TDD) para a comunicação de deficientes auditivos;

- É recomendado que ao menos 5% das mesas de trabalho ou para refeições – exige-se ao menos uma – devem ser acessíveis a pessoas com cadeiras de rodas a uma altura entre 0,75 m e 0,85 m, e permitir avanço até o máximo de 0,50 m;

- Os equipamentos e serviços de acessibilidade do estabelecimento devem estar indicados conforme o Símbolo Internacional de Acesso (SAI);

- Os estabelecimentos devem possuir sinalização tátil dirigidas para pessoas com deficiência visual e cegas. A representação pode se dar através de relevos ou na linguagem Braille;

- Em casos de emergência ou perigo, deve ser emitida sinalização sonora destinada aos deficientes visuais;

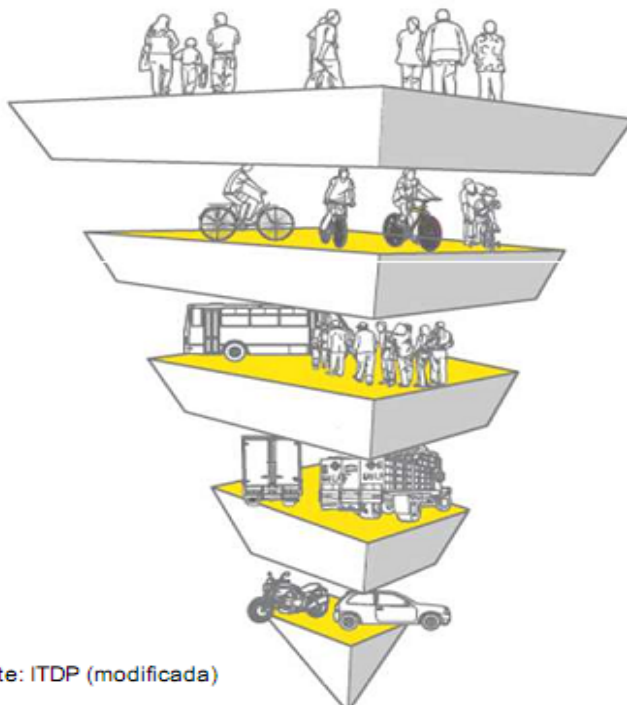


- Estabelecimentos comerciais que dispõem de elevadores devem ter instalados nesses equipamentos sistemas de proteção e reabertura de portas, para os casos de obstrução durante o seu fechamento. O sistema deverá proteger o espaço entre

5 cm e 120 cm, contados a partir do piso do elevador, e conter, no mínimo, 16 feixes de luz interruptores.

- Os elevadores também devem ter espaço suficiente para manobras efetuadas por cadeirantes.

Pirâmide de Prioridades



Fonte: ITDP (modificada)

1. Pedestres
2. Ciclistas
3. Transporte público coletivo
4. Transporte de carga
5. Automóveis particulares



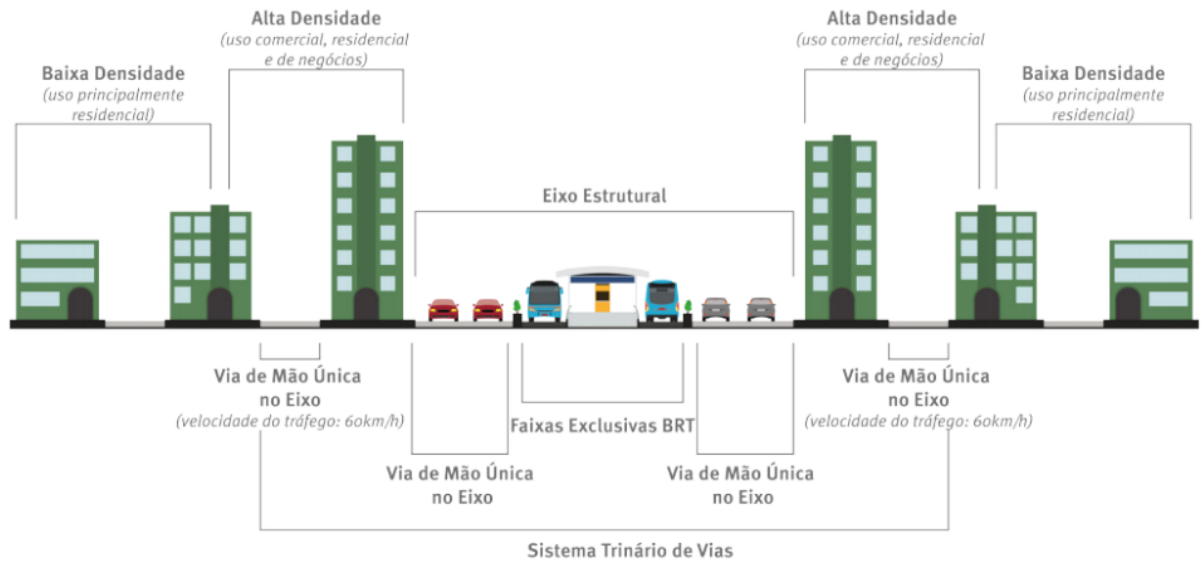
Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS)

O Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS, em tradução do termo original em inglês “Transit Oriented Development”), estimula uma ocupação compacta e com uso misto do solo, com distâncias curtas a pé e proximidade à estações de transporte de alta capacidade. O conceito de DOTS implica em um cenário de rua mais vibrante, formas construídas que levam em consideração os pedestres, características de uso do solo que tornam mais convenientes e seguros caminhar, usar bicicleta ou transporte público.



Fonte: ITDP

Com base em uma pesquisa global sobre planejamento urbano e transportes sustentáveis, o ITDP chegou a oito princípios essenciais para orientar o Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável nas cidades. Além de um amplo trabalho de produção e análise técnica em seus 30 anos de atuação, o ITDP criou o Padrão de Qualidade TOD*, que estabelece objetivos e métricas de desempenho acessíveis a um público não técnico, dando a todos – de empreendedores imobiliários a moradores locais interessados – uma forma de entender e aplicar de forma bem-sucedida os princípios para o Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável.



Fonte: ITDP

NOTA: Com objetivo de facilitar a comunicação e melhor entendimento do conceito, o ITDP Brasil passou a utilizar, em outubro de 2015, o termo em português “Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável” e sua sigla DOTS, em substituição à sigla TOD. A sigla TOD (em referência ao termo “Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável”) foi utilizada até outubro de 2015 e por isso ainda pode ser encontrada em materiais técnicos, publicações e relatórios anteriores a essa data.

Conheça os Oito Princípios do ITDP para o Desenvolvimento Orientado ao Transporte:

COMPACTAR: Reorganizar regiões para encurtar viagens;

ADENSAR: Aumentar a densidade no entorno das estações de transporte de alta capacidade;

CONECTAR: Criar redes densas e conectadas de vias e caminhos;



USAR TRANSPORTE PÚBLICO: Oferecer sistemas de transportes rápidos, frequentes, confiáveis, integrados e de alta capacidade;

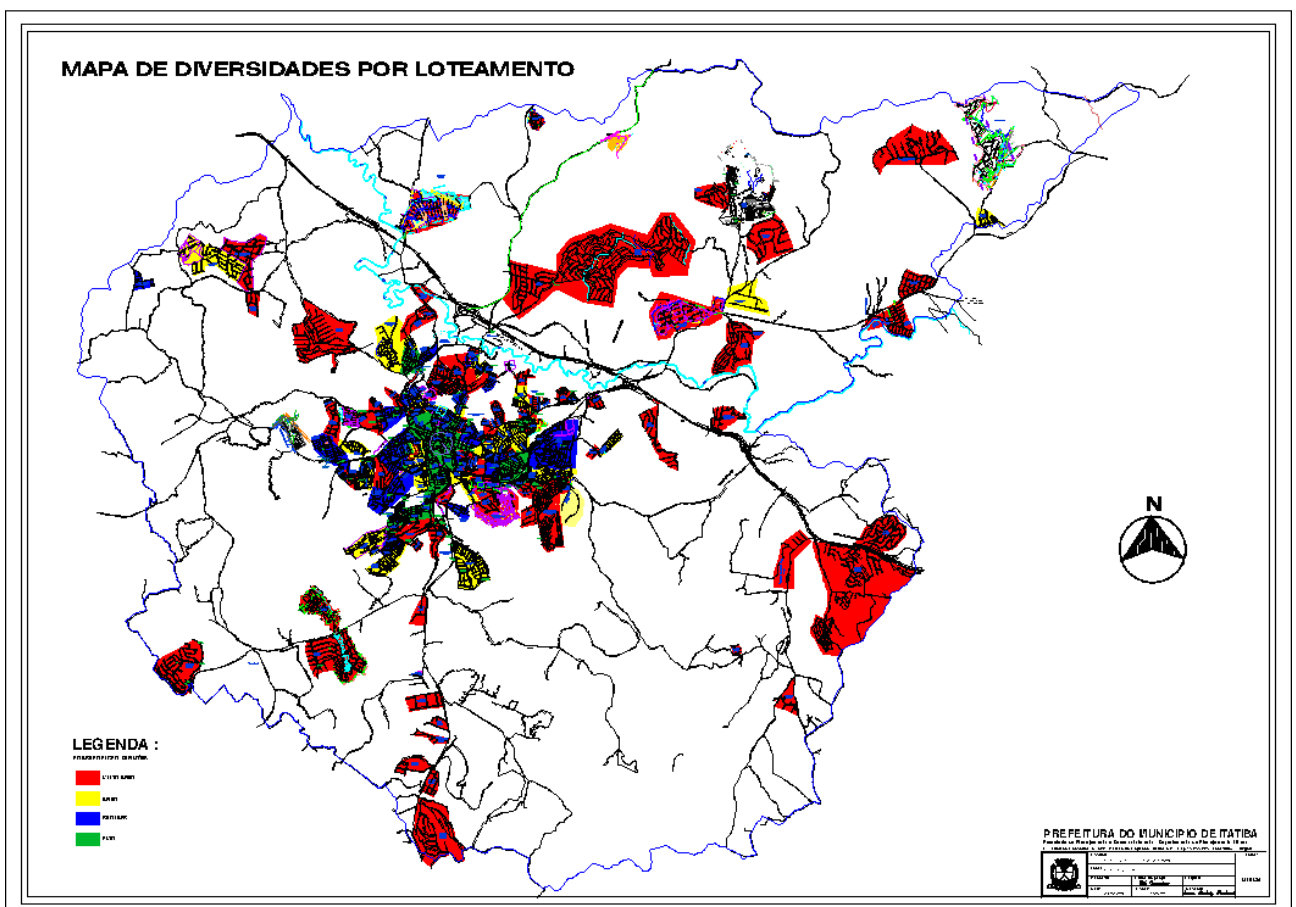
MISTURAR: Estimular o uso misto do solo, para reduzir o número de viagens e estimular um cenário de rua mais vibrante;

PEDALAR: Dar prioridade o uso da bicicleta;

MUDAR: Promover mudanças para incentivar o uso de transporte público, a pé ou bicicleta;

CAMINHAR: Criar ambientes que estimulem as pessoas a andar a pé.

MAPA DE DIVERSIDADE POR LOTEAMENTO





2.5 Infraestrutura, Circulação e Sistema Viário

As vias públicas dão forma às estruturas urbanas. Ao mesmo tempo delimitam e articulam bairros e áreas com realidades sociais diversas. Sua definição em tempos passados, devido a determinações de planos ou devido ao uso da cidade pelo seu morador, explica o desenho atual, seus aspectos limitantes e seus potenciais.

A estrutura do sistema viário principal de Itatiba é fortemente radial, criando alguns

pontos em que, praticamente todos os movimentos entre setores da cidade, e todos os movimentos regionais de passagem, transitam por eles. Por exemplo, os pontos de ônibus do centro histórico.

No sistema viário atual de Itatiba, ainda há vestígios de dois caminhos pioneiros para transpor a cidade. O primeiro liga a estrada de Jundiáí, passando pela Av. Marechal Castelo Branco, Avenida 29 de abril, com destino a Campinas; a segunda liga a antiga estrada de Bragança Paulista com a Rodovia das Estâncias.

A configuração espacial do município, com núcleos esparsos a significativas distâncias do polo central, exigiu, para a sua integração, a pavimentação de vias em extensões de tal monta que as suas necessidades de manutenção tem excedido a possibilidade física e financeira dos serviços de conservação.

Estradas vicinais não pavimentadas demandam também um grande esforço para mantê-las em condições de tráfego dada a grande extensão do território (o segundo em extensão da RMC, perdendo somente para o de Campinas).

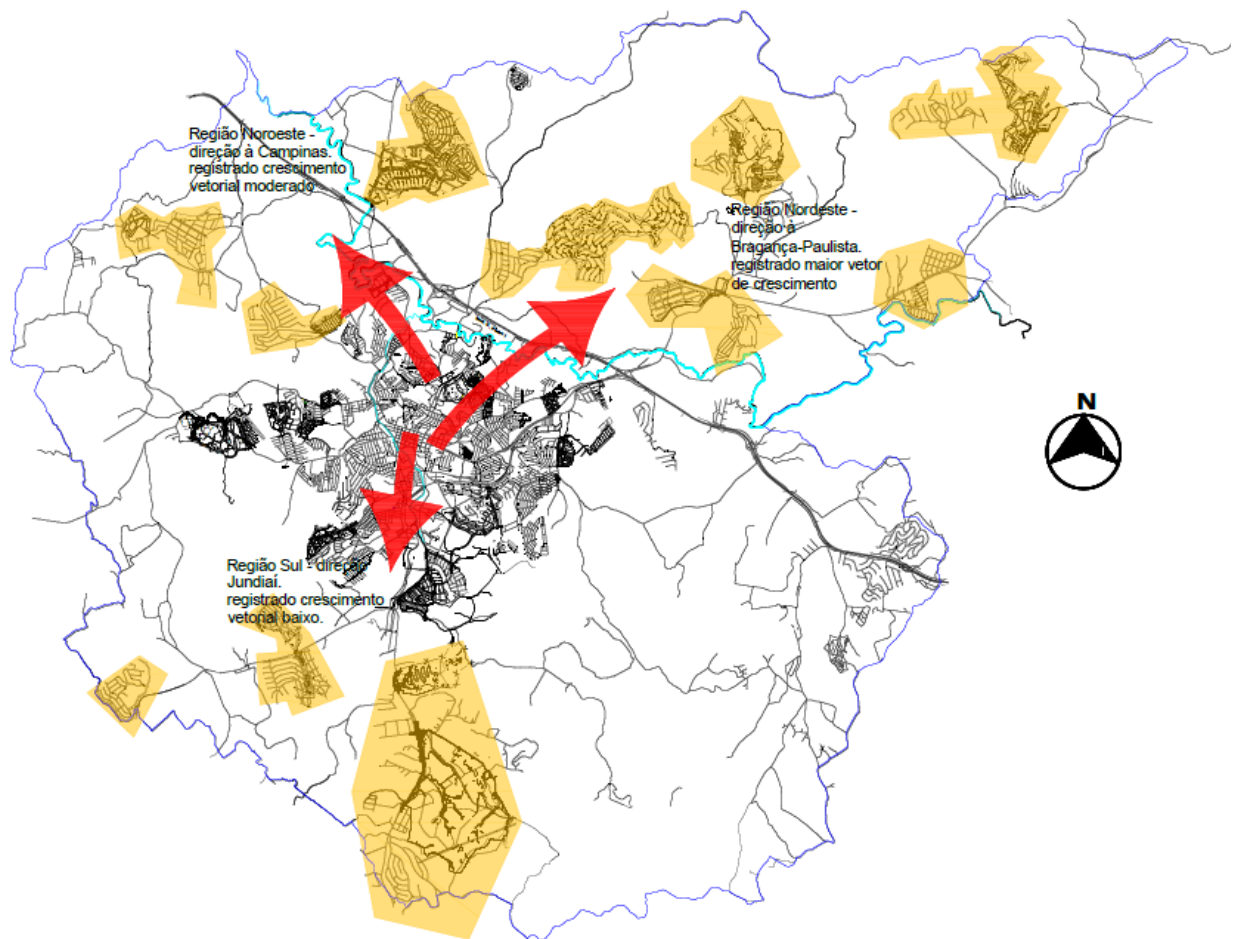
São diagnósticos da infraestrutura, circulação e sistema viário do município de Itatiba:

- Na área central, na maioria das vias é permitido estacionamento dos dois lados, estreitando as faixas de rolamento.



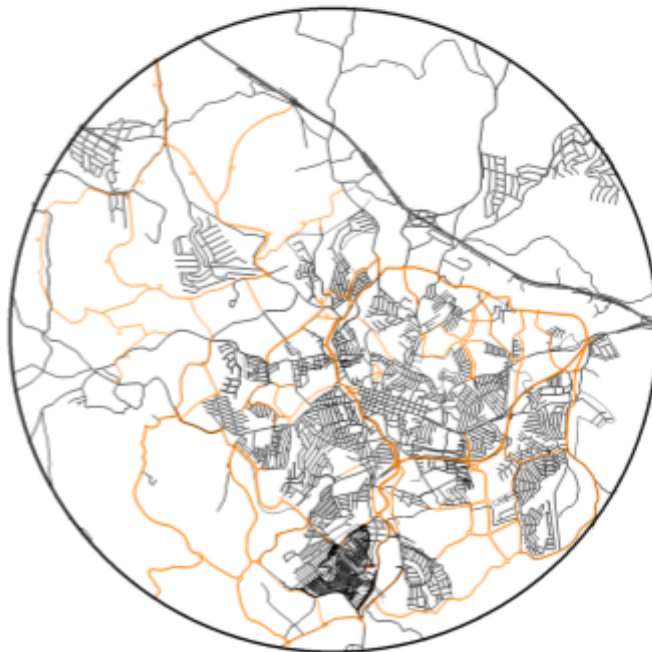
- Centralização de comércio e serviços em algumas ruas e avenidas
- Verifica-se, também, descontinuidade das vias, decorrente de processos de parcelamento do solo desconexos e da existência de inúmeros vazios urbanos. Topografia desfavorável à continuidade das vias.
- Ausência de hierarquização de vias.
- Ausência de programa viário e cicloviário.
- Ausência de programas de incentivo ao uso do transporte coletivo.
- Aumento do volume de carros e motos muito acima do crescimento populacional.

MAPA VETORES DE CRESCIMENTO



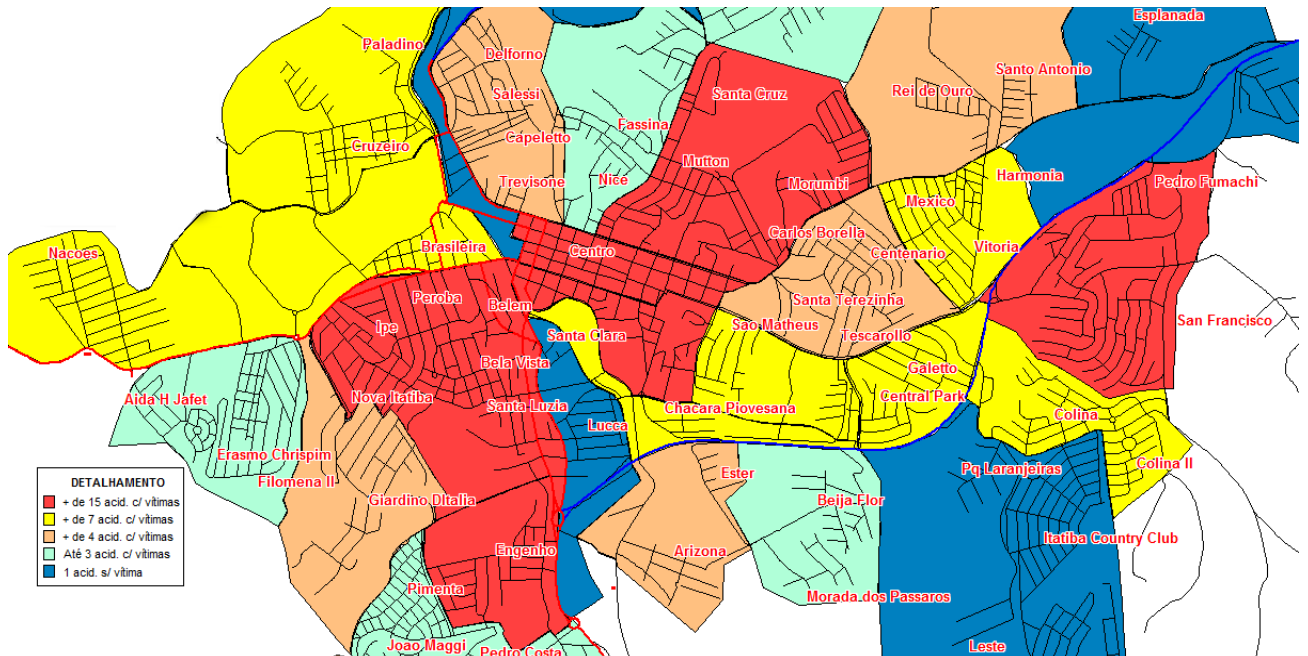
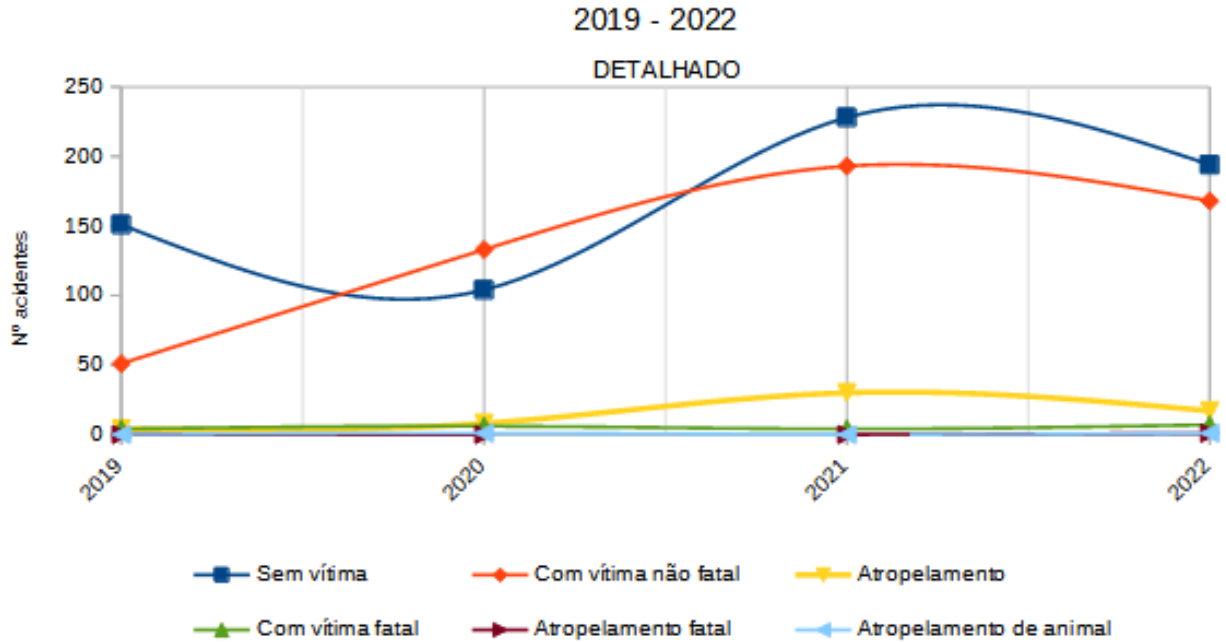


MALHA VIÁRIA





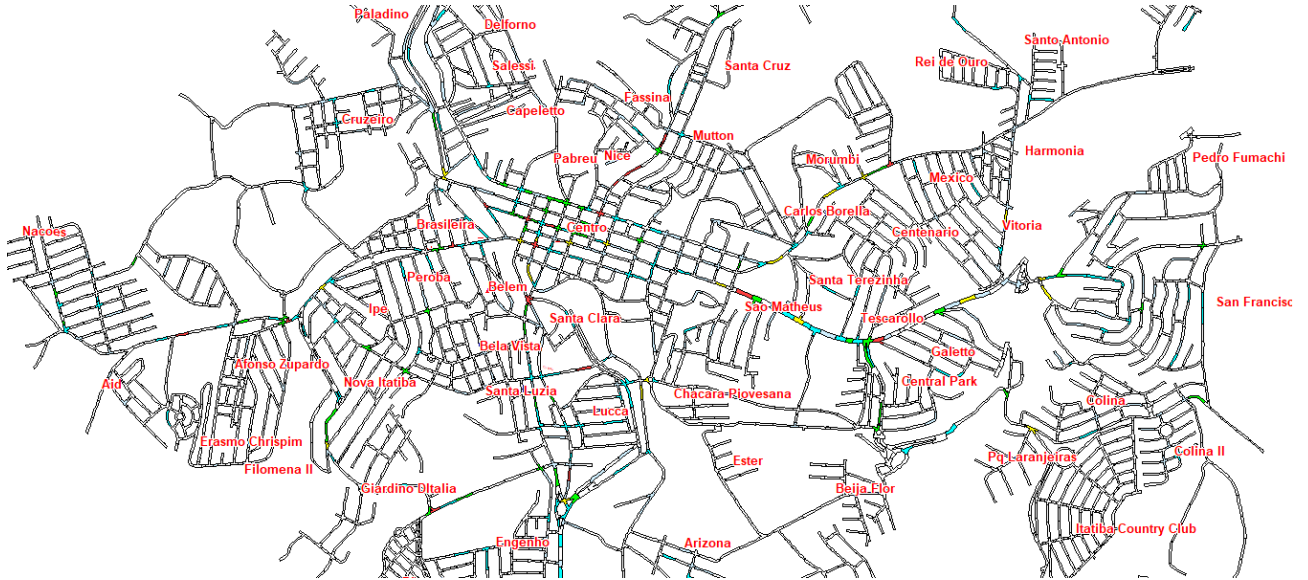
Itatiba – Estatística de Acidentes





ACIDENTALIDADE DE TRÂNSITO – MAPAS DE CALOR

Mapa Geral da Acidentalidade do ano de 2018



Mapa da acidentalidade na Área Central

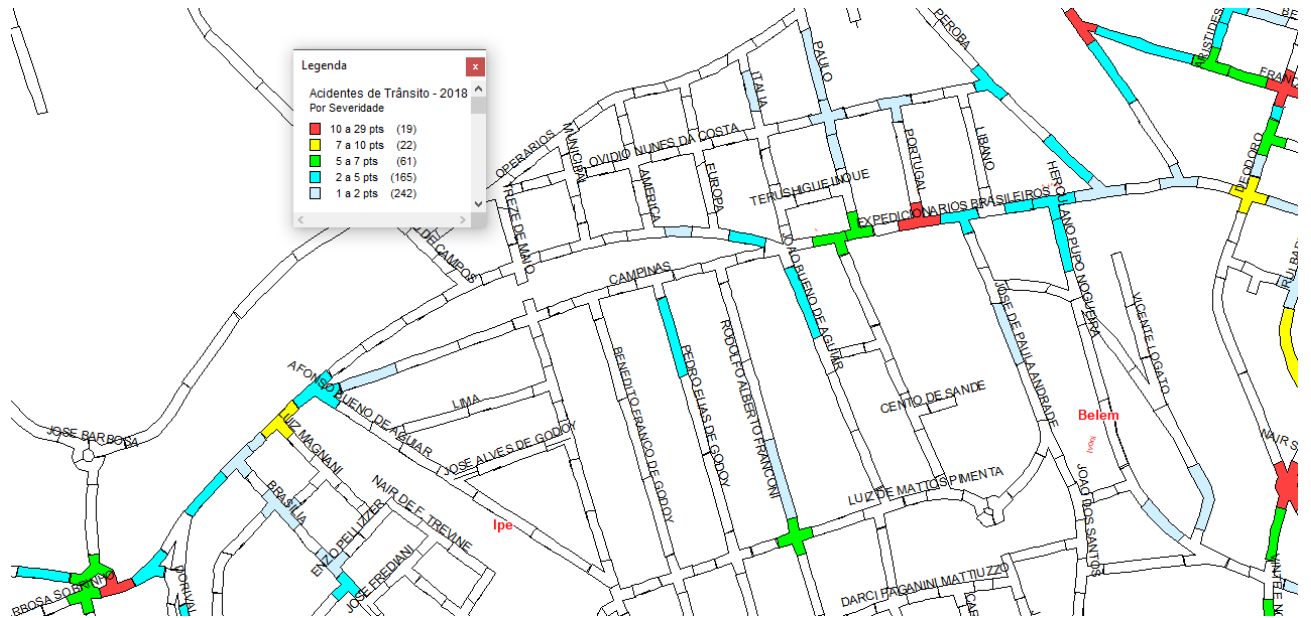




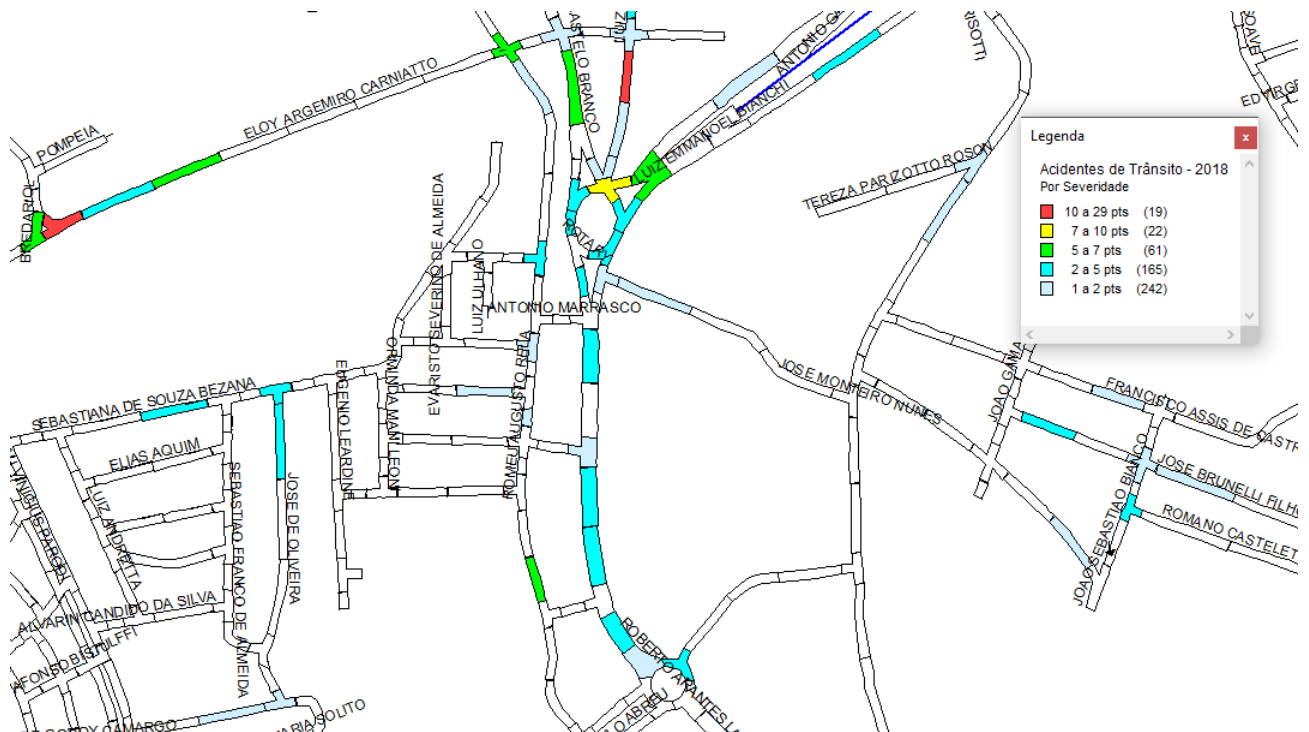
PREFEITURA DE ITATIBA

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E HABITAÇÃO

Mapa da acidentalidade na Av. Expedicionários Brasileiros e Av. Benedito Alves Barbosa
Sobrinho



Mapa da acidentalidade na Av. Marechal Castelo Branco

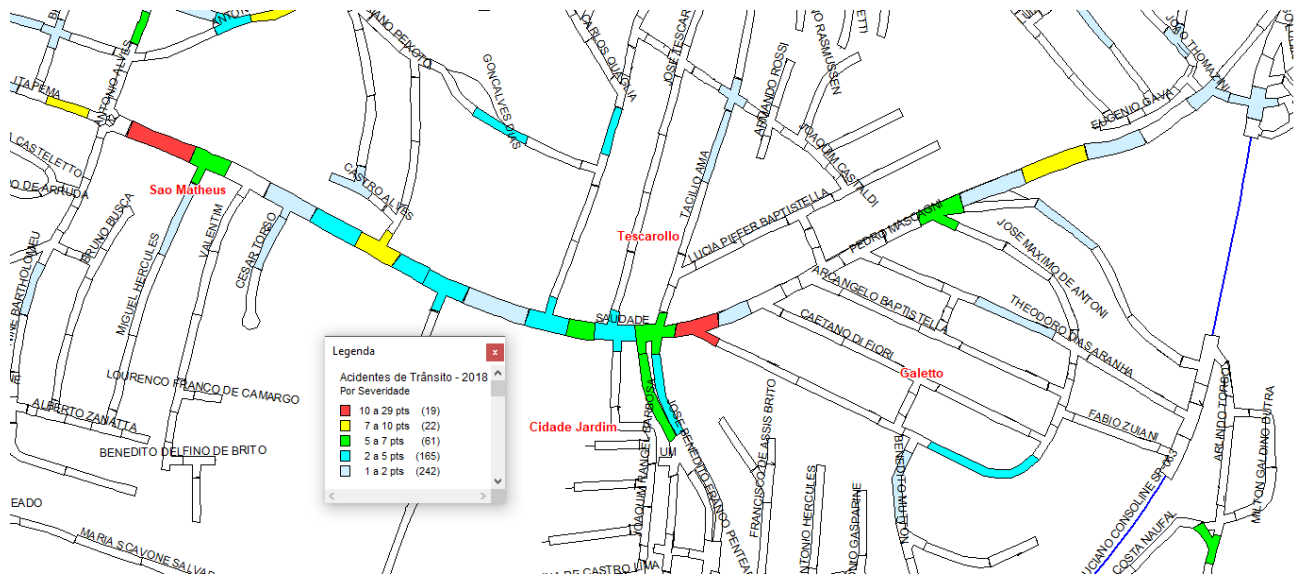




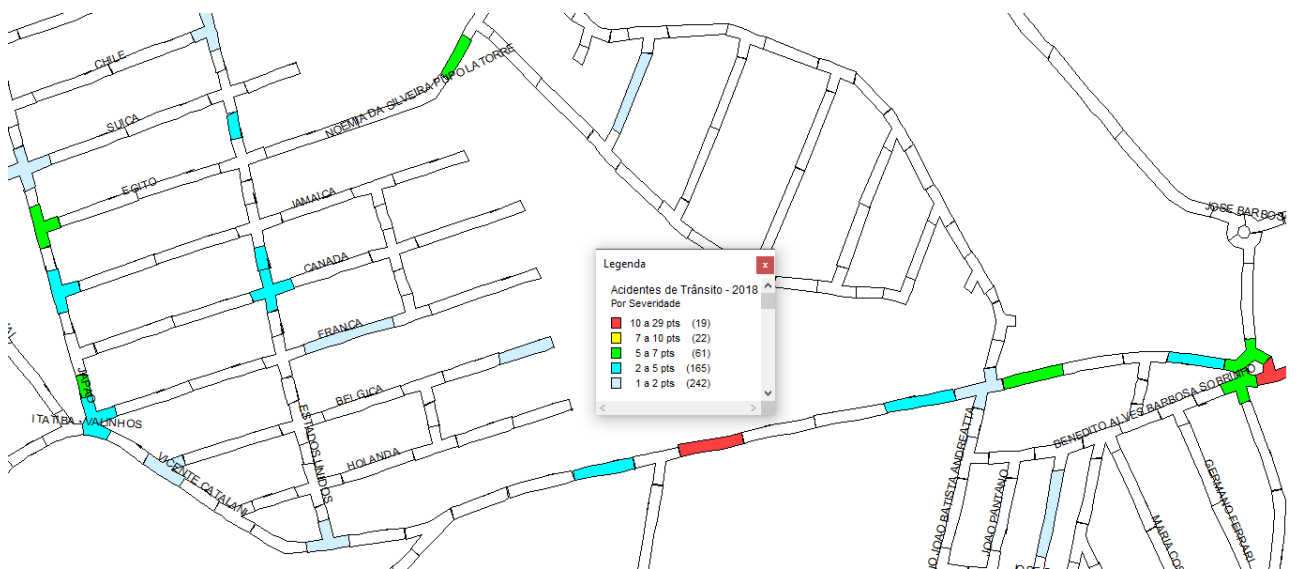
PREFEITURA DE ITATIBA

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E HABITAÇÃO

Mapa da acidentalidade na Av. da Saudade e Av. Pedro Mascagni

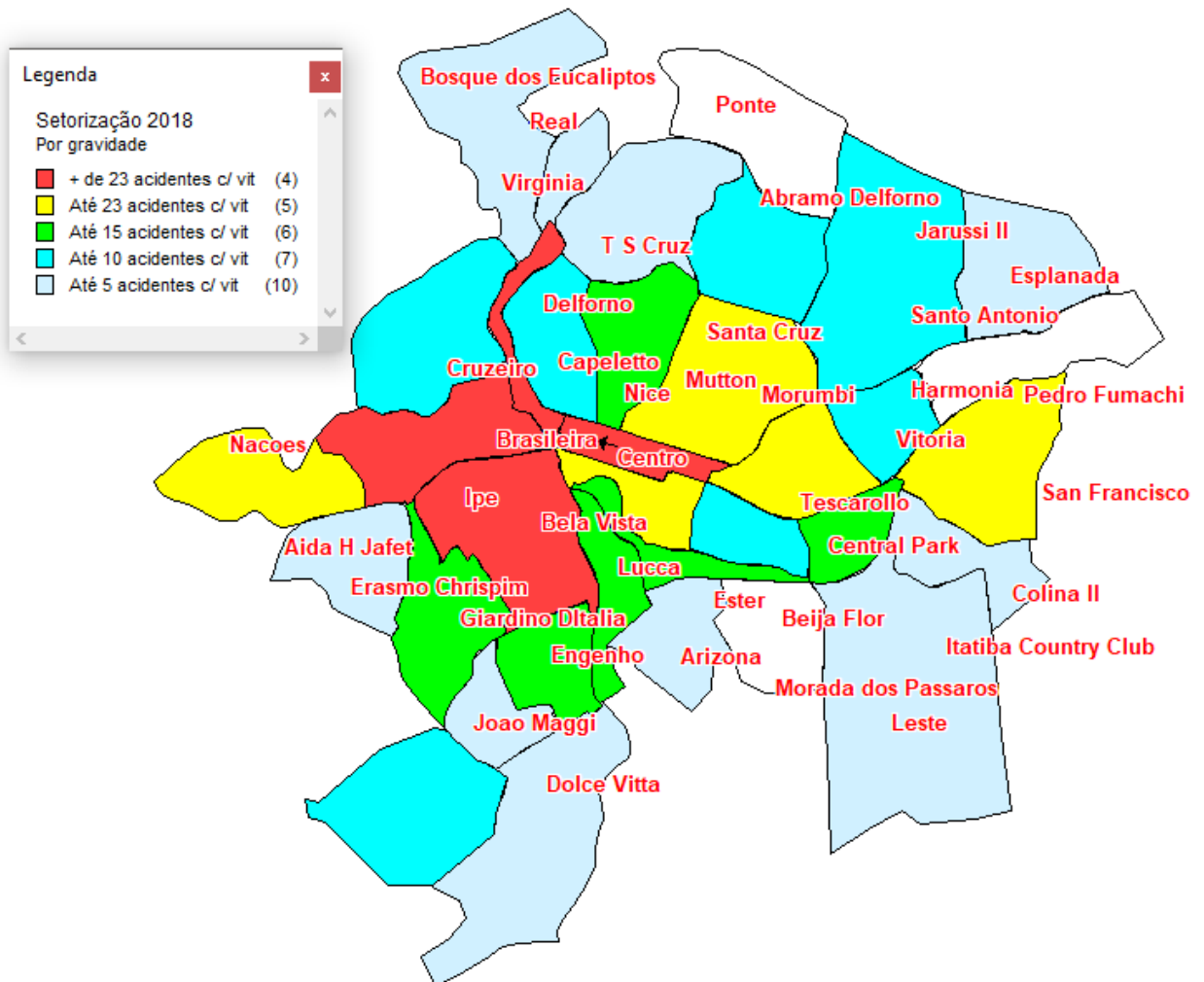


Mapa da acidentalidade na Av. Vicente Catalani





Mapa da acidentalidade por regiões do município



Estacionamento Rotativo

O Estacionamento rotativo é uma ferramenta que implica a maior democratização do uso das vagas, de forma a inibir o uso prolongado e contínuo do solo público, garantindo assim uma maior fluidez e segurança do tráfego nas regiões onde haja estacionamento regulamentado. Esta ferramenta auxilia na construção de uma política pública de longo prazo focada no desestímulo ao uso de transporte individual e em favor do uso do transporte coletivo de massa, principalmente nas áreas centrais do Município.



Itatiba conta atualmente com um sistema de estacionamento rotativo, por meio de parquímetros, que é um dos mais modernos do mundo, sendo inclusive utilizado por cidades como Nova Iorque nos Estados Unidos da América.

Muitos foram os resultados positivos conquistados após a sua implantação, mas o principal deles foi um claro investimento na Mobilidade Urbana como um todo, pois retirou do Centro de nossa cidade as viagens desnecessárias dos motoristas em buscas de vaga para estacionamento, contribuindo e muito para a qualidade do trânsito e diretamente para redução da emissão de poluentes no Meio Ambiente.

O parquímetro é um serviço terceirizado que foi implantado pela Prefeitura atendendo a um pedido da Aicita (Associação Industrial e Comercial de Itatiba) em nome dos comerciantes da região central da cidade, que conta com 1.404 vagas de estacionamento rotativo na área central da cidade, além de 77 vagas para idosos, 44 para deficientes, 481 para motos, 04 de embarque e desembarque, 19 de carga e descarga e 13 de farmácia.

Há 51 equipamentos de parquímetros instalados em pontos estratégicos na Área Central de nossa cidade. Existe a previsão futura de uma ampliação da área de abrangência do Estacionamento Rotativo, por conta da qualidade do serviço ofertada para a população, em locais onde existem inúmeros comércios em funcionamento e que sofrem pela falta da rotatividade das vagas de estacionamento existentes.



PREFEITURA DE ITATIBA

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E HABITAÇÃO

RUA	VAGAS - ITATIBA EXISTENTE							
	ZA	CARGA/DESC.	IDOSO	DEF	MOTO	Zona Branca	EMB/DES	PARQUÍMETRO
Campos Salles	36	1	1	3	20	1	0	3
Av. Lacerda Franco	5	0	0	1	8	0	0	0
Av. Independência	37	1	2	1	6	0	0	2
Benjamin Constant	63	1	5	3	29	0	0	6
Francisco Glicério	88	0	9	3	18	3	0	5
Quintinho Bocaiuva	65	1	3	3	47	2	0	4
Comendador Franco	116	0	7	2	38	2	0	5
Eugênio Passos	40	0	2	1	10	0	0	2
Jorge Tibiriça	26	1	2	1	13	1	0	2
Barão de Itapema	44	0	3	2	16	1	0	3
Aristides Lobo	15	0	1	0	5	0	0	1
Mal. Deodoro	39	0	2	1	27	1	0	2
Rui Barbosa	82	3	1	2	27	0	0	0
Cel. Camilo Pires	94	1	7	3	36	2	0	1
Av. Senador Paulo de Abreu	17	0	0	0	0	0	0	0
Rangel Pes:ana	53	1	4	0	27	1	0	2
Dr. Aguiar Pupo	55	2	2	1	17	2	0	1
Ladeira Florêncio Paulo de Abreu	17	0	0	0	0	0	0	0
Flôrencio Pupo	38	0	1	0	0	1	0	0
Tobias Franco	36	0	3	0	7	0	0	1
Piza Almeida	38	1	0	1	0	0	0	1
Av. Vinte e Nove de Abril	82	0	6	3	16	2	0	4
Pça. Da Bandeira	64	2	7	3	48	2	0	4
Mercado Municipal	56	0	3	3	11	1	0	1
Luiz Scavone	52	1	2	3	16	0	0	3
Soares Muniz	26	1	0		0	0	0	0
Monsenhor Koli	17	0	0		0	0	0	0
Prudente de Moraes	63	2	1	2	19	1	0	2
Poupa tempo	40	0	3	2	20	1	0	1
TOTAL	1404	19	77	44	481	24	0	
TOTAL DE VAGAS	2049							56



2.5.1 Polos geradores de tráfego

Polos geradores de viagens podem ser definidos como grandes empreendimentos industriais, comerciais, residenciais, institucionais ou de serviços, que são responsáveis por atrair para sua área de influência um número significativo de viagens que poderão causar impactos negativos no sistema viário do entorno. Esses impactos afetam a qualidade de vida da população, interferindo no tráfego resultando em pontos de congestionamento, aumentando a poluição atmosférica e comprometendo a segurança de condutores e pedestres.

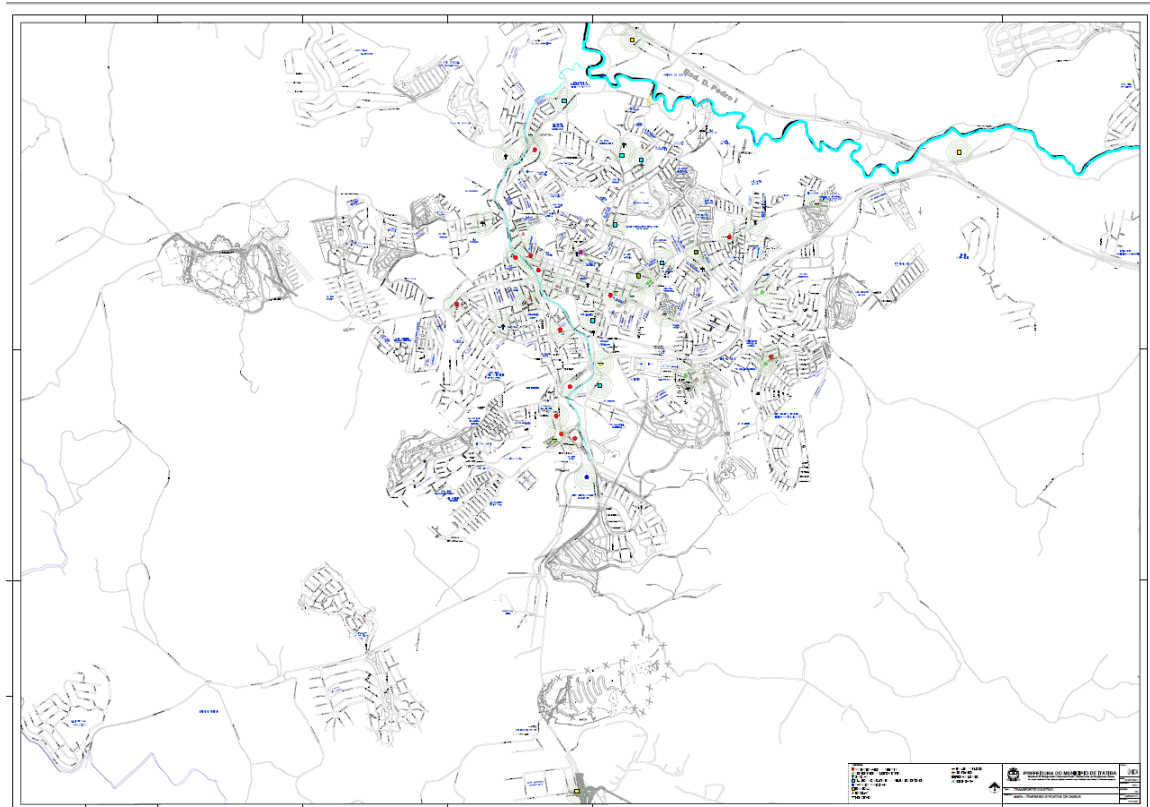
O estudo das áreas de influência dos PGT's e seus impactos são importantes para o planejamento urbano. A análise desses empreendimentos deve permitir a identificação dos aspectos positivos e negativos decorrentes de sua implantação. Hoje no município de Itatiba, novos empreendimentos passam por Estudo de Impacto de Vizinha prévio (E.I.V.) objetivando mitigar possíveis impactos negativos.

Impactos causados pelos polos geradores de tráfego:

- Congestionamentos, que provocam o aumento do tempo de deslocamento dos usuários, tanto do empreendimento quanto daqueles que estão de passagem pelas vias de acesso ou adjacentes;
- Aumento dos custos operacionais dos veículos utilizados;
- Aumento dos níveis de poluição, da redução do conforto durante os deslocamentos, ou seja, deterioração das condições ambientais da área de influência do polo gerador de tráfego;
- Aumento do número de acidentes;
- Conflitos entre o tráfego de passagem e o que se destina ao empreendimento e dificuldade de acesso às áreas internas destinadas à circulação e ao estacionamento, com implicações nos padrões de acessibilidade da área de influência imediata do empreendimento.



MAPA POLOS GERADORES DE TRÁFEGO (anexo V)



2.6 Sistemas de Transporte Individual, Coletivo e Comercial

O planejamento dos transportes é um processo contínuo e, portanto, não pode se encerrar na formulação de um plano. A demanda por transportes deriva de um conjunto complexo de fatores, desde os locais até os econômicos. Logo, uma sistematização apropriada para o estudo e o gerenciamento da demanda compreende mais de uma área do conhecimento, envolve mais de uma esfera do poder e transcende a realização de um mandato governamental. É preciso planejar a mobilidade urbana dentro de um contexto multidisciplinar.

São diagnósticos dos sistemas do transporte Individual, coletivo e comercial do município de Itatiba:

- O transporte coletivo de Itatiba é composto de linhas diametrais ou de



ligação dos

bairros com o centro.

- Não existem faixas ou canaletas exclusivas para o transporte de massa ou reserva de uma faixa junto à calçada de determinadas artérias para operação mais eficiente dos ônibus.
- Não existem Serviços de ônibus expressos, com grande espaçamento entre os pontos de parada.
- Necessidade de desenvolver estudos para implantação de mais terminais de ônibus, reorganizando os fluxos do transporte público e locais de embarque e desembarque no território.
- Não existem linhas interbairros, estabelecendo ligação direta entre os bairros.

Itatiba – Transporte Individual

Bicicletas

Um meio de transporte limpo e que ocupa muito menos espaço que outras opções. Além disso, a bicicleta comprovadamente faz bem à saúde, afinal tira pessoas do sedentarismo e ajuda a diminuir a poluição atmosférica. Junte isso ao preço mais baixo – seja para implantar uma ciclovia ou comprar uma bicicleta – e pedalar parece ser uma boa alternativa para resolver o problema do transporte público nas grandes cidades;

A bicicleta é responsável por 7,4% dos deslocamentos pendulares nas áreas urbanas, se pensarmos que a frota nacional de bicicletas é da ordem de 50.000.000 unidades e que a produção nacional é da ordem de 5.000.000 unidades/ano, constata-se que o uso da bicicleta é muito aquém da sua capacidade;

Para incentivar ainda mais o uso deste tipo de transporte, é proposto o aluguel de bicicleta, estabelecendo postos para locação em pontos estratégicos da cidade, abrangendo áreas turísticas e bairros mais afastados do centro.



Grandes cidades brasileiras como São Paulo, Rio de Janeiro e Vitória, dispõem deste sistema de aluguel, o qual funciona da seguinte forma: estações de locação são distribuídas em diversos pontos dos municípios e, para usufruir das bicicletas basta fazer

um cadastro digital através de um aplicativo e informar alguns dados pessoais, entre esses vincular um número de cartão de crédito para que as viagens sejam creditadas quando o tempo de uso for superior a 60 (sessenta) minutos.

Os maiores obstáculos para utilização de bicicleta como meio de transporte foram: Primeiro falta de segurança quanto a atropelamento, segundo medo de assalto, terceiro falta de estacionamentos e finalmente falta de ciclovias;

Em Itatiba a questão da topografia em algumas regiões é apontada como fator de dificuldade para o uso de bicicletas;

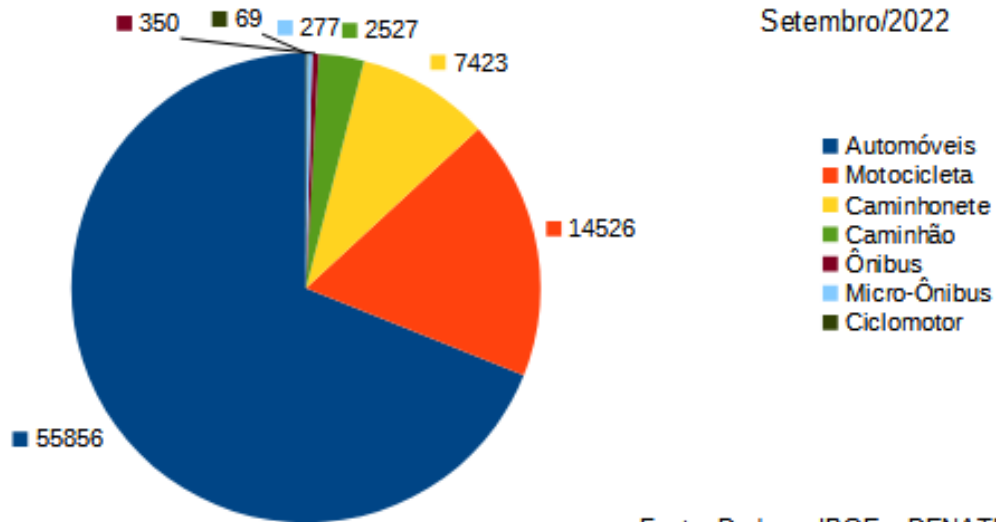
Pequenos trajetos de ciclovias e ciclofaixas inibem o uso de bicicletas em Itatiba-SP.

Automóveis

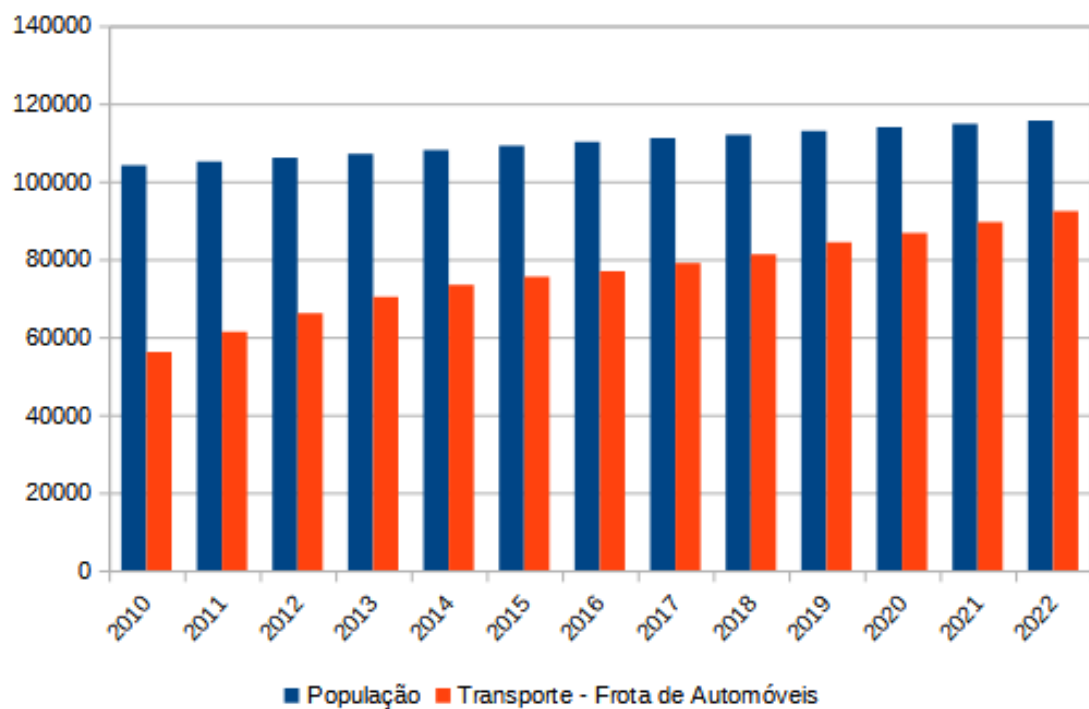
De acordo com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), a falta de políticas públicas para transporte de massa e mobilidade urbana, aliada a passagens cada vez mais caras, provocaram uma queda de cerca de 30% na utilização do transporte público no Brasil nos últimos dez anos. Em algumas cidades, dependendo do trajeto, sai mais barato usar moto ou carro do que o ônibus, metrô ou trem. Sem falar nos casos em que há ausência total de transporte público.



Itatiba - Frota de veículos por tipo



Automóveis x Habitantes

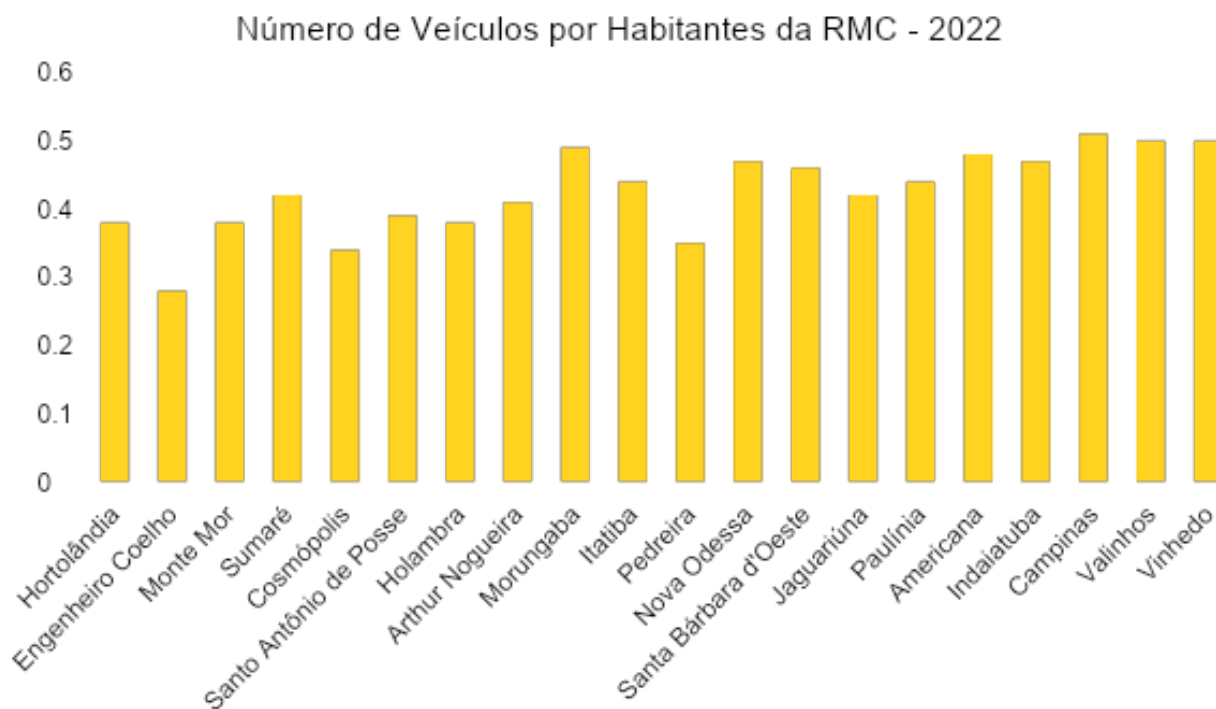


Crescimento Populacional:
11,11%

Crescimento da frota:
64,53%



Em 2022 o número de veículos por habitantes em Itatiba é 0,45
veículo/habitante



Sistema de Desempenho e qualidade do transporte público

Segundo a pesquisa composta de 3610 questionários tabulados, os principais itens apontados sobre o transporte coletivo de Itatiba foram os seguintes, na ordem decrescente de importância:

- Viajar sentado;
- Menor tempo nas viagens;
- Melhora na informação disponível nos pontos de paradas;
- Educação e treinamento dos motoristas;
- Ar-condicionado nos veículos;
- Sistema de internet;
- Limpeza dos veículos;
- Menor número de baldeações;
- Veículos com piso baixo, sem degraus;
- Pagar antes de entrar nos ônibus.



Objetivos

● O sistema de controle de desempenho e qualidade do serviço de transporte público coletivo urbano de passageiros de Itatiba constitui elemento de gestão dos serviços e da relação contratual estabelecida com a Concessionária, tendo como objetivos:

● Fixar os principais indicadores físicos, operacionais e tarifários que permitem a avaliação e acompanhamento do desempenho do sistema de transporte público coletivo;

● Apurar através de um conjunto de indicadores, o grau de qualidade do Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, permitindo a orientação de ações operacionais e de planejamento para a superação das principais deficiências observadas;

● Apurar o desempenho do Sistema de Transporte Público e da Concessionária do Serviço em cada período, mediante a transformação dos valores obtidos dos vários indicadores em uma nota de referência, de fácil identificação e acompanhamento:

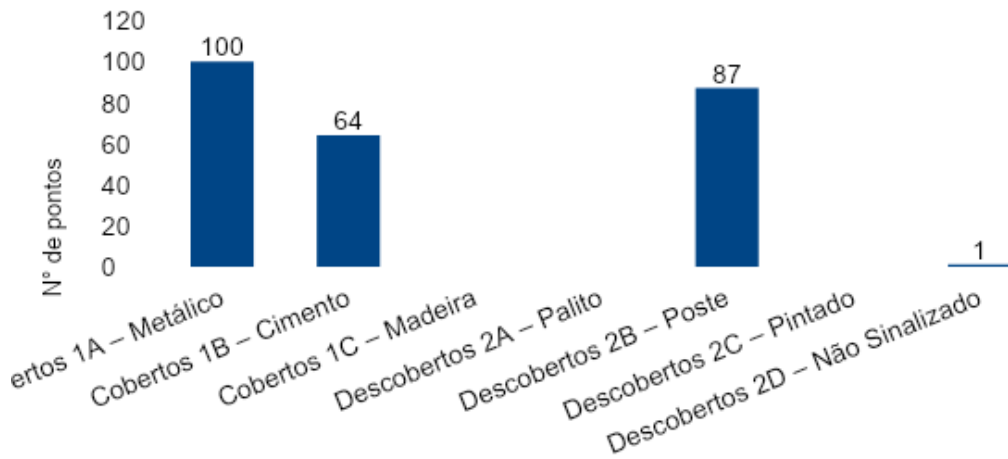
● Estimular a melhoria contínua dos serviços por parte da Concessionária;

Servir de processo e parâmetro para a avaliação da qualidade do serviço para gestão do contrato. O presente sistema baseia-se num conjunto de indicadores físicos e operacionais tarifários obtidos na forma como estabelece a NBR 12250:1990.

Foi aberta a CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 06/2018 para a execução de abrigos de passageiros a serem instalados em pontos de parada da área central expandida de acordo com o mapa acima cuja concessionária está em fase de orçamento com os fornecedores.

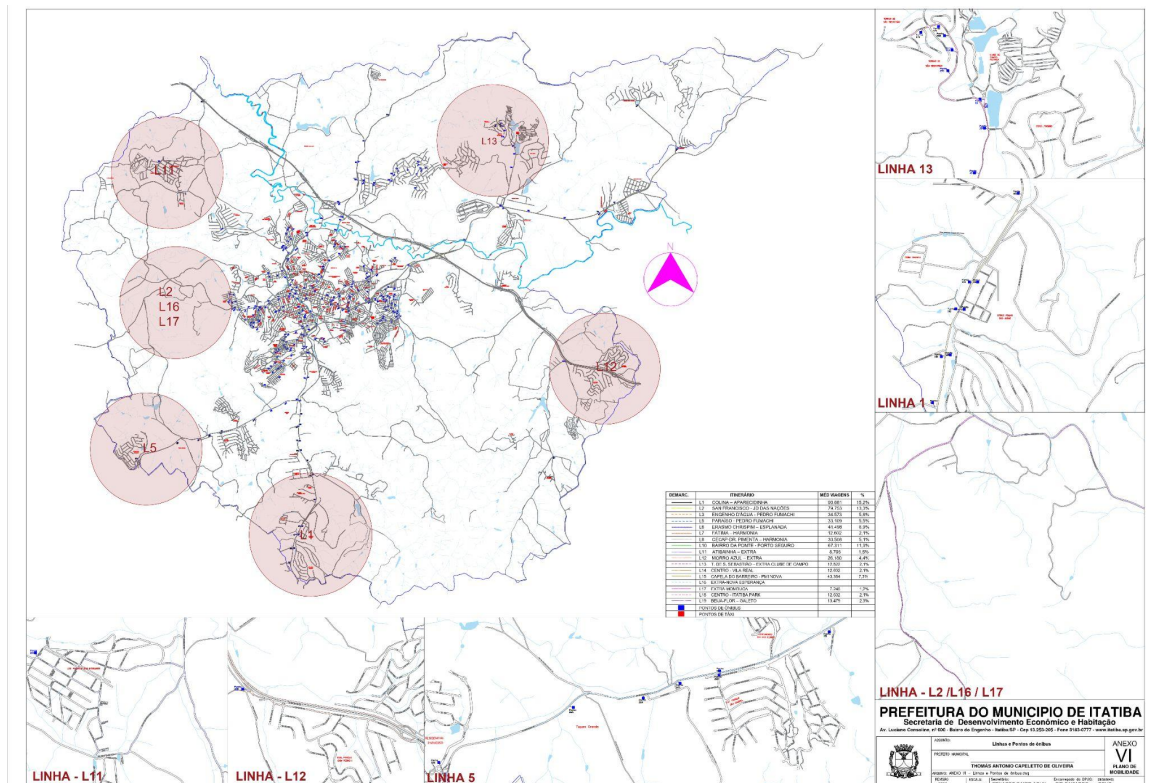


CLASSIFICAÇÃO DOS PONTOS DE ÔNIBUS



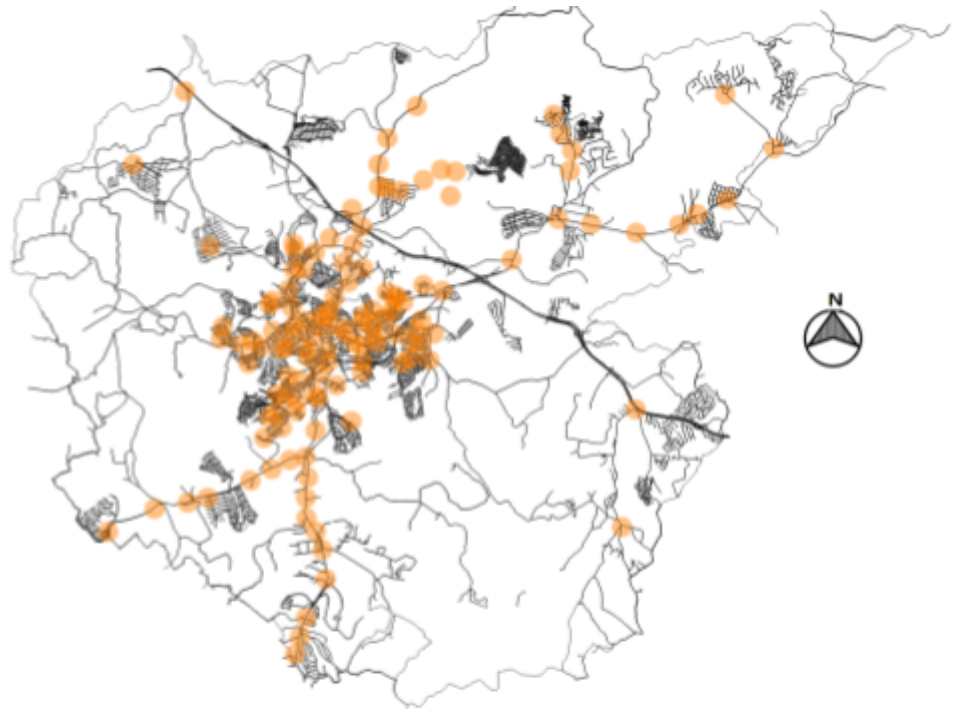
Fonte:TCI/ Departamento de trânsito

MAPA LINHAS E PONTOS DE ÔNIBUS- PERÍMETRO URBANO (anexo VI)

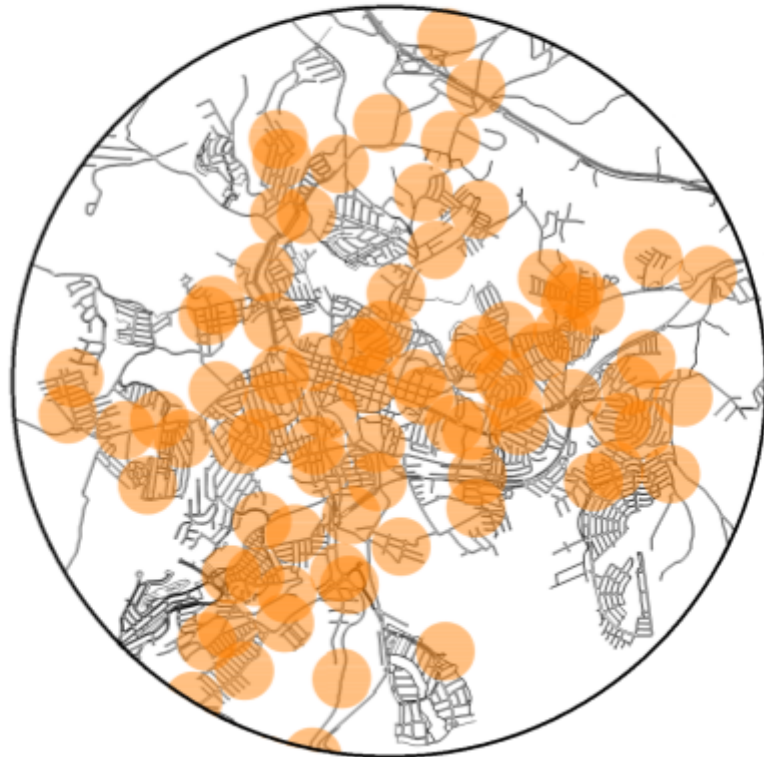




PONTOS DE ÔNIBUS



- 300m de raio do Ponto
- Viário





ITINERÁRIOS E PONTOS DE ÔNIBUS



Linha	Nome	2022	Méd Viagens	%
L1	COLINA – APARECIDINHA		90.681	15,2%
L2	SAN FRANCISCO - JD DAS NAÇÕES		79.753	13,3%
L3	ENGENHO D'ÁGUA - PEDRO FUMACHI		34.573	5,8%
L5	PARAÍSO - PEDRO FUMACHI		33.109	5,5%
L6	ERASMO CHRISPIM – ESPLANADA		41.498	6,9%
L7	FÁTIMA – HARMONIA		12.602	2,1%
L8	CECAP-DR. PIMENTA – HARMONIA		30.508	5,1%
L10	BAIRRO DA PONTE - PORTO SEGURO		67.311	11,3%
L11	ATIBAINHA – EXTRA		8.765	1,5%
L12	MORRO AZUL – EXTRA		26.180	4,4%
L13	T. DE S. SEBASTIÃO – EXTRA CLUBE DE CAMPO		12.822	2,1%
L14	CENTRO - VILA REAL		12.602	2,1%
L15	CAPELA DO BARREIRO - PMI NOVA		43.384	7,3%
L16	EXTRA - NOVA ESPERANÇA			
L17	EXTRA-MOMBUCA		7.245	1,2%
L18	CENTRO - ITATIBA PARK		12.602	2,1%
L19	BEIJA-FLOR – GALETO		13.479	2,3%



2.7 Sistema de Transporte de Cargas

Associado ao processo de urbanização, as empresas (atacadistas e varejistas) vieram assumindo graus de concentração, e acentuando um processo de descentralização através da distribuição de filiais em áreas de expansão populacional e com crescente demanda por bens e serviços.

Tal fenômeno induziu fluxos diversos de veículos de carga para áreas anteriormente de predominância residencial, condicionada pelas leis de zoneamento, preconizadas pelo Plano Diretor de 1996.

São diagnósticos das dos sistemas de transporte de cargas do município de Itatiba:

- Não há um programa específico de regulamentação geral de transporte de cargas no município.
- Não há projeto para terminal de entrepostos de carga.
- Transportadoras em processo de descentralização, porém ainda ocupam áreas importantes no centro urbano, prejudicando a mobilidade urbana nos locais.
- Há serviço de remessa de encomendas realizado por ônibus interurbanos, aproveitando a capacidade ociosa de carga em viagens regulares de transporte de passageiros, deveria ser realizado em um terminal próprio.
- Localização do município em ponto de confluência das principais rodovias do Estado, potencializando a vocação logística da região.



2.8 Pesquisa de Opinião

O PlanMob – Itatiba optou pela realização da pesquisa de opinião, que é uma ferramenta de levantamento estatístico com amostra da opinião pública.

O questionário procurou explorar questões de mobilidade urbana no município, a fim de obter diagnóstico da infraestrutura urbana, sistema viário, fluidez do trânsito, transporte coletivo, transporte de cargas e transporte não motorizado. A seguir, o resultado da pesquisa com 3610 respostas tabuladas.

Resumo dos principais itens apontados

- 61,8% apontaram a implantação de faixas preferenciais e exclusiva de ônibus como forma de melhorar a qualidade do transporte coletivo;
- 74,9% disseram que se houvesse uma rede de ciclovias, se locomoveriam por meio de bicicleta;
- 71,7% apontaram o risco de acidentes como principal preocupação em relação ao trânsito;
- 48,7% reclamam das condições das calçadas da cidade;
- 30,7% utilizam ônibus;
- 3,6% utilizam motos;
- 41,4 se locomovem via automóvel;
- 0,7% circulam de bicicleta;
- 22,6% andam a pé.



1 – PERFIL

BAIRRO DA APARECIDINHA	27	1.2%
BAIRRO DA PONTE	35	1.6%
BAIRRO DAS BROTAS	10	0.5%
BAIRRO DO ENGENHO / JOÃO MAGGI / CECAP	75	3.4%
BAIRRO DO MORRO	0	0%
BAIRRO DO PINHAL	36	1.7%
BAIRRO DOS BALDOS	0	0%
BAIRRO DOS MACHADOS	0	0%
BAIRRO DOS PINTOS	0	0%
BAIRRO ITAPEMA	0	0%
BAIRRO MORRO AZUL	2	0.1%
BAIRRO PEDRAS DE OURO	0	0%
BAIRRO SEGATTO	0	0%
BAIRRO TAPERA GRANDE	3	0.1%
CACHOEIRAS DO IMARATA	0	0%
CAPELA DO BARREIRO	9	0.4%
CENTRO	99	4.6%
CHÁCARA SAN MARTIN I	2	0.1%
CHÁCARA SAN MARTIN II	0	0%
CHÁCARA SANTA CRUZ DOS PIRES	0	0%
CHÁCARA URBANA	0	0%
CHÁCARAS ALPINA	0	0%
CHÁCARAS BREDARIOL	0	0%
CIDADE JARDIM	10	0.5%
CLUBE DE CAMPO FAZENDA	12	0.6%
COCAIS	0	0%
CONDOMÍNIO ITAEMBU	0	0%
CONDOMÍNIO RESIDENCIAL BEIJA-FLOR	17	0.8%
DISTRITO INDUSTRIAL ALFREDO RELO	0	0%



PREFEITURA DE ITATIBA

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E HABITAÇÃO

ENCOSTA DO SOL	18	0.8%
FAZENDA MALABAR	0	0%
GIARDINO D ITÁLIA	8	0.4%
GLEBAS DE SAN DIEGO	0	0%
JARDIM ALTO DE SANTA CRUZ	0	0%
JARDIM AMÉRICA	3	0.1%
JARDIM ANA MARIA	0	0%
JARDIM ARIZONA	36	1.7%
JARDIM BELÉM	3	0.1%
JARDIM CARLOS BORELLA	7	0.3%
JARDIM CORONEL PEROBA	9	0.4%
JARDIM DA LUZ	0	0%
JARDIM DAS LARANJEIRAS / POSSE	3	0.1%
JARDIM DAS NAÇÕES	149	6.9%
JARDIM DE LUCCA	5	0.2%
JARDIM DELFORNO	2	0.1%
JARDIM DO LESTE	0	0%
JARDIM DOS LAGOS	0	0%
JARDIM ESPLANADA	28	1.3%
JARDIM ESTER	17	0.8%
JARDIM GALETTO	26	1.2%
JARDIM HARMONIA	8	0.4%
JARDIM IPÊ	31	1.4%
JARDIM LEONOR	8	0.4%
JARDIM LÚCIA	21	1%
JARDIM MARIA	0	0%
JARDIM MATEUS	14	0.6%
JARDIM MÉXICO / JARDIM VITÓRIA	44	2%
JARDIM MONTE VERDE	0	0%
JARDIM MORUMBI	4	0.2%



PREFEITURA DE ITATIBA

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E HABITAÇÃO

JARDIM NARDIN	12	0.6%
JARDIM NICE	4	0.2%
JARDIM NOSSA SENHORA DAS GRAÇAS	2	0.1%
JARDIM NOSSA SENHORA DE FÁTIMA	7	0.3%
JARDIM NOVA AMÉRICA	0	0%
JARDIM NOVA ESPERANÇA	0	0%
JARDIM NOVO HORIZONTE	35	1.6%
JARDIM PALLADINO	3	0.1%
JARDIM SALESSI / CORINTINHA	12	0.6%
JARDIM SANTA FILOMENA	19	0.9%
JARDIM SANTA ROSA	0	0%
JARDIM SANTO ANTÔNIO	13	0.6%
JARDIM SÃO JOÃO	4	0.2%
JARDIM SÃO JOSÉ	4	0.2%
JARDIM SÃO LUIZ II	3	0.1%
JARDIM SÃO MARCOS	0	0%
JARDIM TEREZA	21	1%
JARDIM VIRGÍNIA	5	0.2%
LOTEAMENTO. RES. BAIRRO DOS PIRES	24	1.1%
LOTEAMENTO AIDA HADDAD JAFET	24	1.1%
LOTEAMENTO CAMINHOS DO SOL	2	0.1%
LOTEAMENTO FERNANDO MOMENTEL	2	0.1%
LOTEAMENTO ITATIBA COUNTRY CLUB	4	0.2%
LOTEAMENTO ITATIBA PARK	57	2.6%
LOTEAMENTO PADOVANI	0	0%
LOTEAMENTO PARQUE DA COLINA II	2	0.1%
LOTEAMENTO PQ. EMP. ADELELMO CORRADINI	0	0%
LOTEAMENTO REI DE OURO	17	0.8%
LOTEAMENTO RESIDENCIAL CENTRAL PARK I	15	0.7%
LOTEAMENTO RESIDENCIAL CENTRAL PARK II	0	0%



PREFEITURA DE ITATIBA

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E HABITAÇÃO

LOTEAMENTO RESIDENCIAL DOLCE VITA	0	0%
LOTEAMENTO RESIDENCIAL TERRA NOVA	10	0.5%
LOTEAMENTO SANTO ANTONIO	4	0.2%
LOTEAMENTO VILA REAL	7	0.3%
MATO DENTRO	0	0%
MOMBUCA	4	0.2%
MORADA DAS FONTES	0	0%
MORADA DOS PÁSSAROS	3	0.1%
NOVA ITATIBA	5	0.2%
NOVA ITATIBA 2	0	0%
NOVO CRUZEIRO	12	0.6%
NÚCLEO HABITACIONAL PEDRO COSTA	93	4.3%
NÚCLEO HABITACIONAL PREF. ERASMO CHRISPIM	88	4%
NÚCLEO HABIT. ROBERTO PANZARIN (JATOBÁ)	14	0.6%
NÚCLEO RESIDENCIAL ABRAMO DELFORNO	22	1%
NÚCLEO RESIDENCIAL AFONSO ZUPARDO	10	0.5%
NÚCLEO RES. DOUTOR LUIZ DE MATTOS PIMENTA	7	0.3%
NÚCLEO RESIDENCIAL JOÃO CORRADINI	12	0.6%
NÚCLEO RESIDENCIAL PEDRO FUMACHI	4	0.2%
NÚCLEO RESIDENCIAL PORTO SEGURO	78	3.6%
NÚCLEO RESIDENCIAL VALE VERDE	0	0%
PARAÍSO DAS AVES	0	0%
PARQUE DA COLINA	38	1.7%
PARQUE DA FAZENDA	2	0.1%
PARQUE DAS LARANJEIRAS	0	0%
PARQUE INDUSTRIAL SAN FRANCISCO	13	0.6%
PARQUE NOVA XAMPIRRA	75	3.4%
PARQUE SÃO FRANCISCO / PINHEIRINHO	57	2.6%
PARQUE SÃO GABRIEL	0	0%
PARQUE SÃO VICENTE / JARDIM AURÉLIA	18	0.8%



PREFEITURA DE ITATIBA

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E HABITAÇÃO

PARQUE TESCAROLLO	18	0.8%
POMAR SÃO JORGE	2	0.1%
PORTAL DA COLINA	0	0%
REAL PARQUE DOM PEDRO I	5	0.2%
RECANTO BEIRA RIO	4	0.2%
RECANTO DA PAZ	0	0%
RECANTO DAS ESTRELAS	0	0%
RECANTO DO PARQUE	11	0.5%
RECANTO DOS PÁSSAROS	0	0%
RECANTO PRINCESA DA COLINA	6	0.3%
RECREIO COSTA VERDE	0	0%
RESERVA SANTA ROSA	0	0%
RESIDENCIAL FAZENDA SERRINHA	3	0.1%
RESIDENCIAL FLAMBOYANT	0	0%
RESIDENCIAL GRÊMIO	0	0%
RESIDENCIAL MOENDA	123	5.7%
SANTA CRUZ	16	0.7%
SITIO DA MOENDA	0	0%
SUMMERTIME BARREIRO	69	3.2%
TERRAS DE SAN MARCO	5	0.2%
TERRAS DE SANTA CRUZ	0	0%
TERRAS DE SÃO SEBASTIÃO	15	0.7%
TERRAS DE SAVION	0	0%
VILA BELA VISTA	8	0.4%
VILA BRASILEIRA	3	0.1%
VILA CAPELLETTO	5	0.2%
VILA CASSARO	2	0.1%
VILA CENTENÁRIO	139	6.4%
VILA CREMONESI	0	0%
VILA CRISTO REDENTOR	2	0.1%



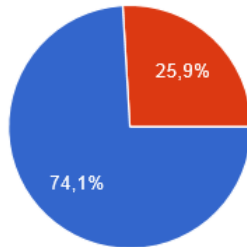
PREFEITURA DE ITATIBA

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E HABITAÇÃO

VILA CRUZEIRO	16	0.7%
VILA FASSINA	0	0%
VILA MUTTON	4	0.2%
VILA PENTEADO	3	0.1%
VILA PRUDENTE DE MORAES	0	0%
VILA RAVENA	0	0%
VILA RITA	0	0%
VILA SANTA CLARA	8	0.4%
VILA SANTA CRUZ	0	0%
VILA SANTA LUZIA	3	0.1%
VILA SANTA TEREZINHA	17	0.8%
VILA SÃO CAETANO	3	0.1%
VILLAGE DO SOL	0	0%
VILLE CHAMONIX	4	0.2%
VILLE DE FRANCE	0	0%
VIVENDAS DO ENGENHO D' ÁGUA	16	0.7%

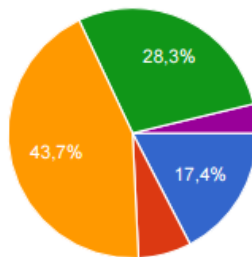


1.1 Sexo



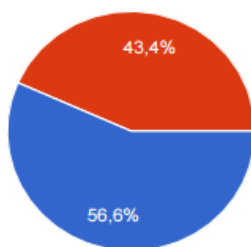
Feminino	74.1%
Masculino	25.9%

1.2 Faixa Etária



Até 18 anos	17.4%
19 a 24 anos	6.0%
25 a 35 anos	43.7%
36 a 50 anos	28.3%
Mais de 50 anos	3.8%

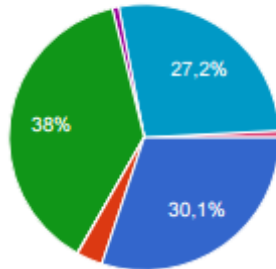
1.3 Você é usuário do transporte coletivo por ônibus?



Sim	56.6%
Não	43.4%

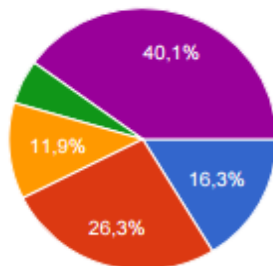


1.4 Em qual desses meios você passa mais tempo durante a semana?



Ônibus	30.1 %
Motocicleta	3.1 %
Táxi	0.1 %
Automóvel	38.0 %
Bicicleta	0.6 %
A pé	27.2 %
Outros	0.8 %

1.5 Quantas vezes por semana você utiliza transporte coletivo?



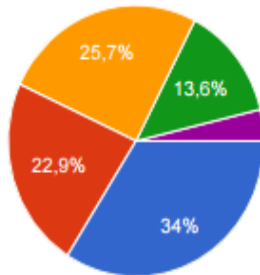
Diariamente	16.3%
2 a 3 vezes	26.3%
De segunda à sexta	11.9%
Sábado e domingo	5.5%
Não uso transporte coletivo	40.1%

2 – SOBRE O PASSEIO PÚBLICO (CALÇADAS):

Andar é uma atividade básica dos seres humanos e por isso as calçadas são uma infraestrutura fundamental nas cidades.

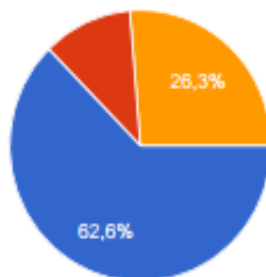


2.1 – Em sua opinião, as calçadas do seu bairro são:



Muito ruins, com grandes buracos, degraus ou sem pavimento	4.0%
Ruins com degraus e pavimento estragado	2.9%
Regulares, com alguns degraus	5.7%
Boas, sem degraus, mas necessitando de reforma	3.6%
Muito boas, bem pavimentadas e com acessibilidade adequada	.7%

2.2 Hoje o proprietário do lote é responsável pela manutenção da calçada. Como você avalia essa lei?



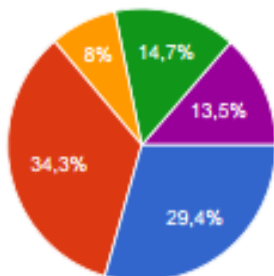
A calçada é uma área pública e a prefeitura deveria arcar com todas as despesas de manutenção	62.6%
Por ser uma área pública a prefeitura deve fazer todas as obras, mas os proprietários devem pagar	11.1%
Mesmo sendo uma área pública a responsabilidade de manutenção deve ser só do proprietário do lote em frente.	26.3%

3 – SOBRE O SISTEMA VIÁRIO:

Hoje quando olhamos as ruas, os carros ocupam o maior espaço, inclusive congestionando os itinerários dos ônibus. A Lei 12.587 de 2012 que institui diretrizes para a Política de Mobilidade Urbana prioriza os serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.

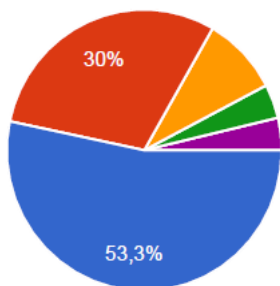


3.1 De que maneira você acredita ser possível melhorar a distribuição do espaço nas vias, que é um espaço público, de uso comum a todos?



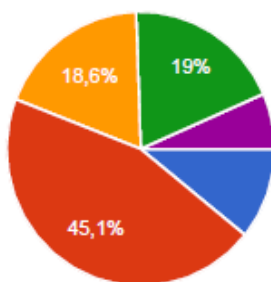
Fazendo mais faixas exclusivas para os ônibus	29,4%
Fazendo corredores exclusivos para os ônibus	34,3%
Regulando a quantidade de carros na rua através de rodízio de placas, pedágios e outras maneiras	8%
Combinando as alternativas acima	14,7%
Abrindo mais ruas e avenidas	3,5%

3.2 Qual o tempo de deslocamento médio no seu trajeto diário mais usual (trabalho ou estudo), somando os tempos de ida e vinda?



Até 30 minutos	1851	53,3%
30 a 60 minutos	1042	30,0%
60 a 90 minutos	315	9,1%
90 a 120 minutos		3,9%
Mais de 120 minutos	129	3,7%

3.3 Qual o percentual de aumento desse tempo nos últimos cinco anos?



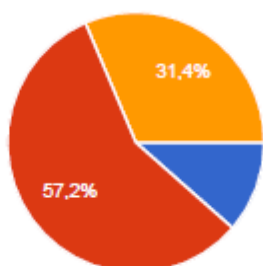
Na realidade, o tempo reduziu	10,8%
O tempo manteve-se estável	45,1%
O tempo aumentou menos de 20%	18,6%
O tempo aumentou de 20 a 50%	19,0%
O tempo aumentou mais de 50%	6,6%



4 – SOBRE A REORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO:

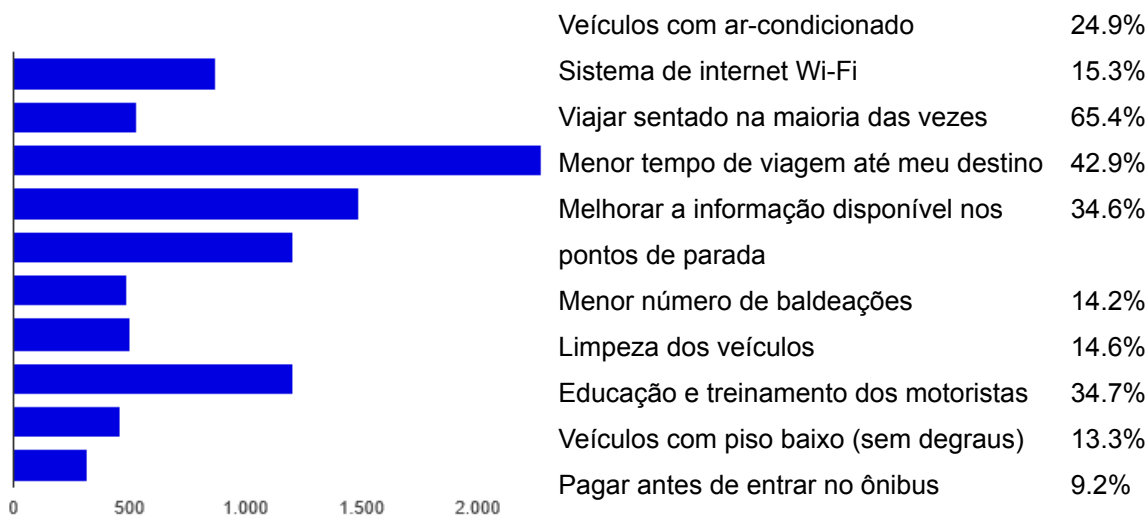
Para melhorar o desempenho do transporte coletivo por ônibus, além da construção de terminais, corredores e faixas exclusivas é necessário melhorar o desempenho dos ônibus com a reorganização das linhas.

4.1 Qual o principal resultado que essa reorganização deve obter?



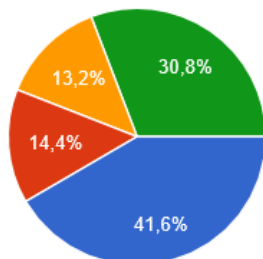
Redução do tempo de viagem	1.4%
Redução da espera pelo ônibus	7.2%
Redução da lotação nos horários de pico	1.4%

4.2 Qual o aspecto mais importante para melhorar a qualidade atual do sistema de transporte coletivo por ônibus? Escolha até três alternativas:





4.3 Qual a viagem que você faz diariamente ou na maior parte dos dias da semana?



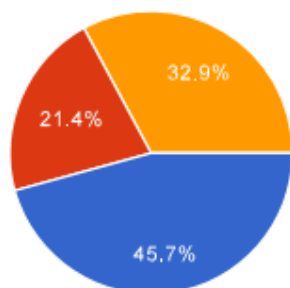
Para o trabalho	1.6%
Para a escola	4.4%
Para o trabalho e para a escola todos os dias	3.2%
Outros motivos	0.8%

4.4 Indique na sua opinião qual a maior dificuldade que você encontra para utilizar as linhas de ônibus. Escolha até três alternativas.

O ponto fica muito longe de minha casa	23%
O ponto onde eu desço fica muito longe do meu destino	14.7%
O ônibus que circula no meu bairro é ruim	9.6%
A linha demora muito pra passar	57.4%
O ônibus faz muitas voltas pelo bairro	19.5%
O ônibus não passa no comércio do meu bairro	3.8%
O ônibus não passa pela escola do meu filho	6%
O ônibus não passa pela creche	2.3%
Não uso ônibus pra ir ao comércio do meu bairro prefiro ir a pé	20.4%
Nunca sei quando o ônibus vai passar	28.3%
Não conheço as linhas que passam perto da minha casa	11.4%
Não uso o ônibus quando não vou trabalhar pra economizar dinheiro	12.4%

5 – SOBRE TRANSPORTE DE CARGAS

5.1 Você concorda que a carga e descarga de mercadorias transportadas por caminhões seja realizada no período noturno?

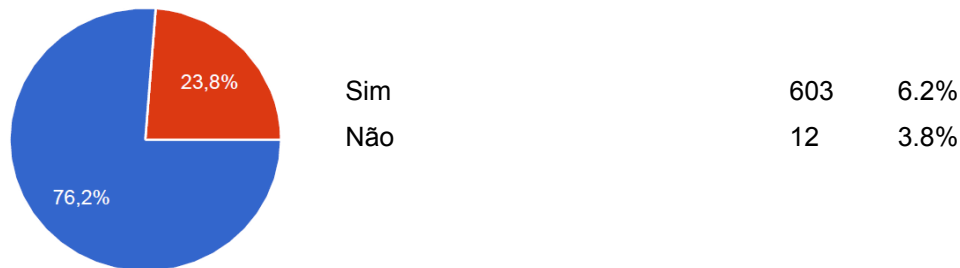


Sim	54	45.7%
Não	47	21.4%
Somente nas áreas comerciais e mistas c/ residências	87	32.9%



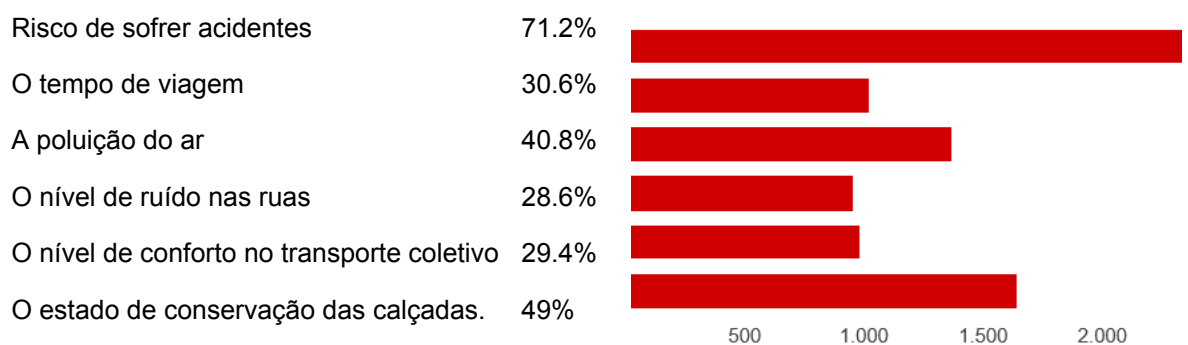
6 – SOBRE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

6.1 Se no município tiver implantado um sistema de ciclovias ligando os bairros ao centro e parques urbanos você usaria?



7 – SOBRE QUALIDADE DE VIDA

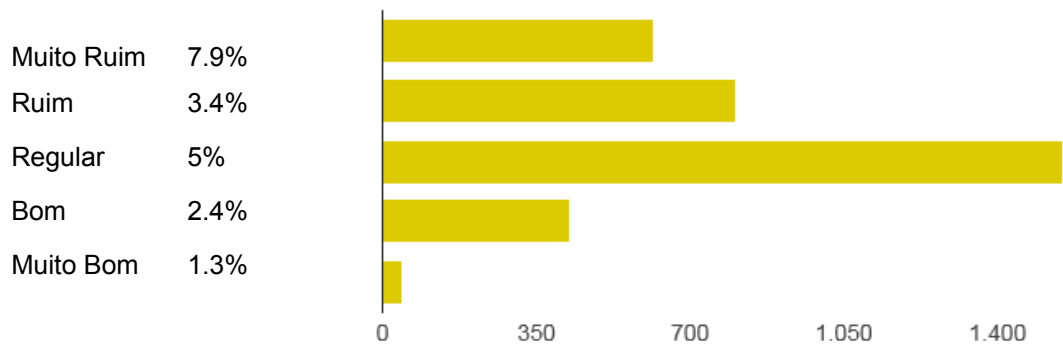
7.1 Em sua opinião, qual aspecto da mobilidade urbana que mais impacta a qualidade de vida na cidade?



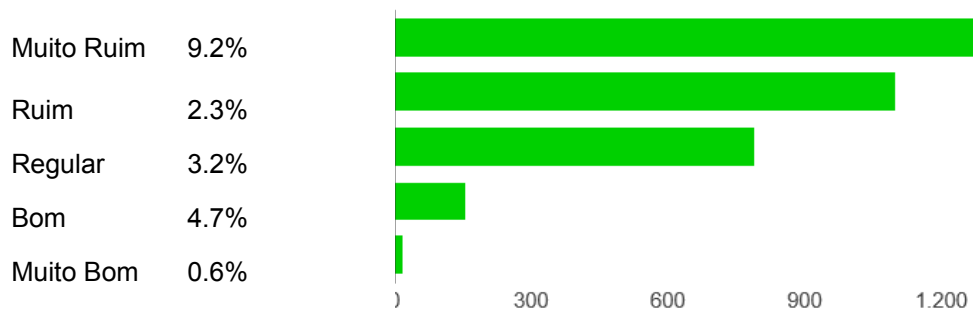


7.2 – Segurança no trânsito

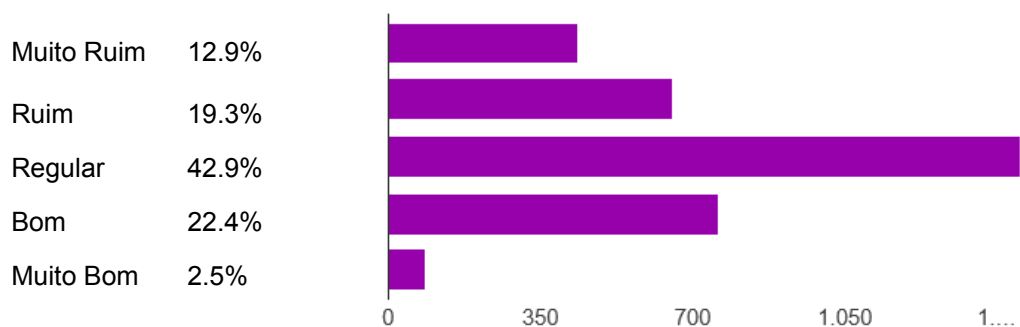
A cidade tem calçadas boas nas vias principais e nas vias comerciais dos bairros?



7.3 - As calçadas e cruzamentos estão adequados às necessidades dos idosos e portadores de deficiência?

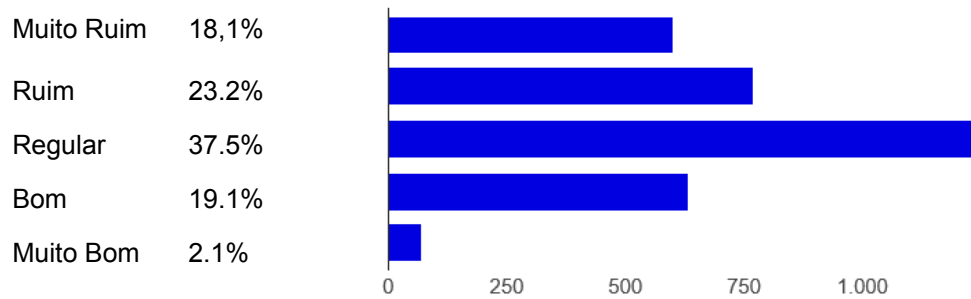


7.4 - A sinalização de trânsito é de boa qualidade?

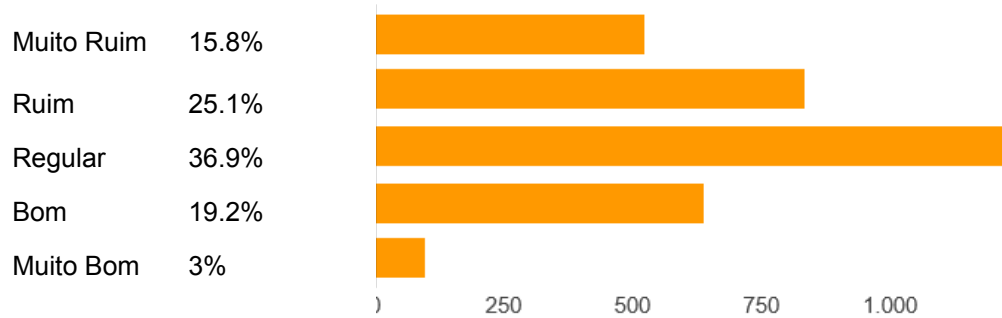




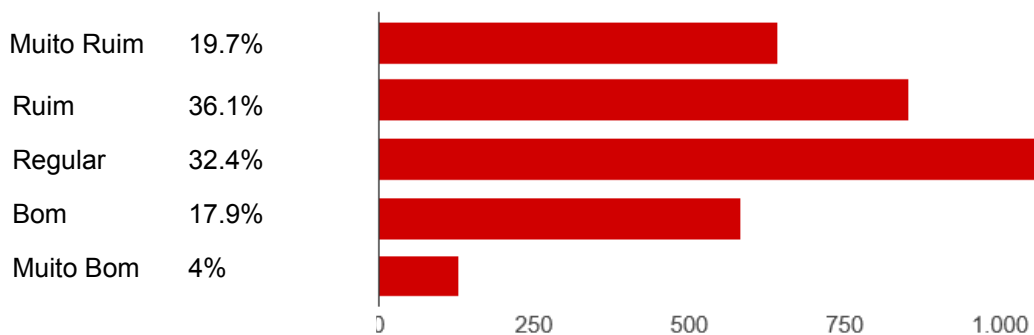
7.5 - As travessias escolares são bem sinalizadas?



7.6 - Existem equipamentos de controle de velocidade em locais críticos?



7.7 - A prefeitura dá aula e treinamento sobre segurança no trânsito?



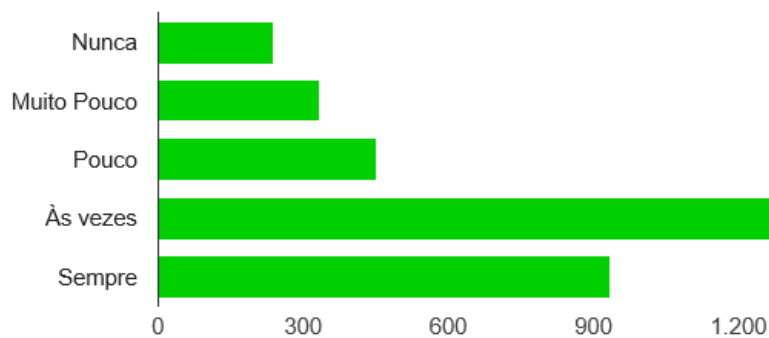


7.8 - A cidade tem serviço de emergência para acidentes de trânsito?

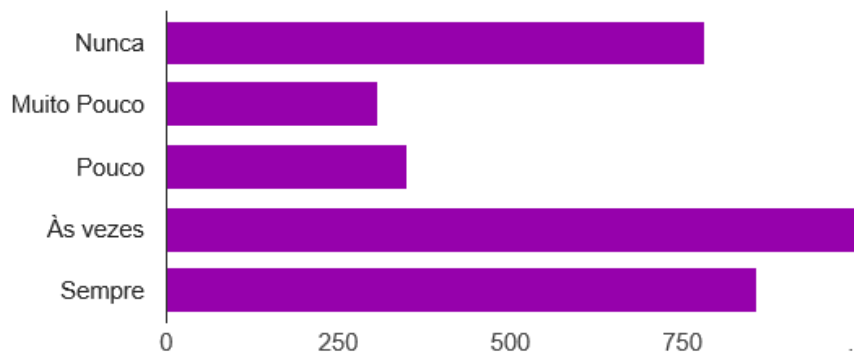


8 – DISPOSIÇÃO PARA CONTRIBUIR COM O SISTEMA

8.1 - Eu me disporia a usar transporte coletivo se meu tempo de deslocamento fosse reduzido?

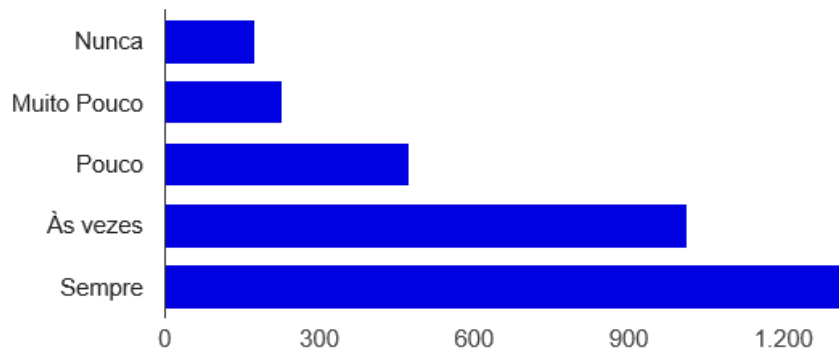


8.2 - Eu me disporia a ir ao trabalho de bicicleta se a cidade tivesse um sistema abrangente de ciclovias



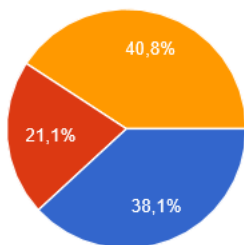


8.3 - Eu estaria disposto a adotar uma postura mais contributiva com o coletivo caso haja uma campanha abrangente de Civilidade no Trânsito



9 – SOBRE GESTÃO DEMOCRÁTICA

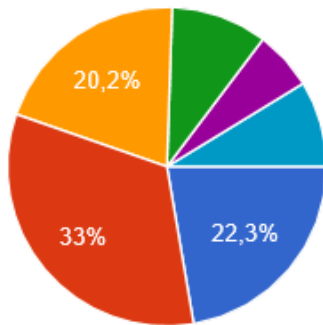
9.1 De que maneira você pensa que é mais eficiente levar informação para as pessoas participarem das discussões e das decisões?



Um portal na internet exclusivo com notícias sobre planos, obras em andamento e dados mensais de desempenho do sistema de ônibus	8.1%
Reuniões periódicas com representantes do conselho de transporte para discussão de problemas	1.1%
Pesquisas diretas sobre opinião dos usuários com divulgação dos resultados nas reuniões	0.8%



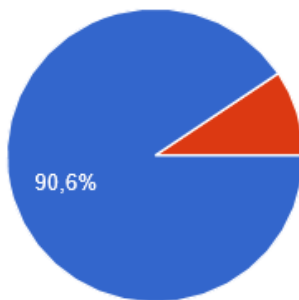
9.2 – Por meio de quais instrumentos você gostaria de informar sobre as deficiências do trânsito e transporte de sua região?



Reclamar pessoalmente no atendimento da prefeitura/ departamento de trânsito	2.3%
Site específico para reclamações na Internet	3%
Usar um telefone específico para reclamações	0.2%
Reuniões dos Conselhos de Transporte e Trânsito e seus grupos temáticos	9.8%
Usar o site existente da prefeitura	6%
Enviar mensagens para a Departamento de Trânsito	8.7%

10 – SOBRE O USO DE APLICATIVOS

Se nós disponibilizássemos um aplicativo você o usaria para se informar sobre os sistemas de transporte ou para interagir com o Departamento de Trânsito?



Sim	90.6%
Não	9.4%



3.0 DIRETRIZES E PLANOS DE AÇÕES



Em conformidade com a Lei Federal n.º 12.587/12, o PlanMob-Itatiba contempla em seu plano de ação:

- Os serviços de transporte público coletivo;
- A circulação viária;
- As infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
- A acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- A integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
- A operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- A gestão dos polos geradores de viagens;
- As áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
- As áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
- Os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana;



- A sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos, no caso de Itatiba as revisões sistemáticas estão previstas para a cada 4 (quatro) anos; e
- Todas as propostas contidas neste caderno ficam enquadradas em prazos de conclusão de curto prazo – 7 (sete) anos, médio prazo – 14 (quatorze) anos, e longo prazo – 20 (vinte) anos.

3.1 Acessibilidade

Aperfeiçoar e ampliar a Acessibilidade no município de Itatiba, entendida acessibilidade, conforme a lei nº 10.098 de 19 de dezembro de 2000, como a possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança, autonomia e rapidez, das edificações públicas e privadas, dos espaços, equipamentos e mobiliário urbanos, dos serviços de transporte e dos sistemas de informação públicos, pela população em geral, em especial por pessoas portadoras de deficiência física, idosos ou com mobilidade reduzida.

3.1.1 Programa requalificação de calçadas – curto prazo

Em princípio cada quarteirão deve ser cercado de calçadas, e as calçadas de todos os quarteirões adjacentes devem ser ligadas por faixas destinadas a travessia a pé, sendo esses locais sinalizados.

Assim, como se procura oferecer alta qualidade de transporte por ônibus e automóvel, deve-se, igualmente, oferecer alta qualidade do transporte a pé, inclusive como prioridade do sistema de transporte, já que o transporte a pé viabiliza todo o restante das viagens.

- Alta qualidade de transporte a pé significa basicamente:
- Calçadas de alta qualidade, acima do nível das vias para circulação de veículos e;
- Travessias a pé de fluxos veiculares de alta qualidade.



Calçadas de alta qualidade apresentam larguras compatíveis com os fluxos de pedestres, atendimento a NBR9050/2015 (mínimo de 1,25 m de passagem, livre de arborização urbana e equipamentos urbanos, como postes e lixeiras, livre de rampas), pisos lisos, contínuos e antiderrapantes, mesmo quando molhados, livres de obstáculos e defeitos de qualquer tipo, ausência de obstáculos no plano horizontal, acima da estatura média dos pedestres (2,10 m), com rampas de acesso (inclinação de até 8,33%) aos locais de travessia para cadeiras de rodas e outros veículos e objetos como rodas, utilizados por pedestres e aclives/declives mínimos necessários para drenagem de águas pluviais.

As calçadas devem ter elementos podotáteis para circulação de deficientes visuais, conforme indicações da NBR9050/2015.

Já as travessias para pedestres de alta qualidade devem apresentar as informações necessárias para pedestres e condutores, visando possibilitar a travessia em condições de segurança e conforto, e sem espera excessiva. Essas condições são criadas principalmente por meio de uma combinação de regras de trânsito, definidas no CTB - Código de Trânsito Brasileiro, inscritas na sinalização viária, que pode ou não estar presente em determinado local de travessia.

De qualquer forma, o conjunto de regras e da sinalização deve resultar em definição para os pedestres e condutores, indicando os comportamentos adequados de ambos. A sinalização e/ou informação para pedestres e para condutores deve indicar: os locais apropriados para travessia; os sentidos dos fluxos dos veículos nestes locais e os momentos adequados para travessia, ou seja, quando a preferência de passagem é do pedestre.

Além dessas informações, a travessia de pedestre deve ter boa visibilidade para os conjugados pedestre-veículo e condutor-pedestre, boa iluminação à noite e, dentro do possível, posicionamento natural ao longo do caminho natural das pessoas andando a pé.

Para efetivação do Programa de Requalificação de Calçadas, o município prevê em seu Plano Diretor a criação da **Lei Calçada Bonita e Segura. (anexo VII)**



3.2 Infraestrutura, Circulação e Sistema Viário – Curto prazo

O Sistema Viário Básico do município é composto pelas vias existentes e projetadas, que vão sendo construídas a partir da implantação de parcelamentos do solo e tem o objetivo de fazer a interligação entre bairros e setores, desafogando o trânsito das vias preexistentes, conforme projeto:

- Alguns trechos emergenciais das áreas já consolidadas, como as marginais do Ribeirão Jacaré, estão sendo executados pelo poder público.
- São previstas também marginais ao longo das rodovias estaduais para facilitar a circulação interbairros independentemente das rodovias.
- O sistema ordenará a ocupação do solo e o crescimento da cidade, “amarrando” o tecido urbano de uma forma organizada e integrada.
- O PlanMob-Itatiba procura promover a mobilidade urbana em Itatiba e suas conexões metropolitanas, de modo sustentável, induzindo a consolidação da malha viária urbana existente, direcionando e regulando investimentos futuros na infraestrutura viária geral, enfocando a mobilidade com menores fatores agressivos à vida e ao meio ambiente, priorizando os deslocamentos a pé, os em bicicleta e o transporte coletivo.
- Irá limitar eventuais conflitos entre o uso e ocupação do solo e a classificação viária, e reverá a classificação viária segundo o zoneamento.
- Estabelecerá a relação de identidade entre a classificação viária da Lei de Zoneamento e Uso do Solo – na classificação do Código de Trânsito Brasileiro – CTB.
- Promoverá as ligações metropolitanas entre Itatiba e os municípios circunvizinhos componentes da Região Metropolitana de Campinas – RMC.
- Criará áreas de calçada e de ruas preferenciais de pedestres, na região central.

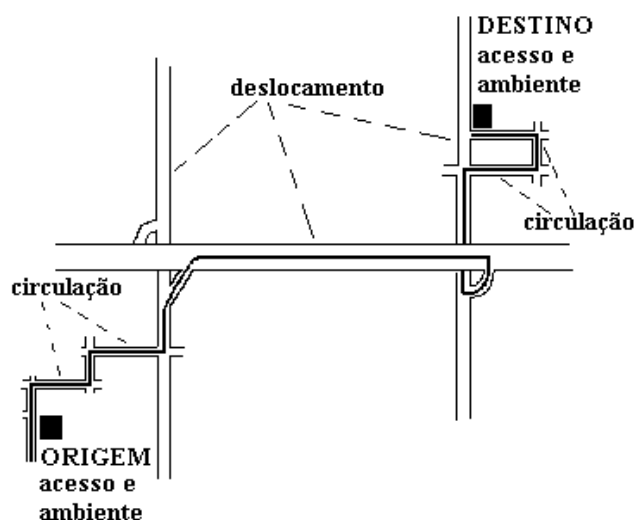


3.2.1 Hierarquização viária – curto prazo

O primeiro princípio fundamental da Engenharia de Tráfego clássica decorre do entendimento de que as vias desempenham diversas funções na vida social e de que as diferenças usuais de ponto de vista na avaliação das intervenções propostas são normalmente relacionadas com interesses distintos nas diversas funções viárias.

As funções viárias classicamente destacadas são: deslocamento entre locais; circulação (de uma via a outra); acesso às edificações; ambiente urbano. Portanto, não é verdade que as vias devem atender apenas aos deslocamentos dos veículos.

Para cada usuário do sistema viário, uma parcela relevante da sua viagem realmente busca atender sua necessidade de deslocamento. No entanto, é igualmente verdade que, em qualquer área significativamente povoada, há uma quantidade correspondente de usuários da via que buscam entrar ou sair da via, buscam entrar ou sair das edificações ou estacionar seu veículo junto à via, buscam proteger-se de restrições ou interferências trazidas às suas atividades sociais pelo tráfego nas vias.





Organização do Sistema Viário – visão clássica da Engenharia de Tráfego:
– conflitos na operação da via derivam, na maior parte, de conflitos entre funções da via;

– funções da via notadas são:

- O deslocamento na via;
- A circulação entre vias;
- O acesso às edificações;
- O ambiente urbano.

– usualmente, o trânsito de passagem busca as funções deslocamento ou circulação; e o trânsito local busca as funções acesso ou ambiente urbano.

Esta visão clássica, embora ainda calcada em uma análise focada sobre o trânsito veicular motorizado, é também a chave para as visões mais humanas ou sociais da Engenharia de Tráfego que, intermitentemente, desafiam seus pressupostos. As necessidades do trânsito dos pedestres, assim como o acesso às edificações, estão fundamentalmente associados com as atividades locais (também, portanto, com a função ambiente urbano). O trânsito de ciclistas (e outros veículos não motorizados ou de motorização menos potente que os automóveis e veículos de maior porte) pode ser considerado em adição ao trânsito de veículos convencional. Os aspectos sociológicos (ou apenas urbanísticos) podem também ser adicionados aos aspectos funcionais. Sem negar a importância da distinção de funções, pode-se construir diversas visões alternativas que se distinguem mais pelo grau de radicalismo ou pela ordenação dos aspectos mencionados, em termos de prioridade de atendimento.

O princípio básico sobre o qual repousa a Engenharia de Tráfego clássica, e grande parte das variações aludidas acima, corresponde à ideia de adotar uma hierarquização funcional (isto é, baseada nas funções da via) como estratégia de organização do sistema viário, de maneira a resolver os conflitos entre funções e obter uma maior eficiência para o sistema. A definição de uma hierarquização funcional, assim como diversas outras decisões relacionadas com investimentos



ou outras ações que tocam a esfera pública, tem fortes traços políticos e afeta diferentemente os diversos grupos sociais. Mas, decidida a implantação de uma organização viária, sua implementação em geral recorre a uma ou outra alternativa de hierarquização funcional das vias.

Uma formulação clássica do princípio de hierarquização funcional pode ser enunciado como:

Atribuir uma função prioritária a cada elemento do sistema viário, com transição gradativa entre funções, de forma a prover um sistema contínuo e balanceado em cada função (em especial na função deslocamento que percorre maiores distâncias).

A atribuição de uma função prioritária a cada trecho de via é decorrente do reconhecimento de que é tecnicamente impossível atender a todas as funções simultaneamente e lograr um alto grau de eficiência em cada uma delas. Em especial, a eficiência do deslocamento e do acesso local normalmente opõem-se e a promoção de uma eventualmente exige a restrição da outra como condição básica.

Os três outros aspectos (transição gradativa entre funções, continuidade e balanceamento para cada função) são requisitos de uma hierarquização viária que possa ser considerada adequada.

A transição gradativa entre funções decorre do fato de que os conflitos eliminados pela priorização de uma dada função (e restrição das demais) em um trecho viário podem deslocar-se para os trechos de transição entre vias com função prioritária distinta. Por exemplo, isto pode significar uma redução de velocidade mais ou menos suave (isto é, progressiva), dependendo de ter-se uma transição gradual ou não. A transição gradativa facilita o entendimento e a adaptação dos usuários à operação viária pretendida e melhora a segurança do trânsito.

A obtenção de um sistema contínuo em cada função tem também o papel de minimizar as transições entre funções. Cada viagem tem, naturalmente, um ponto de origem e outro de destino onde as necessidades de circulação e acesso



deverão ser atendidas. Entre estes pontos, entretanto, deve-se prover um sistema contínuo capaz de satisfazer a necessidade de deslocamento envolvida, com um grau de eficiência compatível. Esta característica deve permitir fazer, inclusive, com que as viagens consumam um tempo menor. No outro extremo, as vias locais devem povoar áreas contíguas, sem interferências intermitentes de vias com tráfego intimidador.

Por fim, a obtenção de um sistema balanceado (isto é, de capacidade compatível com a demanda) é a condição para que a concepção da hierarquização funcional seja viável e sua operação seja adequada. Caso contrário, os congestionamentos decorrentes do desbalanceamento entre demanda e capacidade podem gerar atrasos significativos para a operação do tráfego e podem fazer com que os usuários procurem trajetos alternativos que realizem seus deslocamentos por outras vias e tragam para estas vias alternativas os conflitos entre funções que a hierarquização viária busca minimizar. Este aspecto traduz uma tensão entre a visão do gestor do sistema viário (e sua concepção viária) e a visão dos usuários da via (isto é, seu uso efetivo do sistema viário).

Proposta para hierarquia viária no sistema viário básico do município de Itatiba classificando as em:

- I. Rodovias;
- II. Expressas
- III. Vias arteriais;
- IV. Vias coletoras;
- V. Vias Locais.



	Local	Coletora	Arterial	Expressa	Rodovia
Local	Interseções Sem Controle de Tráfego				
Coletora	Interseções Com Sinalização de Prioridade	Interseções semaforizadas (todos os movimentos permitidos)			
Arterial	Não deve ocorrer	Interseções semaforizadas (alguns movimentos proibidos)	Interseções semaforizadas (alguns movimentos proibidos)		
Expressa	Não deve ocorrer	Não deve ocorrer	Cruzamentos em desnível (ou conexão por ramais de acesso)	Cruzamento em desnível Seções de entrelaçamento	
Rodovia	Não deve ocorrer	Não deve ocorrer	Cruzamentos em desnível (ou conexão por ramais de acesso)	Cruzamento em desnível Seções de entrelaçamento	Cruzamento em desnível Seções de entrelaçamento

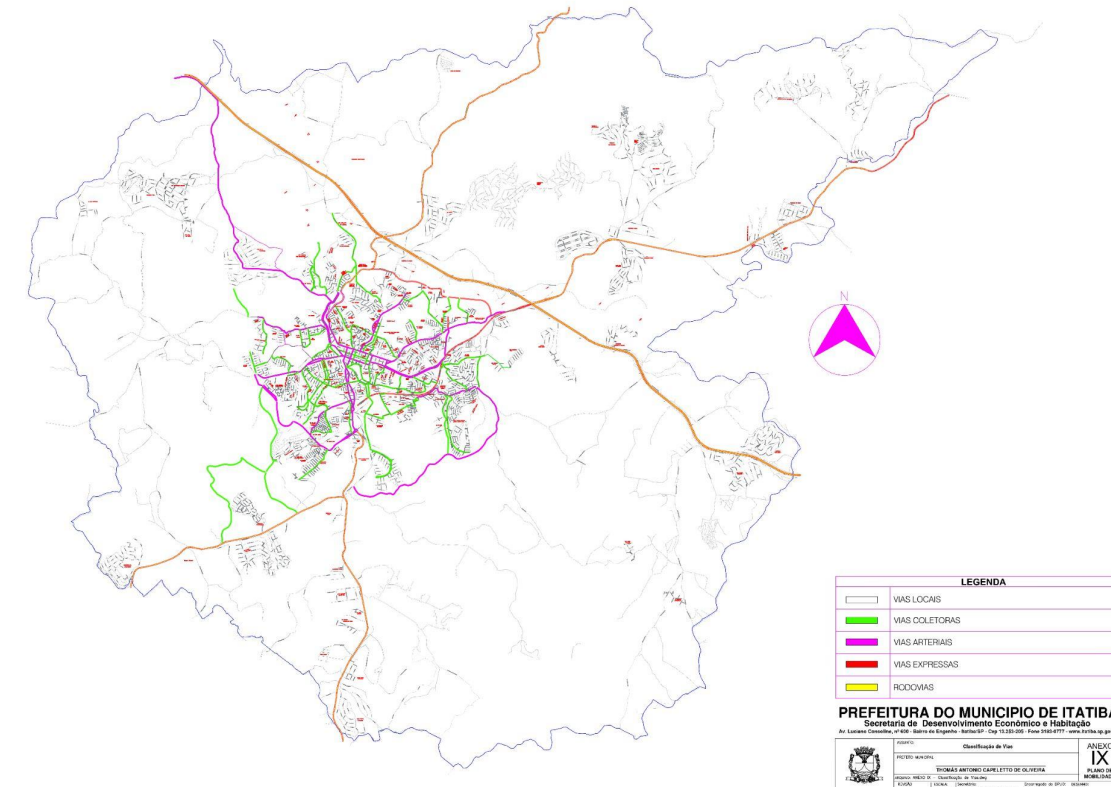
CARACTERÍSTICAS TÍPICAS DE VIAS NA HIERARQUIA FUNCIONAL

Para a correta definição de uma hierarquia na área central da cidade que proporcione boas condições para a transformação se precisa conhecer a estrutura da rede básica da área. Nesta localização da cidade, as ruas estruturantes são principalmente:

	VIAS LOCAIS	VIAS COLETORAS	VIAS ARTERIAIS	VIAS EXPRESSAS
Atividades Predominantes	caminhada a pé, acesso de veículos, entrega de mercadorias, serviços aos domicílios, veículos lentos em movimento	movimentos veiculares no início e final das viagens, paradas de coletivos	tráfego para vias expressas, operação de coletivos, trajetos de média/curta distância	veículos em movimento rápido, trajetos de longa distância
Tráfego Local	comum (função essencial)	grande	pequeno	quase inexistente
Tráfego Através	quase inexistente	quase inexistente	comum (de média distância)	comum (de longa distância)
Estacionamento de Veículos	permitido (exceto em locais inseguros)	permitido e muito utilizado	restrito (em função das condições de tráfego)	proibido (proporcionado em vias locais paralelas)
Movimento de Veículos Pesados	permitido para entregas e serviços	regulamentação de atividades de entregas e serviços e de percurso	regulamentação por percurso	permitido (função importante para distribuição e tráfego através)
Acesso Veicular ao Uso do Solo	permitido (função essencial) interseções frequentes	disciplinado (locais seguros), interseções frequentes com movimentos permitidos	restrito e protegido (para pólos geradores) interseções espaçadas ou com proibição de movimentos (vias divididas)	proibido (proporcionado em vias locais paralelas), acesso controlado por ramais bem espaçados
Movimento de Pedestres	livre com cruzamentos aleatórios	controlado em faixas de pedestres	protegido e canalizado (interferência mínima no tráfego)	segregação total (com separação de níveis)
Regulamentação de Velocidades	limite de 20 a 30 km/h (pequenos raios de curvatura e obstáculos eventuais)	limite de 40 a 50 km/h (raios de curvatura moderados e obstáculos em situações extremas)	limite de 60 km/h (sem raios de curvatura reduzidos e obstáculos para controle de velocidades)	limite superior a 80 km/h (exceto onde a geometria for desfavorável)
Características da Via	pistas simples sem divisão, com faixas de rolamento estreitas ou estacionamento permitido.	pistas simples ou separadores simples, faixas comuns (>3m), estacionamento permitido (2 m a 2,5m).	pistas separadas com canteiro largo, faixas largas e baias de conversão (função da maior velocidade).	múltiplas pistas, separadas por canteiros, faixas largas (3,6 m), acostamentos ou baias laterais, vias auxiliares de transição e ramais de acesso/egresso.



MAPA DE CLASSIFICAÇÃO DE VIAS (anexo IX)



O Sistema de Estradas e Caminhos Municipais é constituído pelos existentes, organicamente articulados entre si, localizados na área rural, cuja extensão deverá ser planejada e implantada de modo a atender suas funções específicas e segundo critérios técnicos para dar-lhe a forma característica de malha, adequadamente interligado ao Sistema Viário Urbano e integrado ao Sistema Viário Estadual e Federal.

3.2.2 Proposta de diretrizes viárias – médio prazo

A proposta de Diretrizes Viárias tem o objetivo de propor novas vias hierarquizadas para a expansão da malha urbana de forma contínua e articulada.



3.2.3 Polos geradores de viagens – curto prazo

Elaboração de um roteiro para estudos de polos geradores de tráfego que será fornecido aos empreendedores para orientá-los na elaboração dos estudos solicitados. É importante que os estudos de polos geradores de tráfego sejam desenvolvidos segundo dois planos distintos de análise: análise dos impactos sobre as vias de acesso e adjacentes ao empreendimento em função das prováveis ocorrências de congestionamentos e de pontos críticos de circulação e segurança viárias, pela redução ou esgotamento de sua capacidade de tráfego e assimetria entre oferta e demanda de vagas de estacionamento; análise do projeto arquitetônico do empreendimento no que diz respeito às características geométricas e de localização dos acessos, vias internas de circulação, raios horizontais e declividades em rampas e acessos, bem como ao dimensionamento, arranjo funcional e suficiência das vagas de estacionamento e de carga e descarga de veículos, entre outros aspectos.

3.2.4 Sinalização horizontal e vertical – curto prazo

Adequar as antigas marcações de faixas com o novo padrão e retirar as marcações que não serão utilizadas.

Prover as estradas vicinais de sinalizações aéreas e de solo, e criar espaço exclusivo para pedestres e ciclistas.

Determinar que as ruas deverão ser exclusivas para orientação, sem nenhum patrocínio.

Programar a repintura, recuperação e reordenação das placas de orientação de trânsito.

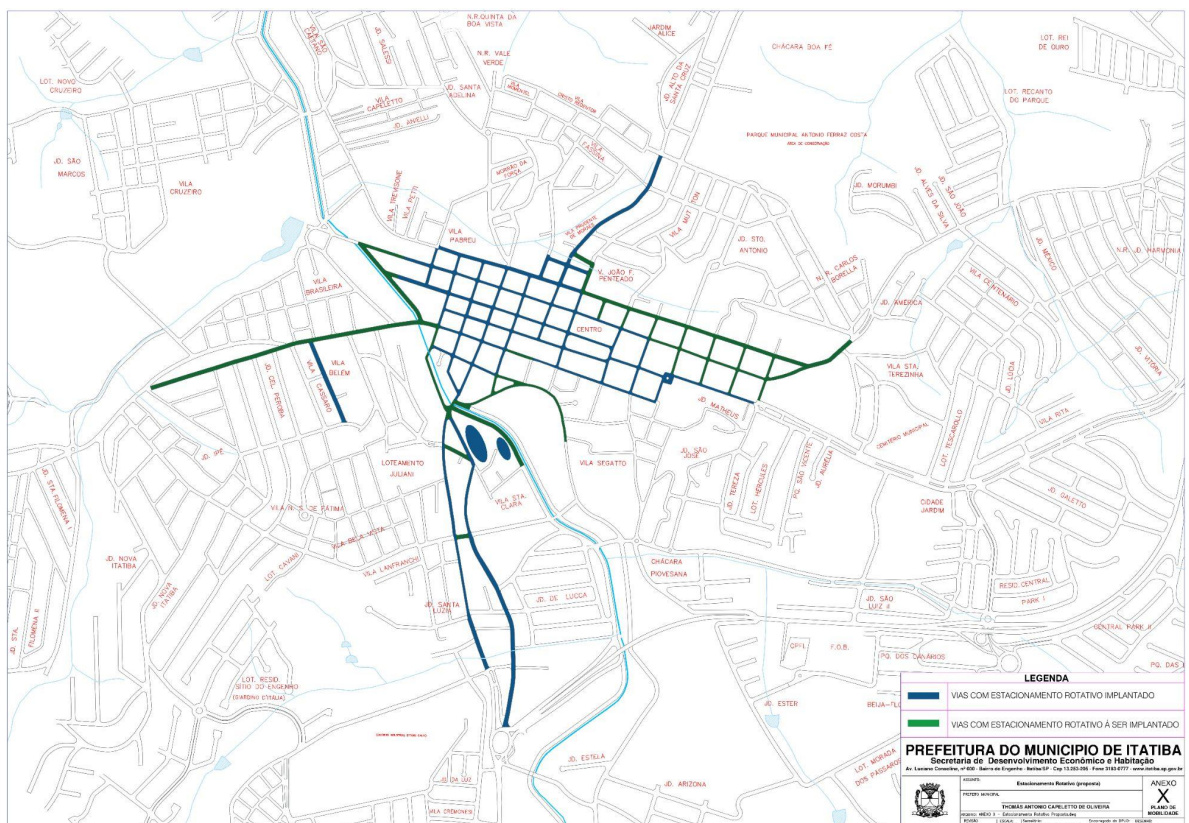
Dar sequência de orientações nas placas indicativas.



3.2.5 Estacionamento Rotativo – curto prazo

O programa de Estacionamento Rotativo deverá ser ampliado principalmente na zona central da cidade, pois possui boa aceitação tanto dos lojistas como dos condutores de veículos que a partir do programa encontram mais facilidades para estacionar. Além disso, o custo do estacionamento rotativo pode desestimular o uso de automóveis e incentivar as viagens rumo ao centro por meio do transporte coletivo e de veículos não motorizados e até mesmo a pé, melhorando a mobilidade da região.

MAPA DE ESTACIONAMENTO ROTATIVO (anexo X)





3.3 Transporte não motorizado

3.3.1 Programa Ciclovitário – curto e médio prazos

O Programa visa estabelecer os objetivos, diretrizes e ações do Sistema Ciclovitário, que é parte integrante do PlanMob-Itatiba. As propostas apresentadas servem para embasar a discussão sobre a mobilidade por bicicletas no município.

A circulação de bicicletas nas vias urbanas é regulamentada pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que autoriza a utilização deste veículo em todas as vias da cidade, salvo quando regulamentado o contrário.

No entanto, em razão das diferentes condições de volume e velocidade do trânsito motorizado, o mesmo CTB prevê a implantação de tratamentos ciclovitários específicos para que a circulação de bicicletas seja realizada com mais segurança e conforto.

A proposta de um sistema ciclovitário deve composto pelo conjunto de intervenções no sistema viário, conectadas e destinadas à circulação de usuários de bicicletas no Município. Corresponde aos tratamentos ciclovitários em vias existentes, criação de infraestrutura específica para a circulação de bicicletas, assim como a previsão de tratamento ciclovitário na infraestrutura viária planejada para o Município.

Itatiba, dada a sua topografia acidentada e em vista de ter sido desenvolvida nas encostas de colinas, apresenta certa dificuldade de circulação de bicicletas no centro histórico, sem que sejam implantados equipamentos e mecanismos que auxiliem a comunicação da parte alta com a parte baixa da cidade.

Contudo, existe uma extensa área plana, principalmente ao longo do vale do Ribeirão Jacaré e de seus afluentes, que possibilita a implantação de ciclovias para uso, tanto de lazer como de transporte de cidadãos, possibilitando o acesso tanto para acessar o trabalho, quanto para estudo e outras atividades urbanas.



● Implantar o sistema de elevadores de bicicleta a médio prazo, a fim de facilitar e incentivar o uso deste meio de transporte e de outros como o skate, além de atender as mães com crianças pequenas que utilizam o carrinho. Este sistema foi inicialmente introduzido na cidade norueguesa de Trondheim, e funciona da seguinte forma: o ciclista posiciona um pé em uma placa de metal e o outro no pedal da bicicleta e assim a máquina impulsiona o ciclista, o qual sobe até seu destino sem nenhum esforço.





Diretrizes

- **Conectividade:** os percursos cicloviários devem conectar origens e destinos de viagens para que o ciclista possa fazer uso eficiente da rede. Os pontos de conexão funcionam como nós de integração dos trajetos, possibilitando ao usuário programar o seu caminho da forma como melhor lhe convier;
- **Linearidade:** busca-se que o usuário faça o seu trajeto através da menor distância possível de viagem. Nesse sentido, devem ser apontadas aqui duas considerações: a definição de vias com maior atratividade para a bicicleta está sendo considerada na ótica da circulação da bicicleta, independente do sentido de direção dos outros modos.
- **Intermodalidade:** conexão com os terminais de transporte coletivo e seus pontos nodais, particularmente através da implantação de estacionamentos de bicicletas nestes locais, assim como de ações que possibilitem o transporte de bicicletas pelos veículos do transporte coletivo;
- **Funcionalidade relativa ao uso do solo:** é importante considerar na definição da via a função que ela desempenha na política de uso do solo, de forma a ser atrativa ao usuário do modo;
- **Incorporação de novas vias:** todas as vias arteriais a serem construídas ou alargadas deverão prever a implantação de estrutura cicloviária.

Elementos constitutivos do Sistema Cicloviário:

- Rede Cicloviária, que se constitui da implementação de infraestrutura viária para a Circulação de bicicletas, incluindo a sinalização cicloviária;
- Sistema de compartilhamento de bicicletas;
- Estacionamentos de bicicletas;
- Ações complementares: as ações e programas complementares à infraestrutura tem como objetivo promover o uso da bicicleta como meio de transporte, estando compreendidas nas áreas de educação, mobilização social, comunicação e outros.



Podem ser utilizadas as seguintes tipologias do sistema viário para Itatiba:

- **Ciclovias** – Pista de uso exclusivo de bicicletas e outros ciclos, com segregação física do tráfego lindeiro motorizado ou não motorizado, com sinalização viária, podendo ter piso diferenciado no mesmo plano da pista de rolamento ou no nível da calçada.

- **Ciclovia unidirecional:** é a ciclovia com um único sentido de circulação.

- **Ciclovia bidirecional:** é a ciclovia com sentido duplo de circulação.

- **Ciclofaixas** – Faixa de rolamento de uso exclusivo à circulação de ciclos, com segregação visual do tráfego lindeiro, podendo ter piso diferenciado no mesmo plano da pista de rolamento.

- **Ciclofaixa unidirecional:** é a ciclofaixa com um único sentido de circulação.

- **Ciclofaixa bidirecional:** é a ciclofaixa com sentido duplo de circulação.

- **Ciclorrotas** – Sinalização cicloviária específica em pista de rolamento compartilhada com os demais veículos, onde as características de volume e velocidade do trânsito na via possibilitam o uso de vários modos de transporte a necessidade de segregação. Este conceito deve ser aplicado obedecendo ao princípio da continuidade e orientação, especialmente em complementação às ciclovias e ciclofaixas.

- **Calçada Compartilhada:** espaço exclusivo para circulação de ciclos sobre a calçada, com segregação visual do tráfego de pedestres, podendo ter piso diferenciado no mesmo plano, devidamente sinalizado. As calçadas partilhadas equiparam-se às ciclofaixas, porém na calçada.

São componentes da Rede Cicloviária

A infraestrutura da Rede Cicloviária Estrutural deve prever: tratamentos cicloviários no sistema viário existente, criação de infraestrutura específica para a circulação de bicicletas, inserção de tratamentos cicloviários nos projetos de nova



estrutura viária planejada para o município. Dos elementos componentes da estrutura viária, consideram-se componentes da Rede Cicloviária Estrutural:

- a. Sistema viário;
- b. Eixos de transporte público coletivo e seus terminais e estações;
- c. Obras de arte (transposições)
- d. Áreas em faixas de domínio de redes de serviços
- e. Parques lineares
- f. Sistema de aluguel de bicicleta abrangendo pontos turísticos até bairros mais afastados.

O sistema viário é constituído por vias classificadas neste Plano de Mobilidade do Município

A implantação de intervenções cicloviárias em vias estruturais visa garantir maior conforto e segurança na circulação dos usuários de bicicleta, além de possibilitar que o mesmo defina seu trajeto a partir da Rede Cicloviária.

A construção de novas vias estruturais deve incorporar a implantação de ciclovias e ciclofaixas, a fim de ampliar a malha viária de constituição da Rede Cicloviária.

Compreende-se essencialmente que as vias de função estrutural na hierarquia viária devem ser objeto prioritário para a inclusão de infraestrutura cicloviária. Porém, no caso de inviabilidade técnica dessas intervenções nas mesmas, poderá ser utilizado sistema viário não estrutural, desde que atenda às diretrizes da Rede Cicloviária Estrutural, especialmente de conexão e linearidade, mantendo assim a atratividade do trajeto ao ciclista.

Ao implantar a infraestrutura cicloviária é fundamental adotar outras medidas que auxiliem a segurança viária, dentre elas a redução dos limites de velocidade e ajustes geométricos das vias.

Tais medidas devem também ser avaliadas em toda malha viária, tendo em vista que além de favorecer a circulação de bicicletas, aumentam a segurança de todos os usuários da via.



3.4 Transporte coletivo – curto prazo

Estabelecer e aprimorar ações de planejamento, operação e gestão que

Considerem as políticas de desenvolvimento e integração dos serviços públicos de interesse comum em Itatiba, minimizando os impactos ambientais, especialmente quanto à emissão de poluentes e poluição sonora, observando a participação da comunidade nas ações de planejamento e gerenciamento do transporte coletivo e comercial, de forma integrada com as políticas de uso do solo, sistema viário, meio ambiente e sustentabilidade.

Revisar e estabelecer itinerário de ônibus compatível com classificação viária, criação de terminais de integração.

Estudo e implantação de melhorias operacionais do tráfego, revendo a localização dos pontos de ônibus, espaçamento entre eles, bem com a transferência dos pontos locados junto às retenções semaforicas nas interseções, para locações no meio da quadra.

3.4.1 Corredores de ônibus – estudos a curto prazo

O PlanMob-Itatiba prevê intervenções para a melhoria do trânsito na cidade. Além da implantação de retornos de quadras, alterações geométricas, reordenamento de estacionamentos, entre outras intervenções, existe a previsão de Faixas Preferenciais de Ônibus. Essa implantação prevê melhoria da mobilidade urbana e maior segurança para os condutores e pedestres. São melhorias que deverão ser realizadas em vários pontos da cidade para dar mais fluidez ao trânsito e reduzir os índices de acidentes.

Várias ruas e avenidas foram escolhidas para ter uma faixa preferencial para ônibus por serem as que apresentam maior fluxo de veículos. Somente os ônibus poderão permanecer na via, os motoristas dos demais veículos só poderão trafegar na faixa para realizar as conversões ou ter acesso a estacionamentos.



A Prefeitura de Itatiba deverá realizar uma campanha educativa para explicar aos condutores como funcionará o fluxo na via. A fase de adaptação ocorrerá até que os motoristas compreendam a importância da faixa preferencial para a melhoria da mobilidade urbana.

Faixas preferenciais de transporte coletivo – estudos a curto prazo

As faixas preferenciais para ônibus, conhecidas como “Bus Rapid Service”(BRS), ou corredores preferenciais, são faixas viárias destinadas ao deslocamento prioritário do transporte coletivo, onde o deslocamento de veículos particulares só é permitido em curtos trechos para acesso aos lotes ou conversão à direita. Por ser uma intervenção em uma via preexistente, onde se acrescentam apenas sinalizações e fiscalização, os BRS são uma obra barata e de rápida implantação, se tornando atualmente uma das principais alternativas urbanas que visa melhorar a mobilidade do transporte público nas cidades.

Vantagens das faixas preferenciais, segundo NTU (2013):

- Implantação em curto e médio prazos;
- Atendimento imediato às expectativas da população usuária do transporte público por ônibus;
- Não há necessidade de desapropriações;
- Baixo custo de implantação;
- Utilização dos ônibus já em operação na cidade;
- Fácil associação do projeto com a área urbana do entorno;
- Redução do consumo de combustíveis (até 30%) e da emissão de poluentes (até 40%);
- Redução de até 40% no tempo de viagem;
- Requalificação da área de intervenção;
- Impacto positivo na mobilidade da cidade.



3.4.2 Controle dos serviços – curto prazo

Introdução

Segundo a pesquisa composta dos questionários distribuídos, os principais itens apontados sobre o transporte coletivo de Itatiba foram os seguintes, na ordem decrescente de importância:

- Viajar sentado
- Gastar menos tempo nas viagens
- Melhora na informação disponível nos pontos de paradas
- Melhor educação e treinamento dos motoristas
- Instalar ar-condicionado nos veículos
- Instalar sistema de internet
- Cuidar da limpeza dos veículos
- Diminuir número de baldeações
- Disponibilizar mais veículos com piso baixo, sem degraus
- Programar o pagamento das passagens antes de entrar nos ônibus

Objetivos

O sistema de controle de desempenho e qualidade do serviço de transporte público coletivo urbano de passageiros de Itatiba constitui elemento de gestão dos serviços e da relação contratual estabelecida com a Concessionária, tendo como objetivos:

- Fixar os principais indicadores físicos, operacionais e tarifários que permitem a avaliação e acompanhamento do desempenho do sistema de transporte público coletivo;
- Apurar através de um conjunto de indicadores, o grau de qualidade do Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, permitindo a



orientação de ações operacionais e de planejamento para a superação das principais deficiências observadas;

- Apurar o desempenho do Sistema de Transporte Público e da Concessionária do Serviço em cada período, mediante a transformação dos valores obtidos dos vários indicadores em uma nota de referência, de fácil identificação e acompanhamento;

- Estimular a melhoria contínua dos serviços por parte da Concessionária;

- Servir de processo e parâmetro para a avaliação da qualidade do serviço para gestão do contrato. O presente sistema baseia-se num conjunto de indicadores físicos e operacionais tarifários obtidos na forma como estabelece a NBR 12250:1990. Os índices de desempenho utilizados na análise servem de parâmetros programados, medidos ou calculados e servem para auferir o funcionamento satisfatório ou não do sistema. A implantação e a operação do Sistema de Controle da Qualidade do Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano serão realizadas pelo Município, através da Secretaria de Mobilidade, a quem caberá também, a definição detalhada da metodologia a ser empregada na definição da nota de referência a ser atribuída ao serviço da concessionária e ao sistema. A Concessionária fica obrigada a fornecer todas as informações físicas, operacionais e tarifárias decorrentes da operação do serviço e que forem requeridas pelo Poder Concedente e ou permitir o acesso ao banco de dados gerado pelo sistema de controle da operação. A responsabilidade pelas ações corretivas destinadas a melhorar o desempenho do sistema de transporte público serão direcionadas de acordo com a competência das partes envolvidas.

Condições Gerais

O serviço de transporte público coletivo urbano de passageiros será analisado sob os aspectos de seu desempenho quanto:

- a) Infraestrutura Viária;
- b) Linhas do Sistema;



- c) Veículos a ele vinculados;
- d) Padrões operacionais, envolvendo aspectos ligados à rapidez, segurança, regularidade, economia e conforto. De antemão, na definição e análise dos índices, é necessário vislumbrar com clareza os padrões viário, operacional e econômico desejados para fins de comparação com os cálculos.

Condições Específicas

Para o correto cálculo dos índices de desempenho, são necessárias as seguintes informações básicas:

- a) Cadastro geral das informações;
- b) Censos Demográficos;
- c) Pesquisa de Campo;
- d) Dados de Fabricantes de equipamentos;
- e) Julgamento subjetivo apropriado.

Melhorias operacionais obrigatórias

- Manter a taxa de ocupação por viagem nos limites estabelecidos no contrato sem aumentar os custos tarifários, adequar a oferta em relação à demanda em dias úteis, sábados e domingos, em horários de pico e fora de horários de pico;
- Melhorar a velocidade operacional das linhas do sistema de transporte coletivo, diminuindo o tempo de viagem dos deslocamentos, sem desatender a legislação de trânsito;
- Capacitar seus funcionários por meio da implantação de programas de treinamento para a prevenção e melhoria das condições de eficiência, segurança e cortesia na relação com os usuários do sistema;
- Ampliar o índice de quilometragem x passageiro, a ser desenvolvida pela frota no serviço de transporte público coletivo urbano de passageiros;
- Ampliar a quantidade de lugares máximos oferecidos, separadamente por linha e o total do serviço de transporte público coletivo urbano de passageiros;
- Ampliar o número médio mensal de lugares sentados oferecidos, por mês



típico, separadamente e por linha e o total do serviço de transporte público coletivo urbano de passageiros.

Implantação do Programa Setorial da Qualidade – curto prazo

O Poder Concedente promoverá a implantação do Sistema de Controle da Qualidade do Serviço num prazo máximo de 12 meses, a partir da promulgação desta lei. Neste período, será editado um Manual de Aplicação da Metodologia e definidos os valores de referência para os indicadores e os pesos a serem considerados na apuração do Índice de Qualidade do Sistema de Itatiba. Para a fixação das metas e dos pesos, o Poder Concedente ouvirá a Concessionária e os usuários, bem como, procederá a consultas em Municípios que implementaram metodologias similares. A avaliação do serviço concedido será realizada através do cálculo dos indicadores de modo permanente, de acordo com a periodicidade de apuração do indicador. Assim, há indicadores que poderão ser mensais, outros semestrais ou anuais. Ao longo dos primeiros 12 (doze) meses de aplicação do Sistema, admitir-se-á que alguns indicadores não venham a ser calculados, em razão da adaptação dos procedimentos de trabalho internos do Poder Concedente no fornecimento das informações.

Após a implantação definitiva o Poder Concedente elaborará, semestralmente, um Relatório de Avaliação de Desempenho, contendo os resultados da apuração dos indicadores, cuja síntese deverá ser tornada pública mediante os meios de divulgação usualmente empregados pela Prefeitura Municipal de Itatiba Tal relatório subsidiará uma avaliação global do serviço prestado e das medidas necessárias para a manutenção dos resultados obtidos, se positivo, ou de correção das deficiências observadas. Quando algum indicador for insuficiente, a Concessionária será notificada a apresentar um Plano de Ação para Melhoria da Qualidade quando os valores atingirem determinados níveis. Neste Plano deverão estar indicadas as ações corretivas dos principais problemas identificados. A qualquer tempo será dada ciência à Concessionária sobre a apuração dos indicadores, permitindo-lhe a sua manifestação formal sobre os valores obtidos pelo Poder Concedente.



Metas e Indicadores

As metas são orientadas pelos indicadores de serviço adequado, definidos no Art. 6º da Lei Federal 8.987/95, em termos de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

Regularidade: compreende a prestação dos serviços nas condições estabelecidas neste Edital e seus Anexos, no Contrato de Concessão e em Normas Técnicas

Continuidade: compreende a manutenção, em caráter permanente de oferta dos serviços.

Eficiência: compreende a execução dos serviços de acordo com as Normas Técnicas e Legislação aplicável e em padrões satisfatórios, que busquem, em caráter permanente, a excelência e que assegurem, qualitativa e quantitativamente, o cumprimento dos objetivos e das metas da Concessão.

Atualidade: A atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão dos serviços. (Art. 6º, § 2º, Lei Federal N° 8.987/95)

Generalidade: compreende universalidade da prestação dos serviços, isto é, serviços iguais para todos os usuários sem qualquer discriminação.

Cortesia: a cortesia na prestação dos serviços compreende o tratamento adequado aos usuários do serviço

Modicidade: Por modicidade se entende a tarifa de remuneração calculada pelo custo dos serviços mais a remuneração do capital da Concessionária.



3.5 Transporte de Cargas/ Terminal de Cargas – curto prazo

No sentido de compatibilizar o porte da carga transportada com a escala da cidade e de sua malha viária, devem ser realizados estudos para a criação do Terminal de Carga e Central de Fretes, que desfrutaria de acesso em relação com o uso do solo e hierarquia do sistema viário, com a intenção de concentrar, em área específica e adequadamente localizada, as empresas de transportes de carga; desviar o tráfego pesado das vias públicas da cidade; criar centro de armazenamento e transbordo de mercadorias; facilitar a comercialização com os centros atacadistas; promover benefícios e facilidades para motoristas, como a diminuição do tempo de espera entre carga e descarga, possibilitando a aquisição de cargas (mercado de fretes).

Com o crescimento da cidade e considerando a necessidade de compatibilizar o funcionamento das atividades comerciais e de serviços com a fluidez do tráfego, deve-se definir as áreas de domínio de pedestres (calçadas e praças) e vias ou canaletas exclusivas de ônibus, cabendo ao Departamento de Trânsito a criação de novas áreas quando necessário.

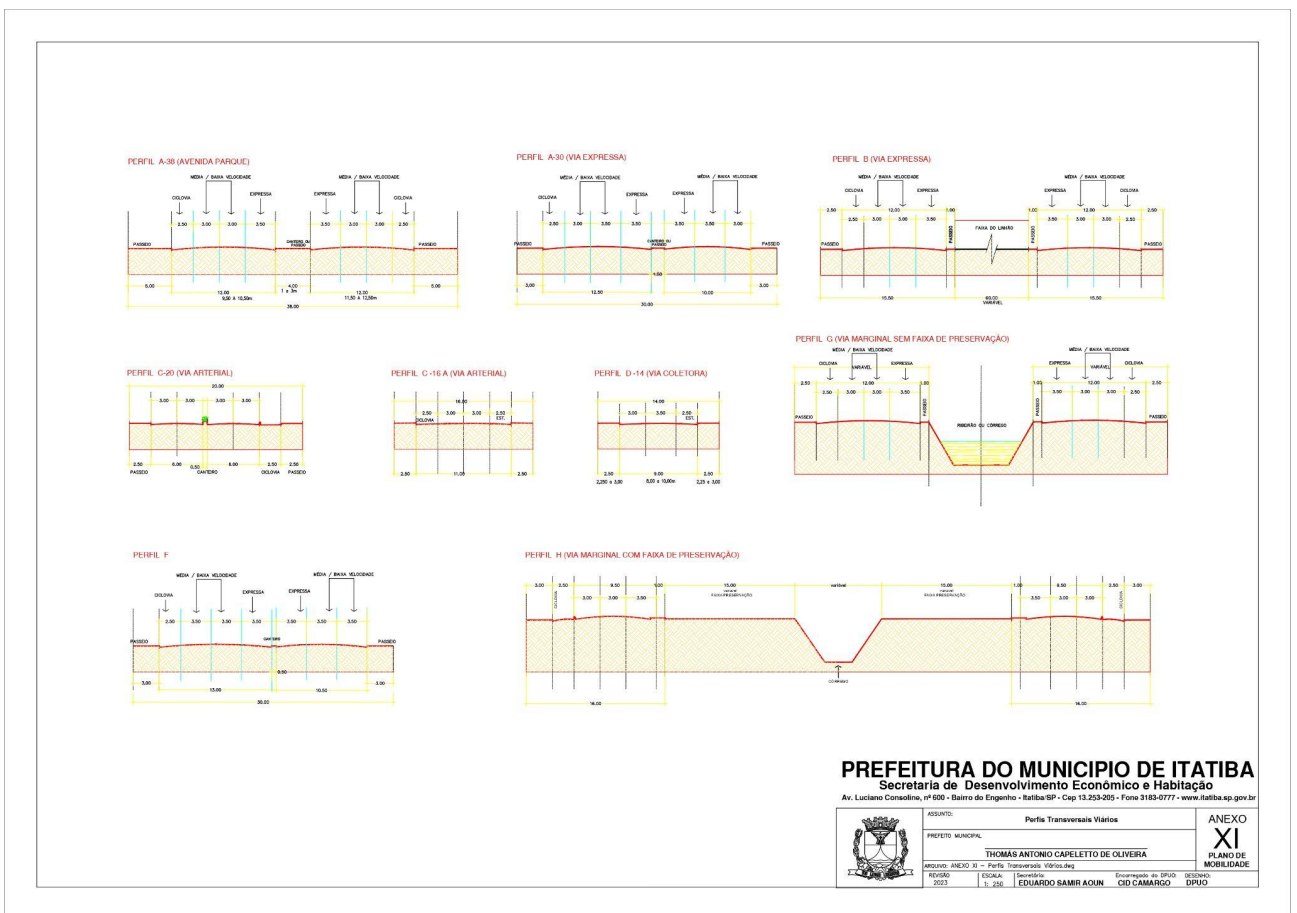
Da mesma forma, deve-se restringir alguns modelos de veículos, baseados em sua tonelagem, com o estabelecimento de horários específicos para carga e/ou descarga na região central da cidade, a fim de reduzir os impactos negativos sobre o sistema viário e a circulação de pessoas em geral. Itatiba está se definindo como um entroncamento rodoviário significativo no que tange à exportação de produtos agrícolas e industrializados (o que significa um trânsito de veículos pesados a nível local e metropolitano, apesar da existência de desvios).



3.6 Perfis Transversais Viários

Para efeito dimensional dos perfis transversais viários, tem como objetivo as melhorias da circulação especialmente quanto à garantia de futura expansão e a condição de circulação adequada de pedestres e ciclistas.

PERFIS TRANSVERSAIS VIÁRIOS (anexo XI)





3.7 Parklets - curto prazo

O parklet é um mini parque, isto é, espaço compacto de convivência implantado em locais anteriormente utilizados como estacionamento ou em terrenos baldios e em sobras de terrenos. O conceito surgiu em Nova Iorque, nos anos 1970, ideia do então diretor de parques da cidade, Thomas Hoving. Ele buscava implementar áreas que expandissem as calçadas, abrindo-as para a convivência dos transeuntes.

Parklets podem possuir bancos, mesas, palcos, plantas, lixeiras, estacionamento de bicicletas, e também esta inovação: alguns têm até Wi-Fi. Outra exigência é que sejam abertos para a calçada, permitindo a visão ampla. Dessa forma, o local é utilizado por mais de 300 pessoas por dia – se fosse uma vaga, cerca de 40 veículos poderiam dela fazer uso.



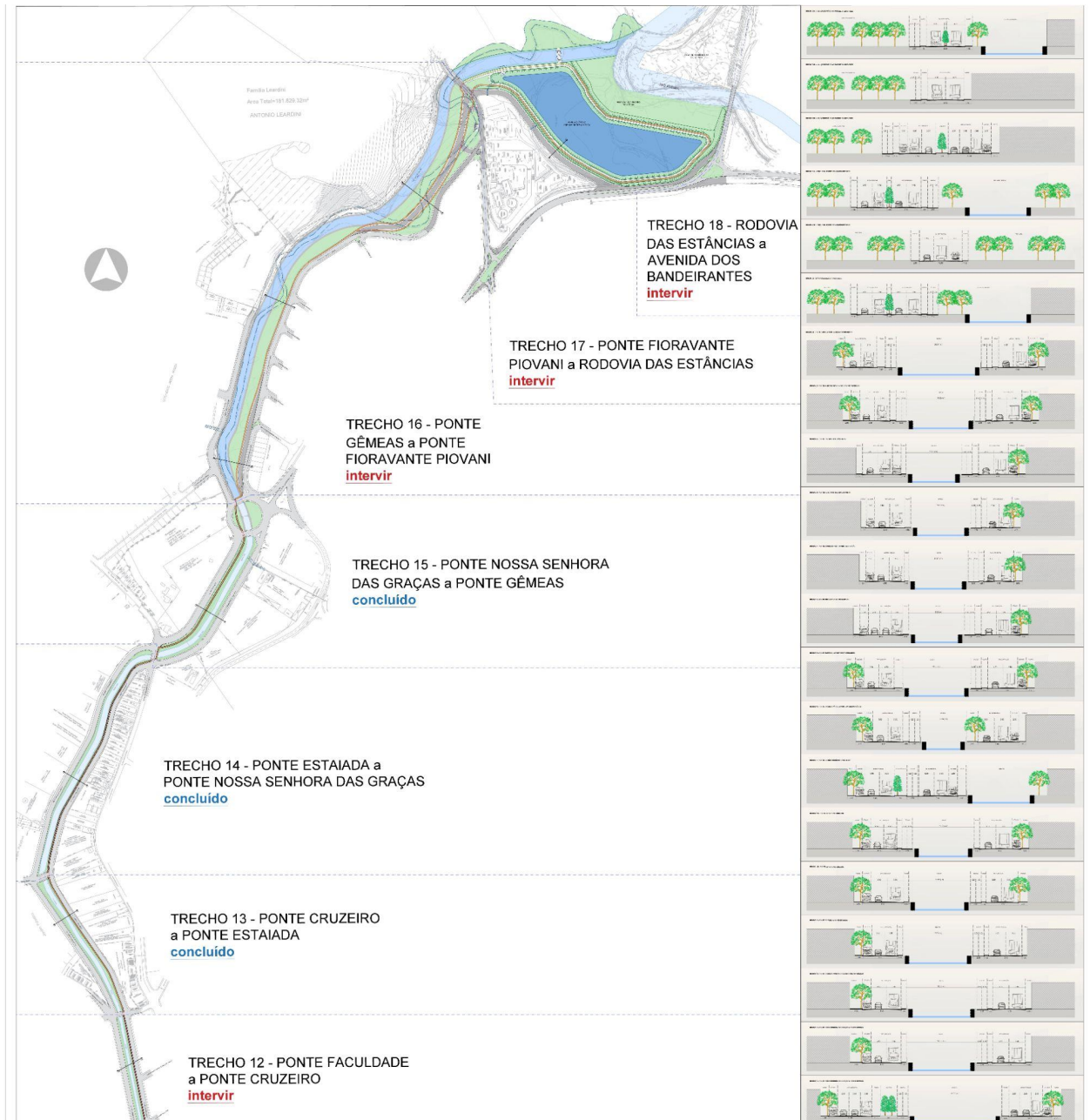


3.8 Projeto Marginais – Médio prazo

O projeto de abertura das vias marginais do Ribeirão Jacaré, datam da década 70 e são, como o próprio nome diz, lindeiras ao Ribeirão Jacaré. Sendo assim, entrando ao mérito da função e partido, o projeto visa permitir a conexão linear entre a entrada do município, na região sul do mesmo, junto a Rodovia Engº Constâncio Cintra, até a entrada do município na região oposta, junto à Rodovia das Estâncias. Ainda, atravessará todo o centro urbano local, facilitando os deslocamentos viários – sejam de transporte coletivo, ou individual. Também, será detentora da (projetada) maior rede de ciclovia do município, podendo, além de inaugurar modal inédito a rede de transportes municipal, entregar novas condições de lazer aos munícipes. O leito do Ribeirão deverá, desta forma, ser aproveitado para que a população usufrua de um novo vetor passível de se abrigar equipamentos públicos vários, bem como, promover o desenvolvimento econômico e urbano das regiões próximas àquelas que serão afetadas por tal via.



PROJETO MARGINAIS (ANEXO XII)



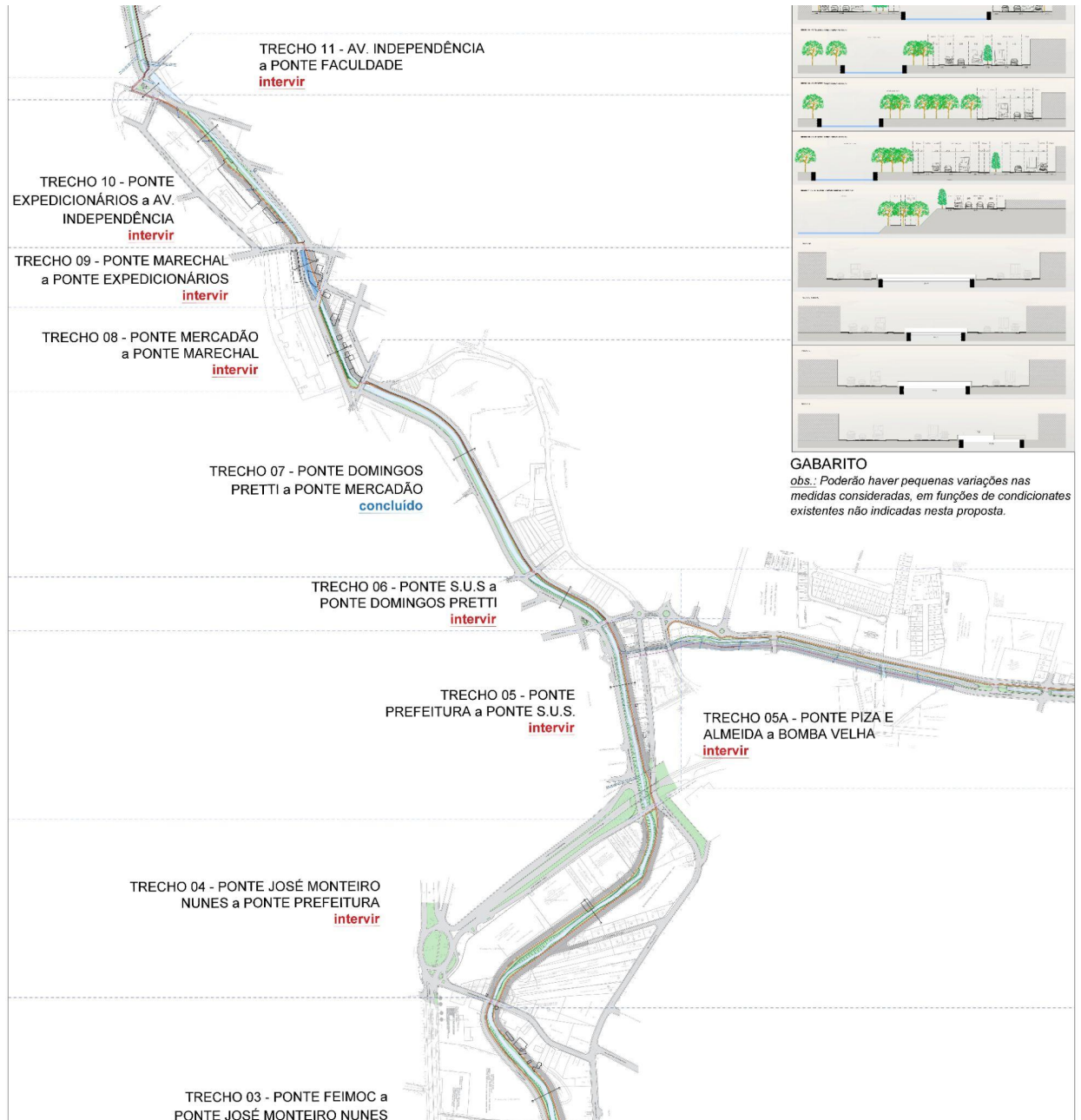
parte 1



PREFEITURA DE ITATIBA

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E HABITAÇÃO

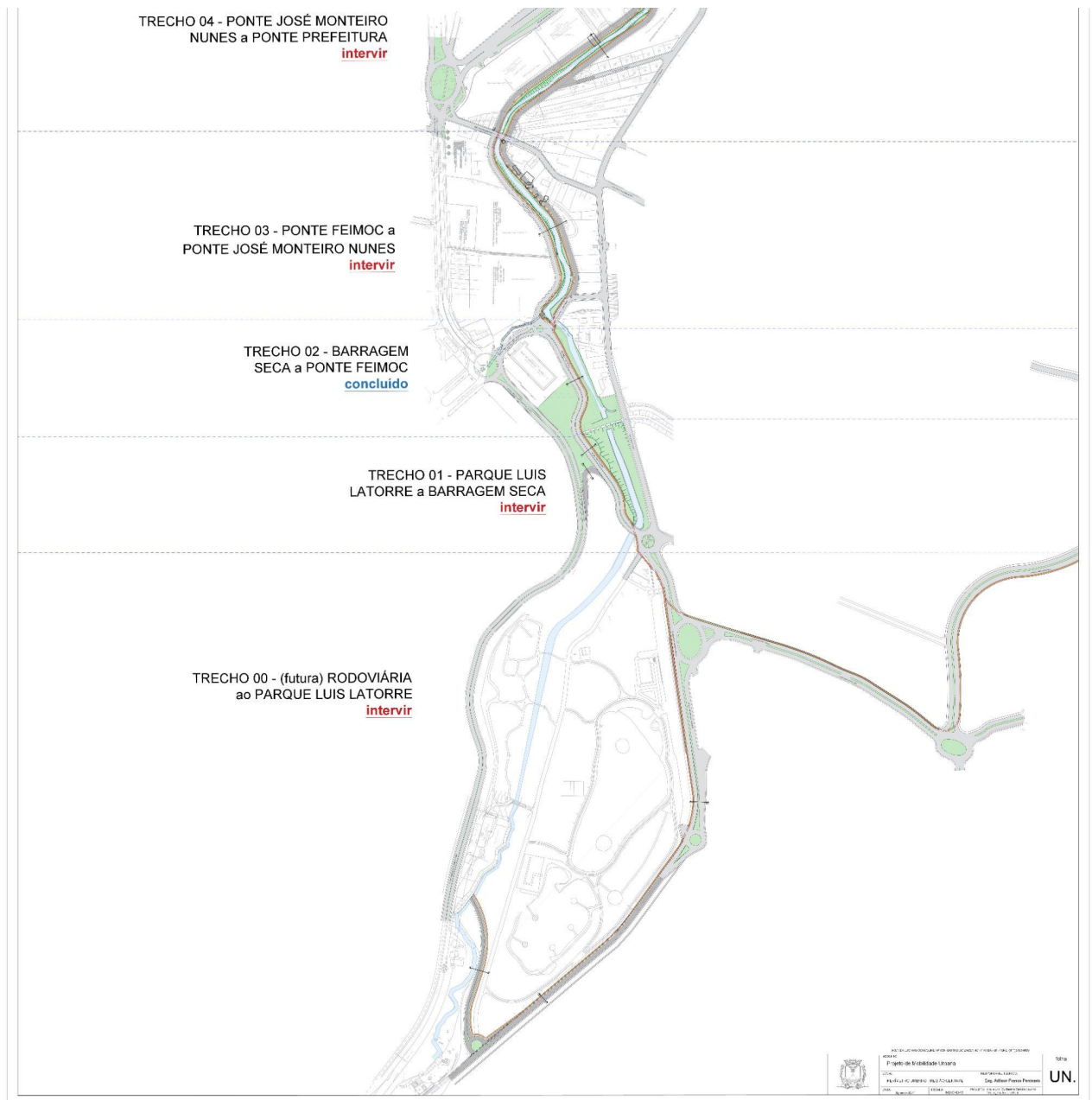
parte 2





PREFEITURA DE ITATIBA

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E HABITAÇÃO



parte 3



4.0 CONSIDERAÇÕES FINAIS/CONCLUSÃO

A implantação das propostas do Plano de Mobilidade Urbana de Itatiba, PlanMob-Itatiba, poderá representar um significativo avanço em relação ao sistema atual da cidade, elevando substancialmente os níveis de segurança, conforto e qualidade de serviço para os usuários.

No entanto, é importante ter em mente que a cidade evolui de forma dinâmica e que as ferramentas de planejamento devem acompanhar esta evolução.

A conclusão do PlanMob-Itatiba não deve ser encarada como o final do processo, mas apenas como a elaboração de um documento inicial de referência que deverá ser sistematicamente revisado e atualizado de maneira a acompanhar a evolução urbana.

A Lei No 12.587 estipula que a revisão e atualização do Plano de Mobilidade Urbana deverá acontecer em um prazo não superior a 10 (dez) anos.

Devido à velocidade de crescimento de Itatiba, adotaremos para realização das revisões do Plano o período máximo de 4 (quatro) anos. Neste sentido, o processo de planejamento deve ser tratado como uma atividade que deve estar constantemente sendo ajustada às novas realidades, de modo a se manter atual e, conseqüentemente, útil como ferramenta de apoio à tomada de decisões.

Ao final deste estágio inicial do processo de planejamento contínuo, muitas propostas foram apresentadas com base em uma extensa análise de dados e informações, tanto disponíveis quanto levantadas no próprio âmbito do estudo.

Todavia, como destacado anteriormente, a ênfase adotada ao longo do desenvolvimento do Plano foi a de centrar os esforços nas questões estratégicas.

Para muitas propostas, haverá uma necessidade de realizar estudos mais específicos para avaliar a viabilidade numa forma mais detalhada.

Essas propostas deverão surgir nas revisões do plano, à medida que novos dados vão sendo disponibilizados.



5.0 ANEXOS

- ANEXO I – Mapa de Perímetro Urbano;
- ANEXO II – Mapa de Equipamentos Urbanos
- ANEXO III – Mapa de Estradas Municipais;
- ANEXO IV – Mapa da Estrutura Física;
- ANEXO V – Mapa Polos Geradores de Tráfego;
- ANEXO VI – Mapa Linhas e Pontos De Ônibus – Perímetro Urbano;
- ANEXO VII – Calçada Bonita e Segura;
- ANEXO VIII– Mapa Revitalização Do Trânsito Da Zona Central
- ANEXO IX– Mapa de Classificação De Vias
- ANEXO X – Mapa de Estacionamento Rotativo;
- ANEXO XI – Perfis Transversais Viários
- ANEXO XII – Projeto Marginais
- ANEXO XIII - Rede Ciclovária (Proposta)



6.0 BIBLIOGRAFIA

- Premissas para um Plano de Mobilidade Urbana – ANTP
Plan de Movilidad urbana sostenible de Valência-Espanha
Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte – MG
Plano de Mobilidade de Piracicaba-SP
Plano de Mobilidade de São Paulo-SP
Piano de Mobilità di Roma-Itália
Plan de Movilidad de Barcelona-Espanha
Plano de Mobilidade de Lisboa-Portugal
Plano de Mobilidade de Valinhos SP
Plano de Mobilidade de Joinville-S/C
Plano de Mobilidade de Uberlândia-MG
Plano de Mobilidade de Petrópolis-RJ
Manual para apresentação de propostas do programa de Mobilidade Urbanado Ministério das Cidades.
Mobility Plan – Berkeley C.A.USA
Medidas de acalmia de tráfego em áreas urbanas consolidadas: Um caso no concelho do Seixal-Portugal
Ministério das Cidades (SeMOB/DENATRAN) –*Plano de Ação de Mobilidade Urbana em Regiões Metropolitanas*, maio de 2004.
EMBARQ Brasil. DOTS´CIDADES: manual de desenvolvimento urbano orientado ao transporte sustentável. Porto Alegre: EMBARQ Brasil, 2014.



THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA
Prefeito do Município de Itatiba

Comissão de acompanhamento da elaboração do Plano de Mobilidade
Urbana do Município de Itatiba/SP

Cid Camargo – Coordenador
Adilson franco Penteado
Diego José de Freitas
Eduardo Samir Aoun
Marli de Fátima Petrolínio Antenor
Vanessa Kovalski Albuquerque
Hermínio Geromel Junior
Levi Cabral Simões
Juliana Novelli

Equipe
Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico e Habitação
EDUARDO SAMIR AOUN
Secretário

Fabiana Aparecida dos Santos Barbosa (Arquiteta e Urbanista)
Rafaela Patutti Vaz (Estagiária de Arquitetura e Urbanismo)

ANTONIO DE CARVALHO
Secretário dos Negócios Jurídicos