



PREFEITURA MUNICIPAL DE JARINU
GABINETE DA PREFEITA

MINUTA DE LEI DA POLÍTICA MUNICIPAL DE
MOBILIDADE URBANA

SUMÁRIO

TÍTULO I.....	1
DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS	1
TÍTULO II	2
DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA.....	2
CAPÍTULO I.....	2
DOS PRINCÍPIOS	2
CAPÍTULO II	2
DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA (PLANMOB)	2
SEÇÃO I	3
DO PLANO DE AÇÃO	3
TÍTULO III.....	4
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS.....	4
ANEXO I – PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE JARINU	6



PREFEITURA MUNICIPAL DE JARINU

GABINETE DA PREFEITA

LEI COMPLEMENTAR Nº __ DE __ DE _____ DE 2021.

“INSTITUI A POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE JARINU/SP.”

DÉBORA CRISTINA DO PRADO BELINELLO, Prefeita do Município de Jarinu, Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições que lhe confere o artigo 62, III da Lei Orgânica do Município, faz saber que a Câmara Municipal aprovou e ela sanciona e promulga a presente Lei:

TÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS

Art. 1º - A presente lei institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana (PMMU) de Jarinu, fundamentada na Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

§ 1º - A Política Municipal de Mobilidade Urbana é entendida como a ordenação dos componentes estruturadores da mobilidade, através da integração entre os diferentes modos de transporte e da melhoria da acessibilidade e mobilidade no território.

§ 2º - A mobilidade urbana passa a ser definida, para fins desta lei, como um atributo das cidades referente à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano com base nas suas necessidades de acesso, mediante a utilização de diferentes meios de transporte.



PREFEITURA MUNICIPAL DE JARINU

GABINETE DA PREFEITA

TÍTULO II

DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

CAPÍTULO I

DOS PRINCÍPIOS

Art. 2º - Ficam estabelecidos os seguintes princípios que regem a Política Municipal de Mobilidade Urbana (PMMU) de Jarinu:

- I.** Priorizar os meios de transportes não motorizados e coletivos;
- II.** Utilizar a mobilidade urbana como forma de inclusão social, de direito à cidade e da permanência e apropriação do ambiente urbano;
- III.** Promover a eficiência, eficácia e efetividade ao transporte urbano;
- IV.** Garantir a acessibilidade universal, permitindo livre deslocamento na cidade, de todos os cidadãos; e
- V.** Reduzir sistematicamente os impactos da mobilidade urbana no meio ambiente.

CAPÍTULO II

DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA (PLANMOB)

Art. 3º - É parte integrante desta lei o Anexo I – Plano de Mobilidade (PlanMob).

Parágrafo único - Compõe o PlanMob, os seguintes instrumentos que definem as regras para todo o sistema viário de Jarinu:

- I.** Plano de Ação;
- II.** Indicadores de Desempenho;



PREFEITURA MUNICIPAL DE JARINU

GABINETE DA PREFEITA

- III. Glossário / Definições;
- IV. Mapa Mobilidade Urbana;
- V. Hierarquia Viária;
- VI. Dimensionamento e Perfil das Vias;
- VII. Dimensionamento das Calçadas; E
- VIII. Intervenções Prioritárias.

SEÇÃO I

DO PLANO DE AÇÃO

Art. 4º - Fica estabelecido Plano de Ação, como sendo o um instrumento de gerenciamento do Plano de Mobilidade Urbana, integrante do Plano de Mobilidade – Anexo I, desta lei, dividido em cinco programas:

- I. Gestão da Mobilidade Urbana;
- II. Transporte Coletivo;
- III. Transporte Ativo;
- IV. Segurança e Educação no Trânsito; e
- V. Estruturação e Ordenamento Viário.

§ 1º - Cada programa, objeto do *caput* desse Art. passa a ser composto pelo conjunto de informações:

- I. Objetivo;
- II. Diretrizes;
- III. Metas, a serem alcançadas, em níveis:



PREFEITURA MUNICIPAL DE JARINU

GABINETE DA PREFEITA

- a) Imediato, quando da aprovação do PlanMob;
- b) Curto prazo: entre 1 e 3 anos após a aprovação do Plano;
- c) Médio prazo: entre 4 e 7 anos após a aprovação do plano; e
- d) Longo prazo: entre 8 e 10 anos da aprovação do Plano.

IV. Ações, sendo que para cada uma, descrição dos principais impactos esperados:

- a) Tempo para efetivação da ação;
- b) Ambiental, por meio da compreensão de qual o reflexo da efetivação da proposta no meio ambiente;
- c) Custo estimado das principais variáveis que compõe a ação, o qual se constitui como valor de referência, pois quando de sua aplicação, deverá ser validado conforme projeto executivo e orçamentos utilizados pela administração pública.

V. Financiamento, com a descrição dos possíveis agentes de financiamento e/ou fontes de recursos para implantação da ação.

TÍTULO III

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 10 - Os casos omissos desta lei deverão ser analisados e decididos pela Comissão de Análise Técnica (CAT), regulamentada pela Lei Complementar nº 200/2020.

Art. 11 - Os processos de licenciamento de obras e edificações, impactados pelas disposições desta presente lei, e protocolados até a data de publicação desta lei, sem despacho decisório serão apreciados integralmente de acordo com a legislação em vigor à época do protocolo, exceto sob manifestação do interessado pelo enquadramento nos termos da presente lei.

Parágrafo único - As diretrizes das consultas prévias, expedidas anteriormente à data da publicação desta lei, não serão passíveis de prorrogação ou revalidação.



PREFEITURA MUNICIPAL DE JARINU

GABINETE DA PREFEITA

Art. 12 - Esta lei foi elaborada a partir de análises técnicas e comunitárias, contando com a participação dos gestores públicos e da sociedade de Jarinu, portanto qualquer proposta de alteração desta lei deverá ser avaliada pelos técnicos do Município, pela população através de audiências públicas ou eventos similares que garantam ampla participação.

Art. 13 - Esta lei entra em vigor 30 (trinta) dias após sua publicação, devendo ser revista a cada 10 (dez) anos, nos termos da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, e da Lei do Plano Diretor Municipal, estando revogadas todas as disposições legais anteriores referentes ao sistema viário municipal.

Jarinu, ____ de xx de 2021.

DÉBORA CRISTINA DO PRADO BELINELLO
Prefeita Municipal



PREFEITURA MUNICIPAL DE JARINU
GABINETE DA PREFEITA

ANEXO I – PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE JARINU



PREFEITURA MUNICIPAL DE JARINU
GABINETE DA PREFEITA

**POLÍTICA MUNICIPAL DE
MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO
DE JARINU/SP**

Anexo I
Plano de Mobilidade Urbana
(PlanMob)

PREFEITURA DE JARINU

2021



PREFEITURA MUNICIPAL DE JARINU

GABINETE DA PREFEITA

SUMÁRIO

1. PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE JARINU.....	3
1.1. Desafios da Mobilidade Urbana.....	4
1.2. Princípios da Política Municipal de Mobilidade Urbana	6
1.3. Plano de Ação	6
1.4. Indicadores de Desempenho	24
ANEXO 1 – GLOSSÁRIO / DEFINIÇÕES	28
ANEXO 2 – MAPA MOBILIDADE URBANA	31
ANEXO 3 – HIERARQUIA VIÁRIA.....	32
ANEXO 4 – DIMENSIONAMENTO E PERFIL DAS VIAS	35
ANEXO 5 – DIMENSIONAMENTO DAS CALÇADAS.....	38
ANEXO 6 – INTERVENÇÕES PRIORITÁRIAS	40



PREFEITURA MUNICIPAL DE JARINU

GABINETE DA PREFEITA

LISTA DE FIGURAS

Figura 1-1: Metodologia para o desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana de Jarinu

Figura 1.1-1: Pontos negativos da Mobilidade Urbana, apontados nas Oficinas de Bairro

Figura 1.2-1: Meios de locomoção prioritários em Jarinu

LISTA DE QUADROS

Quadro 1.3-1: Agente e programas de financiamento de política pública de planejamento e projetos urbanos voltados à melhoria da mobilidade urbana

Quadro 1.4-1: Indicadores de Desempenho do PlanMob de Jarinu



PREFEITURA MUNICIPAL DE JARINU

GABINETE DA PREFEITA

1. PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE JARINU

Segundo conceito apresentado pelo Instituto Pólís (2005)¹, a Mobilidade Urbana pode ser definida por:

[...] um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano.

[...] É o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade. Por exemplo, a disponibilidade de meios e infraestrutura adequados para os deslocamentos de pessoas e bens numa área da cidade pode ajudar a desenvolver tal área. Do mesmo modo, uma área que se desenvolve vai necessitar de meios e infraestrutura adequados para os deslocamentos das pessoas e bens naquele local.

Para Carvalho (2016)², a Mobilidade Urbana Sustentável é à promoção do equilíbrio entre a satisfação das necessidades humanas com a proteção do ambiente natural. O referido autor considera ainda, os fatores de crescente urbanização, os quais impactam diretamente na vida dos moradores desses centros urbanos:

Com o aumento do transporte individual motorizado [...] crescimento dos acidentes de trânsito com vítimas, dos congestionamentos urbanos e também dos poluentes veiculares. [...] incentivos à produção, venda e utilização intensa de veículos privados [que] prevalecem sobre as medidas de estímulo ao uso do transporte público e do transporte não motorizado.

Diante deste contexto e com o intuito de melhorar as condições de deslocamento e melhorar a qualidade de vida dos moradores de Jarinu, nos itens que seguem, serão detalhados os insumos necessários para o estabelecimento da **Política Municipal de Mobilidade Urbana (PMMU)**. A proposta se estrutura em formato de planejamento estratégico, fundamentada nos conceitos da **Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU)**, instituída pela Lei Federal nº 12.587/2012.

A metodologia adotada para a construção da revisão do Plano Diretor e da elaboração da Lei de Parcelamento, Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo se aplica também para a concepção do Plano de Mobilidade Urbana de Jarinu, apoiada na **Visão de Futuro**, que se estabeleceu em conjunto com as demandas da sociedade civil, detalhadas na **Etapa 3**.

O processo para o desenvolvimento da **PMMU** está ilustrado na **Figura 1-1**, considerando:

- Organização dos **desafios para a mobilidade**, identificados no processo participativo (**Etapa 3**);
- Formulação dos **Princípios da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Jarinu**;
- Definição de **Programas**, que irão compor o **Plano de Ação**, contendo as principais intervenções propostas, tanto para a gestão da mobilidade quanto para todo sistema de circulação de pedestres, ciclistas, transporte coletivo e individual;
- Estabelecimento de **objetivos, diretrizes, metas** por Programa, além de **ações** para as quais serão detalhados os **impactos e possíveis fontes e agentes de financiamento**; e
- Definição de **Indicadores**, que permitirão avaliar o desempenho da **PMMU** durante a vigência desta política pública.

¹ INSTITUTO PÓLIS. **Mobilidade Urbana é Desenvolvimento Urbano!** 2005. Disponível em: <https://www.polis.org.br/uploads/922/922.pdf>. Acesso em janeiro de 2020.

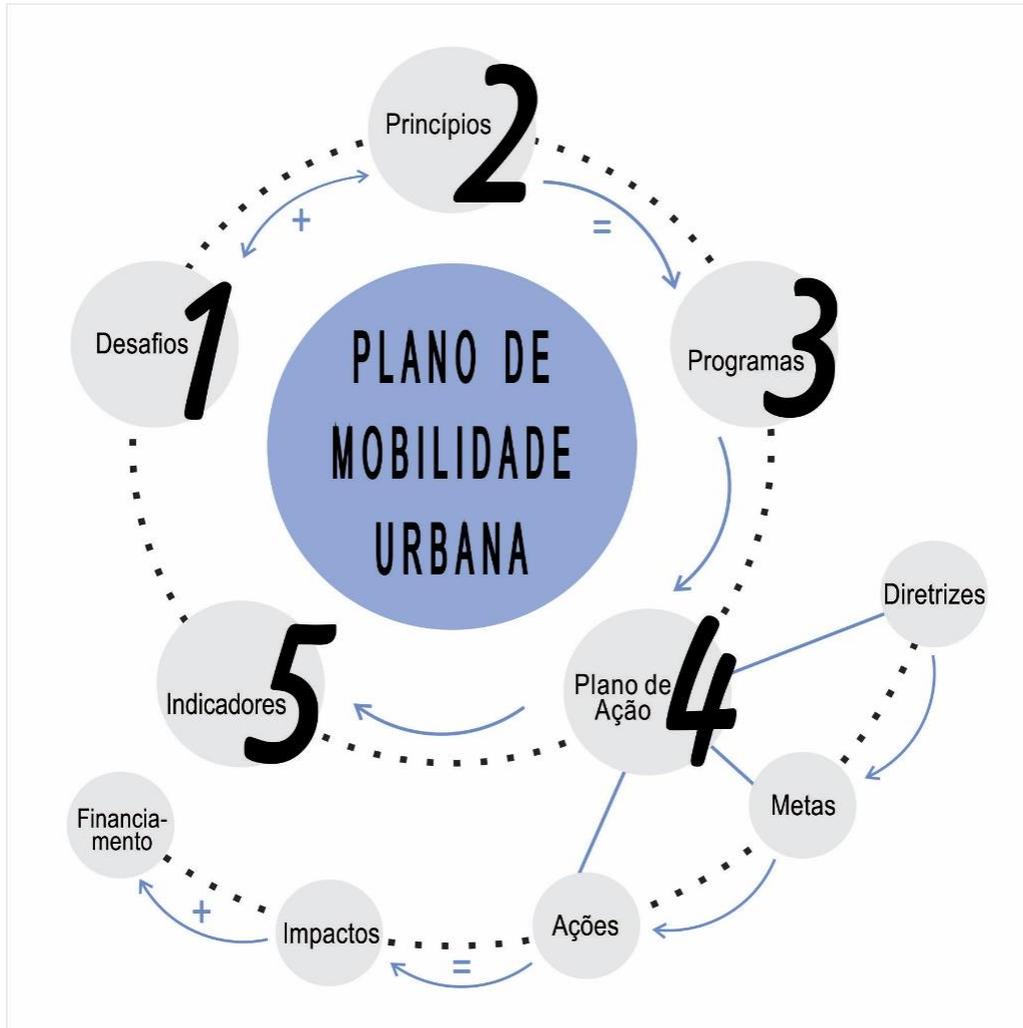
² CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Mobilidade Urbana Sustentável: Conceitos, Tendências e reflexões**. IPEA, 2016. Disponível em <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_2194_sumex.pdf>. Acesso em janeiro de 2020.



PREFEITURA MUNICIPAL DE JARINU

GABINETE DA PREFEITA

Figura 1-1: Metodologia para o desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana de Jarinu



1.1. Desafios da Mobilidade Urbana

As principais demandas para melhoria do sistema viário de Jarinu, apontadas nas **Oficinas de Bairro** (Figura 1.1-1), foram:

- **Rodovia SP-354:** importante barreira física, que corta o município no sentido sul-nordeste, dificultando a interligação da malha viária urbana, especialmente entre a zona central e a região da Vila Nova Triste e do Maracanã;
- **Calçadas e Acessibilidade:** se encontram precárias em grande parte do município, desestimulando os deslocamentos a pé, causando insegurança viária e dificultando o uso do espaço público;
- **Transporte Público:** baixa frequência e disponibilidade das linhas existentes, além da ausência de terminais nas principais centralidades de bairro (Zonas de Centralidade, indicadas no **Mapa Zoneamento**);

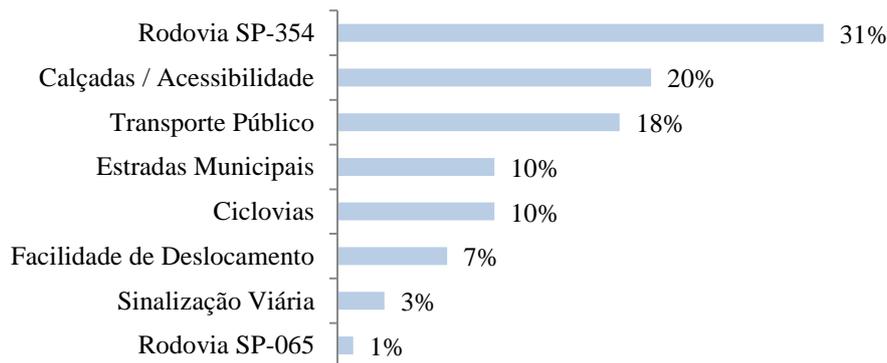


PREFEITURA MUNICIPAL DE JARINU

GABINETE DA PREFEITA

- **Estradas Municipais:** se constituem como vias de estruturação da ocupação urbana, pois são responsáveis pela integração dos bairros dispersos no território, porém apresentam infraestrutura precária, notadamente quanto à sinalização e à pavimentação; e
- **Ciclovias:** carência de estruturas cicloviárias de Jarinu, reflexo da topografia acidentada das áreas urbanizadas.

Figura 1.1-1: Pontos negativos da Mobilidade Urbana, apontados nas Oficinas de Bairro



A **Consulta Pública da Mobilidade Urbana**, realizada por meio de formulário *online* (**Etapa 3**), indicou os seguintes desafios:

- **Alta dependência do transporte individual motorizado**, sendo que cerca de 60% dos participantes indicaram esse modal como principal meio de transporte;
- **Tempo de deslocamento significativo** aproximadamente 50% afirmaram que os percursos diários duram entre 15 minutos e uma hora;
- **Forte utilização da Rodovia SP-354 e das Estradas Municipais JAR-020, 030 e 346** para trajetos diários (cerca de 80% dos entrevistados), confirmando o resultado do diagnóstico e os indicativos das Oficinas de Bairro;
- **Oferta do transporte coletivo é precária**, visto que a falta de ônibus foi citada por 50% dos participantes e a irregularidade dos intervalos das linhas por 60%. Ainda assim, o transporte público é utilizado por 54% dos entrevistados, sendo que a principal linha é Jarinu-Jundiá (30% dos entrevistados); e
- **Ausência de investimentos no transporte ativo**, pois a baixa adesão ao modal é reflexo da carência dos seguintes aspectos, já citados acima: segurança viária, acessibilidade e infraestrutura inadequada. Destaca-se que mais de 50% afirmou não utilizar o modal e cerca de 40% o empregam apenas para o lazer.

Considerando esses apontamentos e o diagnóstico da mobilidade urbana, integrante da **Etapa 2**, nos itens subsequentes são definidos os **Princípios da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Jarinu (PMMU)**, bem como o **Plano de Ação**, que contém detalhamento de cada programa proposto.



PREFEITURA MUNICIPAL DE JARINU

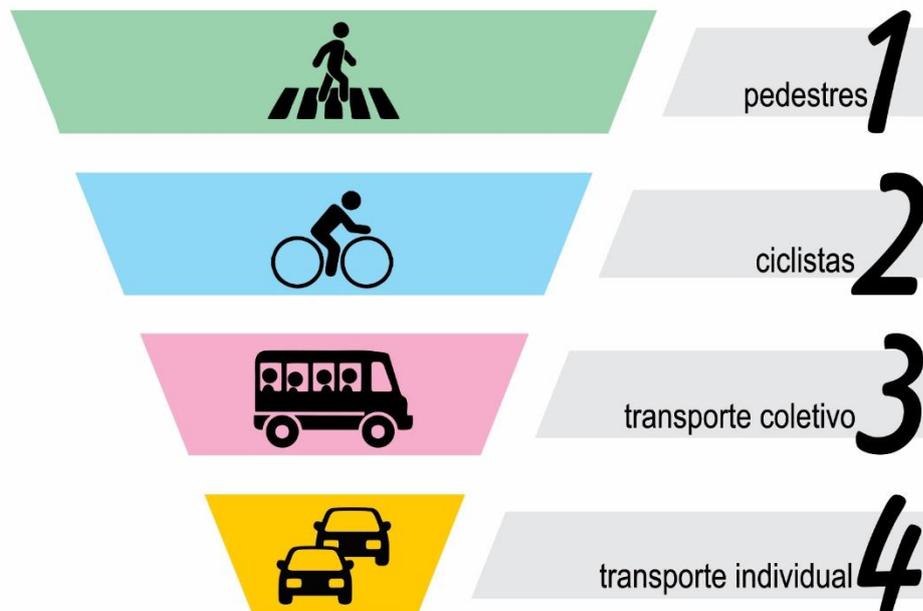
GABINETE DA PREFEITA

1.2. Princípios da Política Municipal de Mobilidade Urbana

O estabelecimento da Política Municipal de Mobilidade Urbana deve contar com um conjunto de princípios que orientem as ações públicas na área da mobilidade e as reivindicações da população, garantindo o direito de todos aos meios de se deslocar no território, privilegiando os modais não motorizados e o transporte coletivo (Instituto Pólis, 2005). Dessa forma, são princípios da PMMU de Jarinu:

- Priorizar os meios de transportes não motorizados e coletivos (**Figura 1.2-1**);
- Utilizar a mobilidade urbana como forma de inclusão social, de direito à cidade e da permanência e apropriação do ambiente urbano;
- Promover a eficiência, eficácia e efetividade ao transporte urbano;
- Garantir a acessibilidade universal, permitindo livre deslocamento na cidade, de todos os cidadãos; e
- Reduzir sistematicamente os impactos da mobilidade urbana no meio ambiente.

Figura 1.2-1: Meios de locomoção prioritários em Jarinu



1.3. Plano de Ação

O Plano de Ação é um instrumento de gerenciamento do Plano de Mobilidade Urbana, o qual se estrutura em cinco temáticas, que subsidiarão a construção dos programas:

- i. Gestão da Mobilidade Urbana;
- ii. Transporte Coletivo;
- iii. Transporte Ativo;
- iv. Segurança e Educação no Trânsito; e
- v. Estruturação e Ordenamento Viário.



PREFEITURA MUNICIPAL DE JARINU

GABINETE DA PREFEITA

Cada programa é organizado com objetivo de equacionar as variáveis necessárias a sua implementação e ao atendimento de seus objetivos, como apresentado na **Figura 1-1**, através da definição de:

- **Diretrizes;**
- **Metas**, de alcance:
 - **Imediato**, quando da aprovação do PlaMob (2021);
 - **Curto prazo**: entre 1 e 3 anos após a aprovação do Plano (2022-2025);
 - **Médio prazo**: entre 4 e 7 anos após a aprovação do plano (2026-2029); e
 - **Longo prazo**: entre 8 e 10 anos da aprovação do Plano (2029-2031).
- **Ações**, que contam com:
 - **Impactos** quanto ao:
 - **Prazo** para efetivação da ação (como nas metas: imediato, curto, médio e longo);
 - **Ambiental**, por meio da compreensão de qual o reflexo da efetivação da proposta no meio ambiente (grande, médio ou baixo impacto); e
 - **Custo estimado** das principais variáveis que compõe a ação, o qual se constitui como valor de referência, pois quando de sua aplicação, deverá ser validado conforme projeto executivo e orçamentos utilizados pela administração pública.
 - **Financiamento**, com a indicação dos possíveis agentes de financiamento e/ou fontes de recursos para implantação da ação, os quais se encontram sistematizados no **Quadro 1.3-1**, com uma breve descrição, considerando as diferentes esferas de governo.

Quadro 1.3-1: Agente e programas de financiamento de política pública de planejamento e projetos urbanos voltados à melhoria da mobilidade urbana

Esfera de Governo/Agente/Programa	Descrição
Federal Ministério do Desenvolvimento Regional Programa Pró-Cidades³	Programa de Desenvolvimento Urbano (Pró-Cidades), instituído pelo do Conselho Curador do FGTS Resolução nº 897/2018. Tem como objetivo proporcionar aos estados e aos municípios brasileiros condições para formulação e implantação de política de desenvolvimento urbano local a partir do financiamento de investimentos apresentados na forma de projetos integrados
Federal Caixa Econômica Federal Programa Pró-Transportes⁴	O Programa Pró-Transporte busca financiar o setor público e o setor privado na implantação de sistemas de infraestrutura do transporte coletivo urbano e de mobilidade urbana, contribuindo para a promoção do desenvolvimento físico-territorial, econômico e social, como também para a melhoria da qualidade de vida e da preservação do meio ambiente

³ Disponível em: https://www.gov.br/mdr/pt-br/assuntos/desenvolvimento-regional/MANUAL_DO_PROGRAMA_PR_CIDADES_00000002.pdf. Acesso em outubro de 2021.

⁴ Disponível em: <https://www.caixa.gov.br/poder-publico/infraestrutura-saneamento-mobilidade/urbanizacao-transporte-infraestrutura/pro-transportes/Paginas/default.aspx>. Acesso em outubro de 2021.



PREFEITURA MUNICIPAL DE JARINU

GABINETE DA PREFEITA

Esfera de Governo/Agente/Programa	Descrição
BNDES FINEM (Financiamento a Empreendimentos)⁵	É um produto com linhas de financiamento acima de R\$ 20 milhões, voltadas para projetos de investimento que priorizam benefícios para a sociedade.
Federal CIDE (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico)⁶	Lei Federal nº 10.336/2001: permite o repasse da CIDE da União para Estados, para ser aplicado no financiamento de programas de infraestrutura de transportes
Internacion Fundo Verde para o Clima⁹	Através do Ministério do meio Ambiente, o Fundo Verde para o Clima (GCF na sigla em inglês) destinará, por meio de um Programa Piloto, até US\$ 500 milhões para países em desenvolvimento que comprovarem reduções de emissões provenientes de desmatamento e degradação florestal, com a recompensa financeira para projetos com resultados de REDD+ (redução de emissões de gases de efeito estufa).
Internacional BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento¹⁰	Qualquer agência governamental nacional, estadual ou municipal ou outra entidade pública que pretende inscrever-se para o financiamento do BID deve apresentar um pedido formal de financiamento ao organismo ou ministério do governo nacional daquele país, que coordena os recursos externos para financiamento de projetos.
Federal FUNSET – Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito¹¹	Fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito, cuja gestão fica a cargo do DENATRAN (Lei Federal nº 9.602/1998).
Municipal Contribuição de Melhoria¹²	Prevista na Constituição federal e regulamentada pelo Decreto-Lei nº 195/1967, que indica a Contribuição de Melhoria, no caso de valorização de imóveis de propriedade privada, em virtude de qualquer das obras públicas (abertura, alargamento, pavimentação, iluminação, arborização, esgotos pluviais e outros melhoramentos de praças e vias públicas, entre outras) Deve ser regulamentada por lei específica

⁵ Disponível em: <https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/financiamento/bndes-finem>. Acesso em outubro de 2021.

⁶ Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110336.htm. Acesso em outubro de 2021.

⁹ Disponível em: <http://redd.mma.gov.br/pt/financiamento/fundo-verde-para-o-clima-gcf>. Acesso em outubro de 2021.

¹⁰ Disponível em: <https://www.iadb.org/pt/sobre-o-bid/financiamento-do-bid/como-candidatar-se-para-um-financiamento-para-projetos-do-SETor-publico%2C6086.html>. Acesso em janeiro de 2020.

¹¹ Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-denatran/novo-funset>. Acesso outubro de 2021.

¹² Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del0195.htm. Acesso em outubro de 2021.



PREFEITURA MUNICIPAL DE JARINU

GABINETE DA PREFEITA

Esfera de Governo/Agente/Programa	Descrição
Municipal Exploração Comercial da Infraestrutura de Mobilidade Urbana	Através da implantação de publicidade particular no mobiliário urbano, o empresário oferece como contrapartida o pagamento do aluguel pelo uso dos espaços comerciais, gerando receita de forma continuada com a finalidade de manutenção da infraestrutura viária.
Municipal Receitas de Vales Transporte	Correção das distorções da Receita Tarifária, e a possibilidade de readequação das formas de subsídio, aumentando a capacidade de investimento na infraestrutura do transporte coletivo.
Municipal - Parceria com a Iniciativa Privada	
Municipal - Fundo de Desenvolvimento Urbano – FDU	
Federal - Emenda Parlamentar	

OBJETIVO

Promover a gestão dos serviços relacionados à mobilidade urbana, estabelecendo as responsabilidades da Secretaria Municipal de Assuntos de Segurança Pública, especificamente do Departamento de Trânsito, em cumprimento às normativas e legislações existentes

1 GESTÃO DA MOBILIDADE URBANA

- Consolidar a gestão da mobilidade do Município, com foco na melhoria dos serviços e da satisfação da população
- Atender os procedimentos legais para aprovação dos Polos Geradores de Tráfego - PGT, conforme critérios do Estudo de Impacto de Vizinhança -EIV, definido pelo Plano Diretor Municipal
- Ampliar a gestão sobre o sistema público de transporte coletivo, incluindo a fiscalização dos serviços prestados, o acompanhamento do cumprimento das metas e a consolidação dos instrumentos legais existentes
- Fortalecer os instrumentos de gestão democrática e controle social da Política Municipal de Mobilidade Urbana - PMMU

DIRETRIZES

METAS

- Aprovar a Política Municipal de Mobilidade Urbana - PMMU
- Criar o Conselho de Trânsito e Mobilidade Urbana
- Estruturar a Divisão do Departamento de Trânsito, responsável pela Mobilidade Urbana
- Seguir o cronograma de implantação das ações estabelecidas pelo PlanMob
- Medir e avaliar os indicadores estabelecidos por este PlanMob
- Criar canal de divulgação das informações referentes à mobilidade urbana de Jarinu

imediato

curto

médio

longo



FONTES DE FINANCIAMENTO[Ⓢ]

FUNSET

Fundo Verde para o Clima

1

2

AÇÃO

Aplicar capacitação técnica à equipe gestora da Secretaria Municipal de Assuntos de Segurança Pública, para treinamento sobre:

- * Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU: Mobilidade urbana e desenvolvimento urbano / Princípios e diretrizes da PNMU / Transporte público e políticas tarifárias / Direito dos usuários / Competências da União, Estados e Municípios
- * Política Municipal de Mobilidade Urbana - PMMU: Mobilidade urbana e o desenvolvimento urbano local, considerando sua relação com o Plano Diretor Municipal / Órgãos competentes de estabelecimento e controle da mobilidade urbana / Princípios e diretrizes da PMMU / Programas, ações e indicadores de avaliação da Política Urbana

IMPACTOS DA AÇÃO



CUSTO ESTIMADO: R\$ 375,00 por hora (palestra/treinamento)

FINANCIAMENTO



AÇÃO

Estabelecer as responsabilidades ao Departamento de Trânsito:

- * Indicação de medidas mitigadoras relacionadas aos processos de Pólos Geradores de Tráfego – PGT, quando da análise e emissão de pareceres do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV
- * Planejamento e implantação de ações voltadas à valorização do transporte ativo (a pé e bicicleta)
- * Estruturação de site da prefeitura municipal contendo leis, decretos, regras e cartilhas que possuam relação com a Mobilidade Urbana de Jarinu



SEM CUSTO

Não se aplica

AÇÃO

Constituir o Conselho de Trânsito e Mobilidade Urbana, de modo a integrar a sociedade civil no planejamento da PMMU, com as atribuições:

- * Monitorar e avaliar as ações e metas estabelecidas pelo PlanMob
- * Subsidiar a elaboração da revisão da PMMU, e de demais políticas públicas relacionadas ao tema da mobilidade
- * Propor a normatização, fiscalização e avaliação do serviço de transporte coletivo, com destaque para a política tarifária
- * Propor a normatização das questões de trânsito e sugerir alterações que contribuam para a sua eficiência, observada a legislação vigente
- * Opinar, gerenciar campanhas de caráter educativo, bem como encaminhar sugestões de mecanismos inibidores à violência do trânsito



SEM CUSTO

Não se aplica

AÇÃO

Instituir a Divisão do Transporte Coletivo, na SMASP, especificamente ao Departamento de Trânsito, com as atribuições:

- * Fiscalizar e operacionalizar o transporte coletivo
- * Capacitar os agentes de trânsito municipais e fiscais do setor de transporte coletivo
- * Administrar, organizar e controlar os dados de oferta e demanda do sistema
- * Elaborar o planejamento operacional das linhas
- * Preservar a modicidade das tarifas, avaliando de modo permanente a política tarifária e de preços, bem como garantir a universalidade, a continuidade, a segurança dos serviços, além de sua modernização
- * Gerenciar a infraestrutura ligada ao transporte coletivo: pontos de parada, abrigos, informações sobre o sistema



SEM CUSTO



OBJETIVO

Tornar o transporte coletivo mais atrativo frente ao transporte individual

2 TRANSPORTE COLETIVO

- Promover maior eficiência operacional do transporte coletivo, atendendo a demanda existente e otimizando os trajetos
- Implantar a integração temporal e a bilhetagem eletrônica
- Melhorar a infraestrutura de apoio ao transporte coletivo: pontos de parada, abrigos, totens de informações
- Implantar sistema de informação à população

DIRETRIZES

METAS

Aumentar a parcela de viagens realizadas em transporte coletivo, sobre o total de viagens atuais

Aumentar o percentual de pagantes no transporte coletivo

Implantar horário regulares das linhas e diminuir o tempo de espera do transporte coletivo

Otimizar o IPK médio do sistema de transporte coletivo

	2019	curto	médio	longo
Aumentar a parcela de viagens realizadas em transporte coletivo, sobre o total de viagens atuais	21,1%*	23%	25%	28%
Aumentar o percentual de pagantes no transporte coletivo	85%**	86%	88%	90%
Implantar horário regulares das linhas e diminuir o tempo de espera do transporte coletivo		30 min	28 min	25 min
Otimizar o IPK médio do sistema de transporte coletivo	1,2**	1,4	1,5	1,6

Nota: *Consulta Pública de Mobilidade Urbana - Etapa 3

**Diagnóstico Técnico - Etapa 2

FONTES DE FINANCIAMENTO

MDR
Pró-Cidades

CEF
Pró-Transportes

FUNSET

BNDES
FINEM

Fundo Verde
Para o Clima

CIDE
Contribuição de
Intervenção no
Domínio Público

Receitas
Vale
Transporte

1

2

3

4

5

6

7

AÇÃO

Estabelecer para a Divisão do Transporte Coletivo, as seguintes atividades:

- * Acompanhar os veículos da frota
- * Levantar os dados estatísticos da operação do sistema, facilitando seus ajustes e planejamento
- * Fiscalizar o atendimento das metas estabelecidas para a concessionária, e apurar o cumprimento dos requisitos contratuais
- * Criar procedimentos de recebimento, análise e respostas das reclamações dos usuários do sistema de transporte

AÇÃO

Reestruturar o transporte coletivo, por meio da elaboração do Plano Operacional, com o seguinte escopo:

- * Realizar estudo de demanda, considerando o atendimento dos bairros populosos - Centro, Vila Nova Trieste e Maracanã
- * Reorganizar os itinerários e as frequências das linhas de transporte público, considerando a possibilidade de implantação de terminais nas centralidades existentes (Centro, Vila Nova Trieste e Maracanã)
- * Avaliar as linhas de transporte coletivo com poucos passageiros e com trajetos extensos, especialmente as linhas 104 (Jarinu x Gaia Terra), 212 (Campo Largo X Gaia Terra Direto), 215 (Vila Primavera X Jarinu), 707 (Jarinu X Fazenda Primavera), 708 (Maracanã X Fazenda Primavera) e 808 (Jarinu X Morro Azul), que possuem IPK abaixo de 0,5

AÇÃO

Desenvolver projeto de priorização do transporte público no sistema viário considerando: alterações geométricas das vias, implantação de faixas de rolamento preferenciais e colocação de sinalização viária (vertical e horizontal), quando necessárias

AÇÃO

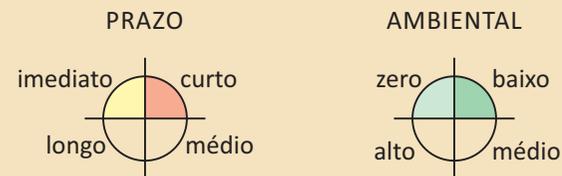
Implantar sinalização horizontal delimitadora de parada do transporte coletivo, de forma a permitir o embarque e desembarque de passageiros, além da manobra dos veículos, junto aos pontos de ônibus, prioritariamente nas vias arteriais e coletoras

AÇÃO

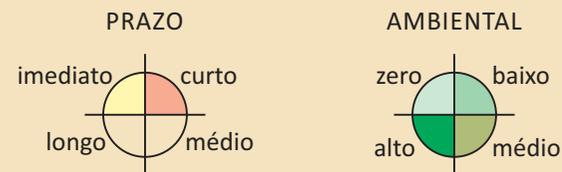
Melhorar o controle da gratuidade no transporte coletivo

- * Revisar a Lei Municipal nº 1.842/2010 que dispõe sobre o controle de gratuidades, ampliando a fiscalização
- * Incluir obrigatoriedade dos passageiros com benefícios girarem a catraca, para contagem real das gratuidades
- * Analisar a capacidade de suporte do sistema para as gratuidades, através da avaliação contínua da política tarifária do e do projeto básico para a concessão do sistema, identificando fontes de recursos para complementação ou subsídio

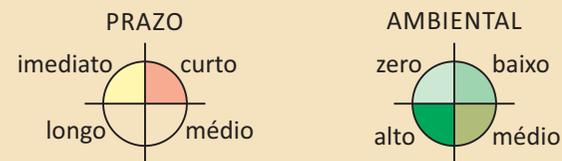
IMPACTOS DA AÇÃO



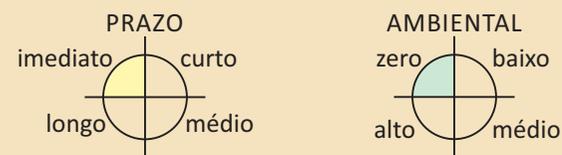
CUSTO ESTIMADO: R\$ 3.000,00 (estação de trabalho)
R\$ 375,00/hora (palestra/treinamento)
R\$ 5.000,00 (custo operacional médio)



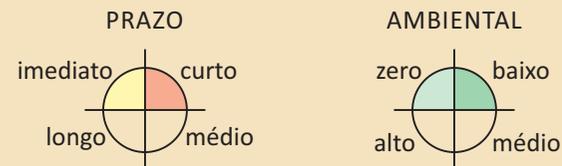
CUSTO ESTIMADO: R\$ 150.000,00 (Plano Operacional)



CUSTO ESTIMADO: R\$ 180,00 /m² (projetos urbanos)

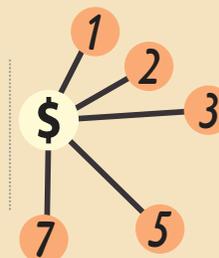


CUSTO ESTIMADO: R\$ 7.700,00/km (sinalização viária)



SEM CUSTO

FINANCIAMENTO



Não se aplica

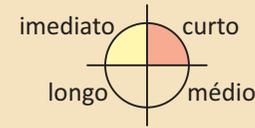
IMPACTOS DA AÇÃO

FINANCIAMENTO

AÇÃO

Implantar Sistema de Bilhetagem Eletrônica, com totens de recarga nas centralidades (Centro/ Vila Nova Trieste/ Maracanã), nos locais públicos de maior visibilidade e acesso dos usuários

PRAZO



AMBIENTAL



CUSTO ESTIMADO:

R\$ 20.000,00 (Sistema)
R\$ 6.300,00 (Tóten Digital)



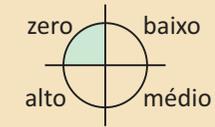
AÇÃO

Aplicar, a cada dois anos, pesquisa de qualidade de satisfação ao usuário acerca do serviço e da infraestrutura

PRAZO



AMBIENTAL



CUSTO ESTIMADO:

R\$ 12.000,00
(pesquisa de opinião)



AÇÃO

Padronizar, implantar e adequar abrigos de ônibus e placas indicativas de paradas, provendo melhores condições de espera para os usuários

- * Readequação de placas indicadoras de parada de ônibus, colocação de tóten indicadores de linhas, itinerários e horários a serem instalados nas calçadas de largura, respeitando a dimensão da Faixa de Livre Circulação
- * Readequação e implantação de abrigos de ônibus a serem instalados em calçadas maiores que 3 (três) metros, priorizando vias classificadas como arteriais, e respeitando a dimensão da Faixa de Livre Circulação
- * Criar projeto Adote um Ponto, que pessoas físicas e jurídicas possam adotar ponto de parada/abrigo, realizando investimento na infraestrutura mediante contrapartida da propaganda

PRAZO

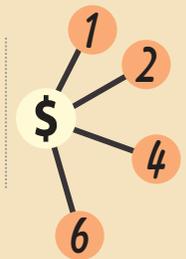


AMBIENTAL



CUSTO ESTIMADO:

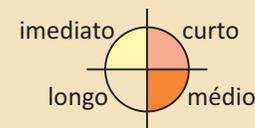
R\$ 2.000,00 (tóten indicador de informações)
R\$ 6.000,00 (abrigo)
R\$ 1.000,00 (placa indicativa de parada)



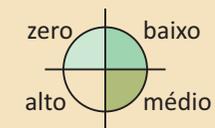
AÇÃO

Prospectar locais para implantação de terminais urbanos no Centro, Vila Nova Trieste e Maracanã, considerando a viabilidade de integração física, com maior segurança e conforto dos usuários

PRAZO

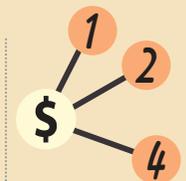


AMBIENTAL



CUSTO ESTIMADO:

R\$ 180,00 /m²
(projetos urbanos)



OBJETIVO

Aumentar a atratividade das viagens realizadas por modos ativos frente ao transporte coletivo e ao individual motorizado

TRANSPORTE ATIVO

- Priorizar e melhorar os deslocamentos a pé, principalmente nas áreas de centralidades de bairro: Centro, Vila Nova Trieste e Maracanã
- Promover melhorias e segurança nas travessias de pedestre, quanto à sinalização e infraestrutura (rebaixo, faixa elevada, etc)
- Prever a implantação de sistema cicloviário, com rotas integradas e que respeite a topografia local

DIRETRIZES

METAS

Aumentar a parcela de viagens realizadas a pé, sobre o total de viagens

Aumentar a parcela de viagens realizadas de bicicleta, sobre o total de viagens

Readequar as calçadas (corrigir a pavimentação, retirar obstáculos, respeitar o dimensionamento da faixa de livre circulação), preferencialmente nas Zonas de Intervenção Prioritária para Pedestre e Zonas de Tráfego Calmo (Anexo 2)

Readequar os cruzamentos respeitando a acessibilidade universal (pavimentação, sinalização, rampas, faixas elevadas, etc), preferencialmente nas Zonas de Intervenção Prioritária para Pedestre e Zonas de Tráfego Calmo (Anexo 2)

	2019	curto	médio	longo
Aumentar a parcela de viagens realizadas a pé, sobre o total de viagens	9,3%*	10%	11%	15%
Aumentar a parcela de viagens realizadas de bicicleta, sobre o total de viagens	0*	2%	4%	8%
Readequar as calçadas (corrigir a pavimentação, retirar obstáculos, respeitar o dimensionamento da faixa de livre circulação), preferencialmente nas Zonas de Intervenção Prioritária para Pedestre e Zonas de Tráfego Calmo (Anexo 2)		10 km	20 km	30 km
Readequar os cruzamentos respeitando a acessibilidade universal (pavimentação, sinalização, rampas, faixas elevadas, etc), preferencialmente nas Zonas de Intervenção Prioritária para Pedestre e Zonas de Tráfego Calmo (Anexo 2)		15	25	40

Nota: *Consulta Pública de Mobilidade Urbana - Etapa 3

FONTES DE FINANCIAMENTO

MDR
Pró-Cidades

CEF
Pró-Transportes

BNDES
FINEM

Fundo Verde para o Clima

Contribuição de Melhoria

Exploração Comercial

Parceria Setor Privado

1

2

3

4

5

6

7

AÇÃO

Atuar nas Zonas de Intervenção Prioritária para Pedestre e Zonas de Tráfego Calmo, conforme Manual de Sinalização de Trânsito e demais regulamentações do DENATRAN e do CONTRAN, priorizando os investimentos públicos para implantação dos seguintes conjuntos de melhorias:

- * Rebaixar as calçadas nas esquinas e junto às travessias de pedestres
- * Reforçar a sinalização de segurança e faixa de pedestres
- * Implantar faixas elevadas para travessias de pedestres
- * Desobstruir as calçadas, eliminando rampas, lixeiras, e demais mobiliários que impeçam a livre circulação
- * Ampliar largura de calçadas estreitas (menores que 1 metro de largura), com pintura no solo na via, em detrimento da faixa de estacionamento
- * Nivelar as calçadas em ponto de embarque do transporte coletivo
- * Readequar a iluminação pública voltada aos pedestres
- * Instalar paraciclos e bicicletários públicos

AÇÃO

Articular, junto ao DER, a implantação de passarelas de pedestres, nos pontos de Intervenção Prioritárias IP 5 e IP 6, conforme Anexo 2

AÇÃO

Elaborar projetos de Rotas Cicloviárias, considerando as opções de implantação de ciclovias, ciclofaixas e vias compartilhadas, criando alternativas para os terrenos com topografia acidentada

AÇÃO

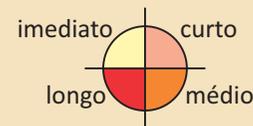
Adotar a regulamentação das calçadas, conforme estabelece o Anexo 5 do PlanMob

AÇÃO

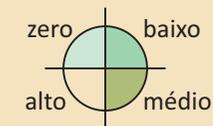
Elaborar e distribuir folder contendo diretrizes para construção e reforma de calçadas de Jarinu, conforme estabelece o Anexo 5

IMPACTOS DA AÇÃO

PRAZO



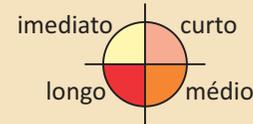
AMBIENTAL



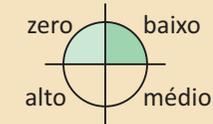
CUSTO ESTIMADO:

R\$ 180,00 /m² (projetos urbanos)
R\$ 1.076.707,42/km (requalificação da infraestrutura)
R\$ 557,91 (por equipamento de iluminação pública de LED)
R\$ 50,00 (por lâmpada de Vapor Metálico)
R\$ 1.200,00 (paraciclo)

PRAZO



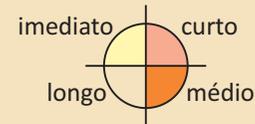
AMBIENTAL



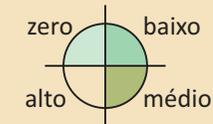
CUSTO ESTIMADO:

R\$ 5.000,00 / metro linear de vão

PRAZO



AMBIENTAL



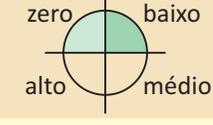
CUSTO ESTIMADO:

R\$ 150.000,00 (Plano Cicloviário)
R\$ 180,00 /m² (projetos urbanos)

PRAZO



AMBIENTAL

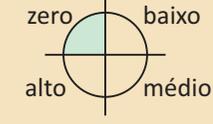


SEM CUSTO

PRAZO



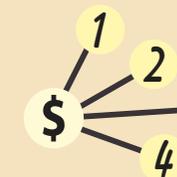
AMBIENTAL



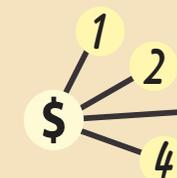
CUSTO ESTIMADO:

R\$ 450,00 designer gráfico
R\$ 100,00 impressão do milheiro
R\$ 10,00 H/H de Panfletagem

FINANCIAMENTO



Não se aplica



OBJETIVO

Permitir aos cidadãos direito a acesso seguro, sustentável e eficiente dos espaços públicos urbanos

4 SEGURANÇA E EDUCAÇÃO

- Adotar calendário anual de campanhas educativas, que envolvam todos os usuários dos espaços públicos
- Promover ações educacionais e preventivas continuadas

DIRETRIZES

2019

curto

médio

longo

METAS

Reduzir a taxa de acidentes, mortes e atropelamentos, especialmente os que envolvem pedestres, ciclistas e motociclistas com óbito

Realizar campanhas educativas voltadas às boas práticas do convívio no espaço urbano, por todos os modais de transporte, e a diminuição dos impactos ambientais causados pela mobilidade urbana

7
óbitos

6
óbitos

4
óbitos

2
óbitos

1
por ano

2
por ano

3
por ano

FONTES DE FINANCIAMENTO[Ⓢ]

Fundo Verde para o Clima

FUNSET

Parceria Setor Privado

1

2

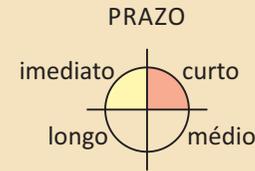
3

IMPACTOS DA AÇÃO

FINANCIAMENTO

AÇÃO

Produzir e distribuir cartilhas de conscientização sobre a prevenção de acidentes, e sobre as ações do PlanMob

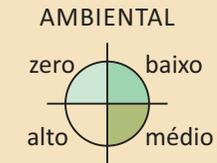


CUSTO ESTIMADO: R\$ 450,00 designer gráfico
R\$ 100,00 impressão do milheiro



AÇÃO

Dar publicidade sobre os dados estatísticos gerais do trânsito de Jarinu, incluindo infrações, óbitos e evolução dessas taxas ao longo da vigência do PlanMob



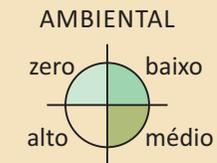
CUSTO ESTIMADO: R\$ 775,00 criação de site



AÇÃO

Implantar o Programa de Formação de Educadores para o Trânsito

* Instruir docentes das escolas públicas e instrutores de Centros de Formação de Condutores, com aulas e palestras ministradas por especialistas em mobilidade urbana, com base no PlanMob e no Código de Trânsito Brasileiro



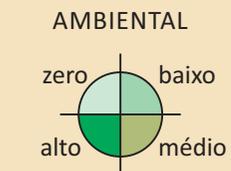
CUSTO ESTIMADO: R\$ 375,00/hora (palestra/
treinamento de especialista na área)



AÇÃO

Conscientizar os jarinuenses sobre o uso do espaço urbano, as vantagens do transporte coletivo e os impactos ambientais do modo de deslocamento individual motorizado

- * Formar futuros pedestres, ciclistas e motoristas nas escolas municipais, por meio de jogos educativos e passeios urbanos, adequados a grade curricular
- * Realizar corridas urbanas de diferentes temáticas, com foco no uso do espaço urbano e no envolvimento da comunidade
- * Realizar passeios ciclísticos temáticos, com foco no uso do espaço compartilhado, ensinando o respeito aos pedestres, as leis de trânsito, e apresentando o transporte cicloviário como meio de deslocamento para pequenas distâncias



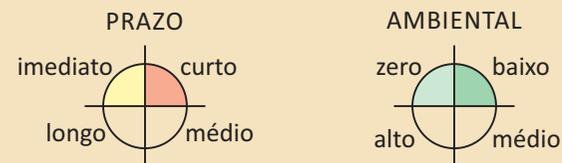
CUSTO ESTIMADO: R\$ 375,00/hora (palestra de especialista)
R\$ 450,00 designer gráfico
R\$ 100,00 impressão do milheiro
R\$ 20,00 / por coletes refletivos
R\$ 20,00 /camisetas customizadas
R\$ 20,00 / bonés customizados



AÇÃO

Criar um calendário municipal de eventos relacionados ao trânsito, seguindo o calendário nacional, com o objetivo de conscientizar a população sobre os diversos atores do trânsito, as fragilidades, as medidas preventivas, direção defensiva e demais itens relacionados à boa conduta

IMPACTOS DA AÇÃO



CUSTO ESTIMADO:

R\$ 375,00/hora (palestra/treinamento de especialista na área)
R\$ 450,00 designer gráfico
R\$ 100,00 impressão do milheiro

FINANCIAMENTO



AÇÃO

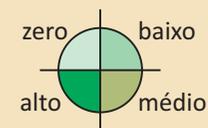
Criar o dia da Carona Solidária

- * Distribuir adesivos em pontos comerciais da cidade, para os motoristas adeptos à campanha
- * Criar um canal de comunicação nas redes sociais para a divulgação das vagas e trajetos disponíveis das caronas compartilhadas, que permita o diálogo entre os usuários
- * Elaborar material informativo com dicas de segurança, evitando situações desagradáveis e perigosas durante as caronas
- * Promover a carona solidária entre os funcionários dos órgãos públicos, como exemplo aos cidadãos

PRAZO



AMBIENTAL



CUSTO ESTIMADO:

R\$ 100,00 (impressão do milheiro de folder)
R\$ 300,00 (impressão do milheiro de adesivos)
R\$ 10.000,00 (criação de aplicativo de compartilhamento de carona urbana)



OBJETIVO

Organizar o trânsito e dar prioridade à segurança dos usuários dos modos não motorizados, além de estabelecer hierarquização das vias em função dos usos prioritários

5 ESTRUTURAÇÃO VIÁRIA

- Diminuir os conflitos viários, melhorar o trânsito e reduzir o tempo dos deslocamentos
- Atuar prioritariamente nos gargalos viários que dependem apenas da municipalidade, organizando os deslocamentos de pedestres, ciclistas, veículos automotores e transporte de cargas
- Promover o planejamento prévio do crescimento do sistema viário estrutural de Jarinu, inclusive quanto à superação de barreiras urbanas existentes, como a SP-354

DIRETRIZES

METAS

Aprovar o PlanMob de Jarinu

Implantar as 36 macroações do Plano de Ação aprovado

Implantar Zona de Tráfego Calmo, conforme Anexo 2 (Mapa Mobilidade Urbana)

imediatO curto médio longo



FONTES DE FINANCIAMENTO

MDR
Pró-Cidades

CEF
Pró-Transportes

CIDE
Contribuição de Intervenção no Domínio Público

BID

Contribuição de Melhoria

Parceria Setor Privado

Fundo de Desenvolvimento Urbano

Emenda Parlamentar

1

2

3

4

5

6

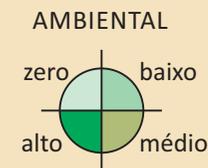
7

8

AÇÃO

Instituir a hierarquização viária com base nas características físicas e operacionais das vias, conforme os Anexos 2 (Mapa Mobilidade Urbana) e 3

IMPACTOS DA AÇÃO



CUSTO ESTIMADO: R\$ 7.700,00/km (sinalização viária)

FINANCIAMENTO



AÇÃO

Implantar sistema de semáforos na intersecção com vias arteriais, (Anexo II e VI), ou por indicação do Departamento de Trânsito, em cruzamentos perigosos, nos quais apresentam quantidade significativa de acidentes



CUSTO ESTIMADO: R\$ 65.125,00 (por interseção semafórica)



AÇÃO

Instituir as velocidades máximas permitidas, conforme função e tipologia da via estabelecida no Anexo 2 (Mapa Mobilidade Urbana) e Anexo 4:

- * Via Arterial velocidade máxima de 50 km/h
- * Via Coletora velocidade máxima de 40 km/h
- * Via Local velocidade máxima de 30 km/h



CUSTO ESTIMADO: R\$ 10.000,00 (campanha informativa)
R\$ 7.700,00/km (sinalização viária)



AÇÃO

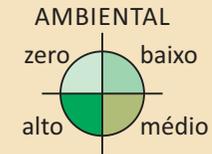
Padronizar e ampliar a sinalização viária em todo o município, de acordo com as normas do DENATRAN, seguindo o calendário a ser estabelecido pelo Departamento de Trânsito, aprovado pelo Conselho de Trânsito e Mobilidade Urbana de Jarinu



CUSTO ESTIMADO: R\$ 10.000,00 (campanha informativa)
R\$ 7.700,00/km (sinalização viária)



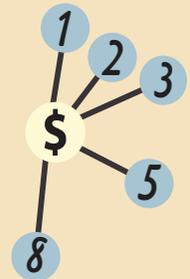
IMPACTOS DA AÇÃO



CUSTO ESTIMADO:

R\$ 1.076.707,42/km (ações de requalificação de infraestrutura viária)

FINANCIAMENTO



AÇÃO

Requalificar a infraestrutura urbana das vias arteriais, coletoras e locais, de acordo com o calendário a ser estabelecido pelo Departamento de Trânsito, aprovado pelo Conselho de Trânsito e Mobilidade Urbana de Jarinu

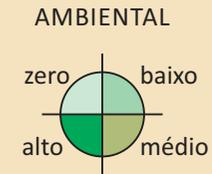
AÇÃO

Articular junto ao DER para a elaboração das ações sobre a SP-354, conforme Anexos 2 (Mapa Mobilidade Urbana) e 6:

* IP 1 : Transposição em desnível da Rodovia SP-354

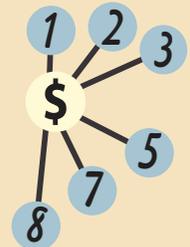
* IP 2, IP 3 e IP 4: Implantação de trevo

* IP 7 a IP 12: Melhoria dos acessos lindeiros



CUSTO ESTIMADO:

R\$ 1.000.000,00 /metro linear de obra
R\$ 7.700,00/km (sinalização viária)
R\$ 1.076.707,42/km (ações de requalificação de infraestrutura viária)



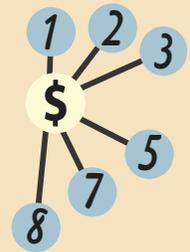
AÇÃO

Implantar rotatórias (obra viária, sinalização vertical e horizontal), prioritariamente nos Pontos de Intervenção Prioritárias e nas Zonas de Intervenção Prioritária para Pedestre e Zonas de Tráfego Calmo (Anexos 2 e 6)



CUSTO ESTIMADO:

R\$ 7.700,00/km (sinalização viária)
R\$ 1.076.707,42/km (ações de requalificação de infraestrutura viária)



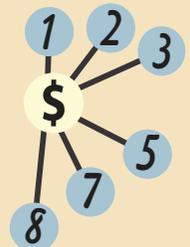
AÇÃO

Implantar diretrizes viárias, com indicação nas Certidões de Uso do Solo expedidas pela prefeitura e/ou e como medida mitigadora a ser indicada no Estudo de Impacto de Vizinhaça, conforme Mapa da Mobilidade Urbana, sendo de obrigatoriedade do empreendedor (Anexo 2 e Anexo 4)



CUSTO ESTIMADO:

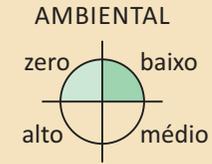
R\$ 1.076.707,42/km (ações de implantação de infraestrutura viária)



AÇÃO

Implantar medidas de moderação de velocidade (lombadas e/ou passagens elevadas e/ou controle de velocidade eletrônicos em locais estratégicos), onde ocorrem maior número de acidentes, nas Zonas de Intervenção Prioritária para Pedestre e Zonas de Tráfego Calmo (Anexo 2) e/ou por indicação do Departamento de Trânsito

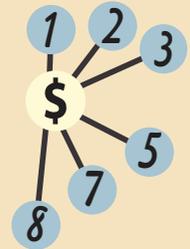
IMPACTOS DA AÇÃO



CUSTO ESTIMADO:

R\$ 195,00/metro de lombada
R\$ 250,00/metro de faixa elevada
R\$ 7.000,00 / por câmera
R\$ 100.000,00 (sistema de operação)

FINANCIAMENTO



AÇÃO

Desenvolver plano de circulação de veículos de carga e aprovar a lei referente, considerando os seguintes aspectos:

- * Horários permitidos para circulação, carga e descarga de carretas e caminhões, evitando os momentos de pico do tráfego
- * Estabelecimento e sinalização de rotas preferenciais, segundo a organização da logística de carga, diminuindo a interferência de veículos pesados no espaço urbano
- * Definição da capacidade máxima permitida dos veículos que transitam pelo município
- * Definição de casos especiais a serem autorizados pelo Departamento Trânsito
- * Proibição da circulação de veículos de carga nas Zonas de Intervenção Prioritária para Pedestre e Zonas de Tráfego Calmo (Anexo 2), em horários de pico

PRAZO

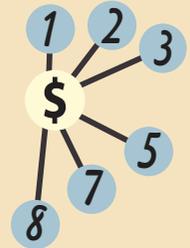


AMBIENTAL



CUSTO ESTIMADO:

R\$ 7.700,00/km (sinalização viária)

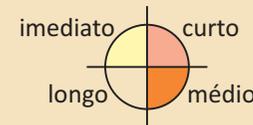


AÇÃO

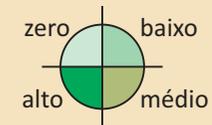
Implantar Zona de Tráfego Calmo (30km/h, conforme Anexo 2) prevendo:

- * Sinalização de velocidade
- * Travessias elevadas para pedestres
- * Prolongamento de calçadas
- * Conscientização da população

PRAZO

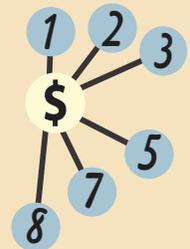


AMBIENTAL



CUSTO ESTIMADO:

R\$ 7.700,00/km (sinalização viária)
R\$ 250,00/m de faixa elevada



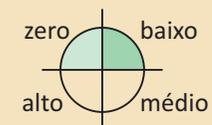
AÇÃO

Regulamentar, através de Decreto Municipal, o uso de vagas de estacionamento por comerciantes locais, como extensão temporária da calçada - denominada "parklet",

PRAZO



AMBIENTAL



SEM CUSTO

Não se aplica



PREFEITURA MUNICIPAL DE JARINU

GABINETE DA PREFEITA

1.4. Indicadores de Desempenho

Os indicadores de desempenho do PlaMob (**Quadro 1.4-1**) tem como objetivo avaliar as metas estabelecidas, a efetividades das ações no alcance dos objetivos propostos, além de indicar os rumos a serem tomados durante a vigência da política pública, se constituindo como parâmetros nas etapas de revisão e atualização do plano.

Quadro 1.4-1: Indicadores de Desempenho do PlanMob de Jarinu

Indicador	Descrição	Periodicidade de análise	Responsabilidade (análise, conclusão, redirecionamento das ações da política de mobilidade, e divulgação dos dados)	Programa(s) Relacionado(s)
Divisão das viagens diárias por modal de transporte	Consulta pública por meio eletrônico	De 5 em 5 anos	Departamento de Trânsito Conselho de Trânsito Mobilidade Urbana	2 - Transporte Coletivo 5 - Segurança e Educação para a Mobilidade
Evolução percentual de calçadas executadas em relação à extensão total da malha viária	Atualização da base cartográfica municipal	Bienal	Secretaria Municipal de Obras e Urbanismo Departamento de Trânsito Conselho de Trânsito e Mobilidade Urbana	3 - Transporte Ativo 5 - Estruturação e Ordenamento Viário
Evolução percentual da acessibilidade nos pontos de travessia	Atualização da base cartográfica municipal	Bienal	Secretaria Municipal de Obras e Urbanismo Departamento de Trânsito Conselho de Trânsito e Mobilidade Urbana	3 - Transporte Ativo 5 - Estruturação e Ordenamento Viário
Tempo médio de todas as viagens diárias	Consulta pública por meio eletrônico	De 5 em 5 anos	Departamento de Trânsito Conselho de Trânsito Mobilidade Urbana	2 - Transporte Coletivo 4 - Segurança e Educação para a Mobilidade 5 - Estruturação e



PREFEITURA MUNICIPAL DE JARINU
GABINETE DA PREFEITA

Indicador	Descrição	Periodicidade de análise	Responsabilidade (análise, conclusão, redirecionamento das ações da política de mobilidade, e divulgação dos dados)	Programa(s) Relacionado(s)
				Ordenamento Viário
Velocidade operacional média do transporte coletivo	Coleta de dados secundários (concessionária do transporte coletivo)	Anual	Departamento de Trânsito Conselho de Trânsito Mobilidade Urbana	1 - Gestão da Mobilidade Urbana 2 - Transporte Coletivo
Tempo médio das viagens dos usuários do transporte coletivo	Consulta pública por meio eletrônico	De 5 em 5 anos	Departamento de Trânsito Conselho de Trânsito Mobilidade Urbana	1 - Gestão da Mobilidade Urbana 2 - Transporte Coletivo
Número de passageiros anual do transporte coletivo	Coleta de dados secundários (concessionária do transporte coletivo)	Anual	Departamento de Trânsito Conselho de Trânsito Mobilidade Urbana	1 - Gestão da Mobilidade Urbana 2 - Transporte Coletivo 4 - Segurança e Educação para a Mobilidade



PREFEITURA MUNICIPAL DE JARINU
GABINETE DA PREFEITA

Indicador	Descrição	Periodicidade de análise	Responsabilidade (análise, conclusão, redirecionamento das ações da política de mobilidade, e divulgação dos dados)	Programa(s) Relacionado(s)
Taxa de motorização geral e por tipo: veículos leves e motocicletas	Coleta de dados secundários (estatística anual de frotas de veículos do DENATRAN)	De 2 em 2 anos	Departamento de Trânsito Conselho de Trânsito Mobilidade Urbana	2 - Transporte Coletivo 3 - Transporte Ativo 5 - Estruturação e Ordenamento Viário
Evolução da taxa de acidentes de trânsito	Coleta de dados secundários (estatísticas DENATRAN e INFOSIGA SP)	De 2 em 2 anos	Departamento de Trânsito Conselho de Trânsito Mobilidade Urbana	3 - Transporte Ativo 4 - Segurança e Educação para a Mobilidade 5 - Estruturação e Ordenamento Viário
Evolução da taxa de acidentes de trânsito com vítimas fatais	Coleta de dados secundários (estatísticas DENATRAN e INFOSIGA SP)	De 2 em 2 anos	Departamento de Trânsito Conselho de Trânsito Mobilidade Urbana	3 - Transporte Ativo 4 - Segurança e Educação para a Mobilidade 5 - Estruturação e Ordenamento Viário
Evolução da taxa de atropelamentos	Coleta de dados secundários (estatísticas DENATRAN e INFOSIGA SP)	De 2 em 2 anos	Departamento de Trânsito Conselho de Trânsito Mobilidade Urbana	3 - Transporte Ativo 4 - Segurança e Educação para a Mobilidade 5 - Estruturação e Ordenamento Viário



PREFEITURA MUNICIPAL DE JARINU
GABINETE DA PREFEITA

Indicador	Descrição	Periodicidade de análise	Responsabilidade (análise, conclusão, redirecionamento das ações da política de mobilidade, e divulgação dos dados)	Programa(s) Relacionado(s)
Quantidade de campanhas educativas realizadas	Coleta de dados do Departamento de Trânsito	Anual	Departamento de Trânsito Conselho de Trânsito Mobilidade Urbana	1 - Gestão da Mobilidade Urbana 3 - Transporte Ativo 4 - Segurança e Educação para a Mobilidade
Idade média da frota de veículos do transporte coletivo e consumo médio de combustíveis	Coleta de dados secundários (concessionária do transporte coletivo)	De 2 em 2 anos	Departamento de Trânsito Conselho de Trânsito Mobilidade Urbana	2 - Transporte Coletivo
Estimativa do índice de emissão de poluentes	Coleta de dados secundários (estação de monitoramento da qualidade do ar da CETESB)	De 5 em 5 anos	Departamento de Trânsito Conselho de Trânsito Mobilidade Urbana	4 - Segurança e Educação para a Mobilidade 5 - Estruturação e Ordenamento Viário



PREFEITURA MUNICIPAL DE JARINU

GABINETE DA PREFEITA

ANEXO 1 – GLOSSÁRIO / DEFINIÇÕES

Acessibilidade: grau de dificuldade ou de facilidade que uma pessoa encontra para sair e chegar a qualquer edificação, ou ao destino final, quando transitam pelo espaço urbano;

Acessibilidade Universal: grau de facilidade que uma pessoa encontra para sair e chegar a qualquer edificação ou ao destino final, considerando todos os usuários, inclusive crianças, idosos, pessoas com a mobilidade reduzida ou pessoas com deficiência;

Automóvel: veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, exclusive o condutor;

Bicicletário: local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas;

Calçada/Passeio: parte da via em nível diferente da pista, reservada ao trânsito de pedestres (excepcionalmente aos ciclistas) e à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins;

Canteiro Central: obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício);

Ciclo/Bicicleta: veículo de, pelo menos, duas rodas a propulsão humana;

Ciclofaixa: parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de bicicletas, delimitada por sinalização específica;

Ciclovia: pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente, preferencialmente em desnível, do tráfego comum;

Cruzamento: interseção de duas vias em nível;

Diretrizes viárias: vias projetadas, que integram o sistema viário de Jarinu;

Estacionamento: espaço de parada para veículos automotores, por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros;

Estrada: via rural não pavimentada;

Faixa de Acesso das Edificações: espaço da calçada, destinado a colocação de mobiliário móvel, como mesas de bar e floreiras, toldos, propaganda, entre outros itens de apoio ao imóvel;

Faixa de Mobiliário Urbano: espaço da calçada, destinado à arborização, implantação de mobiliário urbano, sinalização e rampas de acesso a veículos (guia rebaixada);

Faixa de Rolamento: parte da via utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas ou aos canteiros centrais;

Faixa Livre de Circulação: espaço da calçada, destinado exclusivamente à circulação de pedestres, livre de desníveis, obstáculos físicos (temporários ou permanentes) e vegetação;

Guia Rebaixada: rebaixo do meio-fio, destinada à facilitar a entrada ou saída de veículos;



PREFEITURA MUNICIPAL DE JARINU

GABINETE DA PREFEITA

Hierarquia Viária: diferentes graus de importância que uma rua possui em relação a outras do mesmo sistema para a circulação na cidade que garantem maior funcionalidade à mobilidade urbana;

Infraestrutura Viária: redes integradas de elementos que possibilitam a circulação nos assentamentos urbanos (ruas, estradas, pontes, viadutos, calçadas, ciclovias, sinalização, mobiliário urbano, arborização, sistema de drenagem, sistema de iluminação, entre outros);

Interseção: todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações;

Mobilidade Sustentável: deslocamento rápido, seguro, considerando o ponto de vista financeiro do usuário, e o impacto ambiental gerado por esses deslocamentos;

Mobilidade Urbana: condições de deslocamento pelo espaço urbano, de maneira rápida e segura;

Motocicleta: veículo automotor de duas rodas, com ou sem *side-car*, dirigido por condutor em posição montada;

Ônibus: veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros;

Parklet: extensão da calçada, podendo ser considerada como mini-praça, que ocupa uma ou duas vagas de estacionamento da via pública com intuito promover espaços de lazer e convivência;

Passagem Subterrânea: obra de arte destinada à transposição de vias, em desnível subterrâneo, e ao uso de pedestres ou veículos;

Passarela: obra de arte destinada à transposição de vias, em desnível aéreo, e ao uso exclusivo de pedestres;

Rede Viária/Malha Urbana: sistema composto por todas as vias públicas da cidade;

Rodovia: via de rodagem e de transporte interurbano de alta velocidade, pavimentada;

Rua/Via: elemento básico da infraestrutura viária, que consiste no espaço público que permite o deslocamento de pessoas, veículos, transporte de bens e mercadorias, e suporte aos demais elementos de infraestrutura viária;

Sinalização: conjunto de sinais de trânsito, horizontal e/ou vertical, e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam;

Transporte Ativo: deslocamentos realizados a pé, ou por veículos não motorizados (de propulsão humana);

Veículo Automotor: todo veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios, e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas;

Veículo: todo e qualquer meio de transporte existente, motorizado ou não;

Via Macrometropolitana: caracterizada por exercer ligações entre regiões Metropolitanas de grande importância na Macrometrópole Paulista (MMP);



PREFEITURA MUNICIPAL DE JARINU

GABINETE DA PREFEITA

Via Estrutural: eixos viários que estruturam o território, fazendo conexões em porções de ocupações urbanas dispersas do recorte municipal;

Via Arterial: aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade;

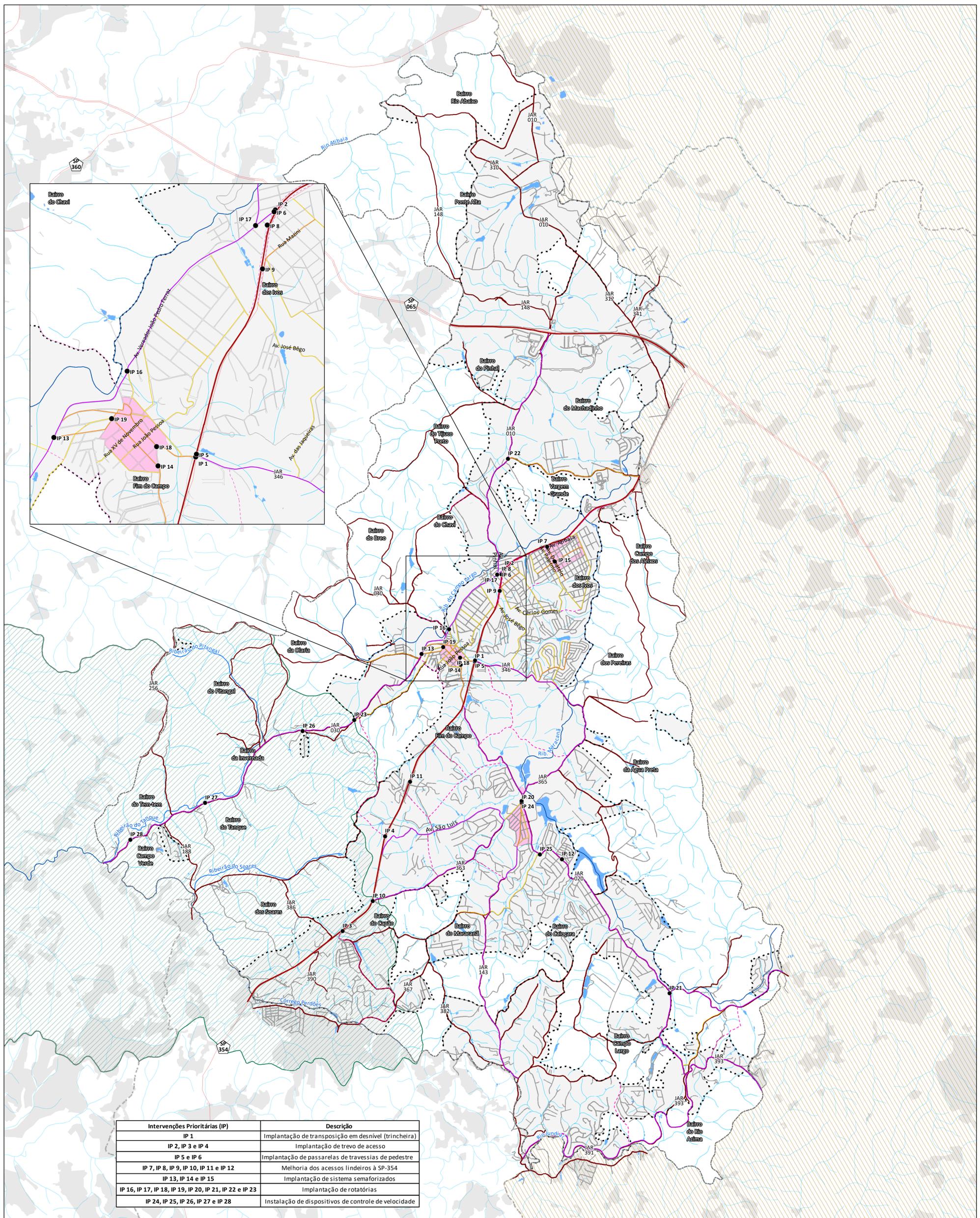
Via Coletora: aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade;

Via Local: aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas;

Via Rural: estradas e rodovias fora do perímetro urbano, que não são classificadas como Vias Estruturais;

Viaduto: obra de construção civil (obra de arte) destinada a transpor uma depressão de terreno, ou elemento viário, servindo de passagem superior; e

Trincheira: obra de construção civil (obra de arte) escavada, destinada a transpor um elemento viário, servindo de passagem inferior.



Intervenções Prioritárias (IP)	Descrição
IP 1	Implantação de transposição em desnível (trincheira)
IP 2, IP 3 e IP 4	Implantação de trevo de acesso
IP 5 e IP 6	Implantação de passarelas de travessias de pedestre
IP 7, IP 8, IP 9, IP 10, IP 11 e IP 12	Melhoria dos acessos lindeiros à SP-354
IP 13, IP 14 e IP 15	Implantação de sistema semaforizados
IP 16, IP 17, IP 18, IP 19, IP 20, IP 21, IP 22 e IP 23	Implantação de rotatórias
IP 24, IP 25, IP 26, IP 27 e IP 28	Instalação de dispositivos de controle de velocidade

- Limite Administrativo**
- Limite Municipal (IGC - 1:50.000)
 - Perímetro urbano de Jarinu
- Sistema Viário**
- Rodovia (pista dupla)
 - Rodovia (pista simples)
 - Estradas Municipais
 - Arruamento
- Hidrografia**
- Rios Principais
 - Curso d'água (IBGE - 1:50.000)
 - Massa d'água (Prefeitura, 2019)
- Unidades de Conservação**
- APA Jundiá - Lei nº 4095 de 01/06/1984
 - APA Sistema Cantareira - Lei nº 10111 de 04/12/1998
- Mobilidade Urbana**
- Intervenções Prioritárias
 - Hierarquia Viária**
 - Vias Macrometropolitanas
 - Vias Estruturais
 - Vias Arteriais
 - Vias Coletoras
 - Diretrizes Viárias
 - Transporte Ativo**
 - Zonas de Intervenção Prioritária para Pedestre e Zonas de Tráfego Calmo

FONTE DOS DADOS:
 DAEE, 2015. Hidrografia do Estado de São Paulo, 1:50.000.
 IBGE, 2017. Sistema Rodoviário, BCIM 1:250.000.
 IGC, 2015. Limites Municipais do Estado de São Paulo, 1:50.000.
 JARINU, 2019. Arruamento e Perímetro Urbano.

Macrolocalização
Aglomerada Urbana de Jundiá - AUJ

0 0,4 0,8 1,6 2,4 Km
 Sistema de Coordenadas UTM
 SIRGAS 2000 - F23S

Macrolocalização
Aglomerada Urbana de Jundiá - AUJ

ELABORAÇÃO DO PDM:
Prefeitura de JARINU
GEOBRASILIS
 Planejando o futuro

PROJETO:
 Plano de Mobilidade de Jarinu

TÍTULO:
Anexo 2 - Mapa Mobilidade Urbana

GEOPROCESSAMENTO: **GEOBRASILIS** FORMATO: A1 ESCALA: 1:40.000 DATA: 26/08/2021



PREFEITURA MUNICIPAL DE JARINU

GABINETE DA PREFEITA

ANEXO 3 – HIERARQUIA VIÁRIA

Classificação	Descrição
Vias Macrometropolitanas	<ul style="list-style-type: none">• Permitem a articulação de Jarinu com o Aglomerado Urbano de Jundiá – AUJ, além das Regiões Metropolitanas de São Paulo (RMSP), Campinas (RMC) e do Vale do Paraíba e Litoral Norte (RMVPLN), sendo:<ul style="list-style-type: none">○ SP-354: Rodovia Estadual Edgard Máximo Zambotto○ SP-065: Rodovia Dom Pedro I
Vias Estruturais	<ul style="list-style-type: none">• Compreendem os eixos viários que estruturam o território, ligando os núcleos urbanos dispersos pelo território, integrando-os entre si, e tornando o espaço urbano mais coeso:<ul style="list-style-type: none">○ JAR-010 Alberto Tofanin (ao sul da SP-065, Rodovia Dom Pedro I)○ JAR-020 Atílio Squizzato○ JAR-030 Natal Lorencini○ JAR-346 Santo Gastaldi○ JAR-363 Cipriano Perobelli○ JAR-365 João Gerez Perez○ JAR-367 Manoel Gerez Navarro○ JAR-391 João Lucio do Prado○ Avenida Prefeito Guilherme Zanoni○ Avenida Vereador Pedro Contesini○ Avenida João Pedro Ferraz○ Avenida São Luiz○ Avenida Pinhal○ Rua Anene• Possuem Velocidade Máxima permitida de 60km/h• Toda Via Estrutural, quando urbanizada, deve seguir as especificações das Vias Arteriais
Vias Arteriais	<ul style="list-style-type: none">• Formam a estrutura viária principal de Jarinu, conectadas essencialmente as Vias Macrometropolitanas e Estruturais, permitindo a articulação e deslocamentos rápidos, entre as cidades de entorno e acesso aos bairros mais populosos• Velocidade máxima permitida de 50km/h
Vias Coletoras	<ul style="list-style-type: none">• São destinadas a recolher os deslocamentos locais, apoiando e alimentando a rede viária arterial, sendo possível observar a presença atividades comerciais e de serviço de âmbito local• Velocidade máxima permitida de 40km/h



PREFEITURA MUNICIPAL DE JARINU

GABINETE DA PREFEITA

Classificação	Descrição
Vias Locais	<ul style="list-style-type: none">• Caracterizadas pelo baixo fluxo de tráfego, com intersecções em nível, não semaforizadas, e destinadas predominantemente ao acesso local• Englobam todas as demais vias do município, inseridas no perímetro urbano e que não se enquadram nas demais classificações• Velocidade máxima de 30km/h
Estradas Rurais Devem ser consideradas faixas não edificantes de 10 metros de cada lado da margem	<ul style="list-style-type: none">• Eixos viários que permitem as conexões intramunicipais, com as comunidades rurais• Tem importância também no escoamento da produção rural, e no acesso de turistas aos atrativos rurais• JAR-189 Orlando Fumachi• JAR-117 Liberato Spinassi• JAR- 119 Simão Neumark• JAR-126 Francisco Quesada Santos• JAR-127 Luiz Pauletto• JAR-129 Xisto Valter Bernucci• JAR-130 Eng. Adolph Fullmann• JAR-143 Gino Dártora• JAR-148 Aurelio Bulgarelli• JAR-149 Armando Tofanim• JAR-154 Walter Parise• JAR-161 Atílio Bêgo• JAR-163 Celestino Parise• JAR-166 João Ferrarezi• JAR-177 Jacinto Marim• JAR-188 Lázaro Gago• JAR-236 Alcides Tofanim• JAR-238 Pedro Ferrara• JAR-256 Luiz Comim• JAR-258 Fioravante Doratioto• JAR-310 José Arcenio Correa Pinto• JAR-312 Juvenal de Souza• JAR-333 Antonio Vincenzi• JAR-336 Pedro Soares de Lima• JAR-341 Carlos Cavalaro• JAR-343 Ernesta Beazim Ferrara• JAR-348 Pedro Franco de Moura• JAR-349 Bento Galdino de Souza• JAR-355 Jocundo Censi• JAR-379 João Ferreira da Silva• JAR-386 Orestes Francisco Censi• JAR-390 Rubens de Almeida Pupo• JAR-481 Miguel Camine Pitoscia



PREFEITURA MUNICIPAL DE JARINU

GABINETE DA PREFEITA

Classificação	Descrição
Diretrizes viárias	<p>As diretrizes se constituem como:</p> <ul style="list-style-type: none">• Pequenos trechos de articulações propostos para facilitar a conexão da malha viária existente• Grandes eixos viários em áreas de vazios urbanos que servem para:<ul style="list-style-type: none">○ Definir o direcionamento da expansão da rede viária atual, quando da implantação de novos empreendimentos○ Criar alternativas às vias que atualmente apresentam fluxo intenso de veículos○ Induzir o crescimento urbano apoiado na infraestrutura de transporte coletivo e não motorizados○ Qualificar os acessos e a circulação entre os bairros• Quando de sua execução seguem o perfil viário das Vias Arteriais



PREFEITURA MUNICIPAL DE JARINU

GABINETE DA PREFEITA

ANEXO 4 – DIMENSIONAMENTO E PERFIL DAS VIAS

Classificação da via	Largura total (m)	Faixa de rolamento (m)	Faixa de estac.	Canteiro central (m)	Ciclovia ou ciclofaixa	Calçada
Via Estrutural (Estradas Municipais)	Toda Via Estrutural, quando urbanizada, deve seguir as especificações das Vias Arteriais					
Via Arterial (Figura 1)	24,00 (1)	4 x 3,50	-	1,00 4,00 (1)	2 x 1,50 (1)	2 x 3,00
Via Coletora (Figura 2)	18,00 (1)	2 x 3,00	1 x 2,50	0,50 3,50 (1)	2 x 1,50	2 x 3,00
Via Local (Figura 3)	14,00	2 x 2,70 2 x 3,00 (2)	2 x 2,30 - (2)	-	-	2 x 2,00 2 x 4,00 (2)

Nota: (1) Quando a via tiver inclinação superior a 7%, fica dispensada a faixa de ciclovia ou ciclofaixa;

(2) Dimensionamento das Vias Locais situadas na ZURC 2 e ZURC3, conforme Lei Complementar nº 201/2020, que dispõe sobre o parcelamento, uso e ocupação do solo de Jarinu;

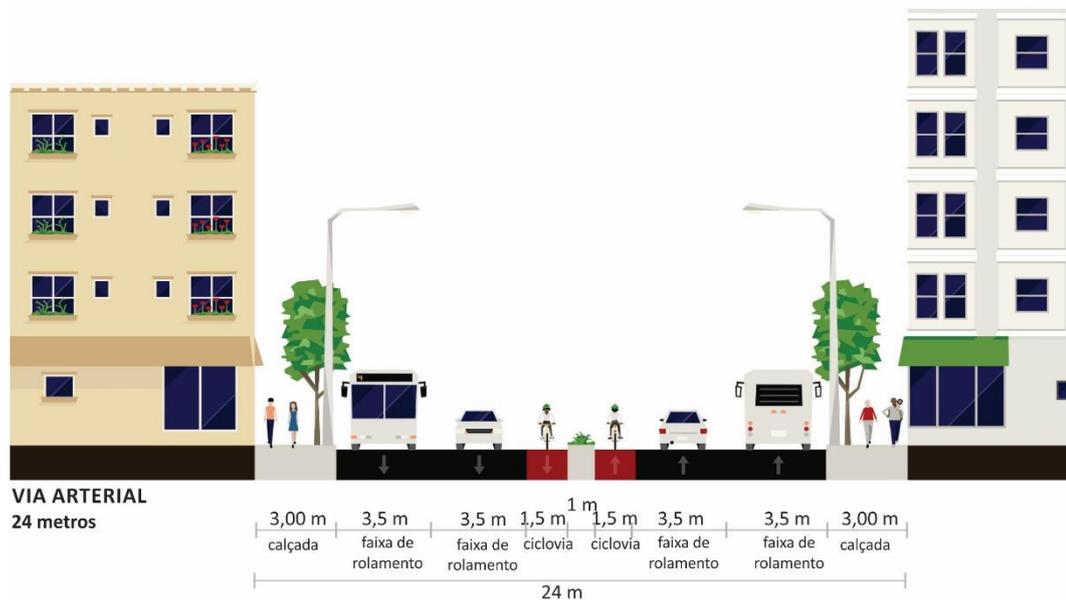
(3) As ruas abertas à circulação de veículos, que contam com o pavimento e passeios já implantados, permanecerão com as dimensões existentes, exceto quando indicado em projeto de urbanização específico ou integrar as diretrizes viárias estabelecidas por esta lei.



PREFEITURA MUNICIPAL DE JARINU

GABINETE DA PREFEITA

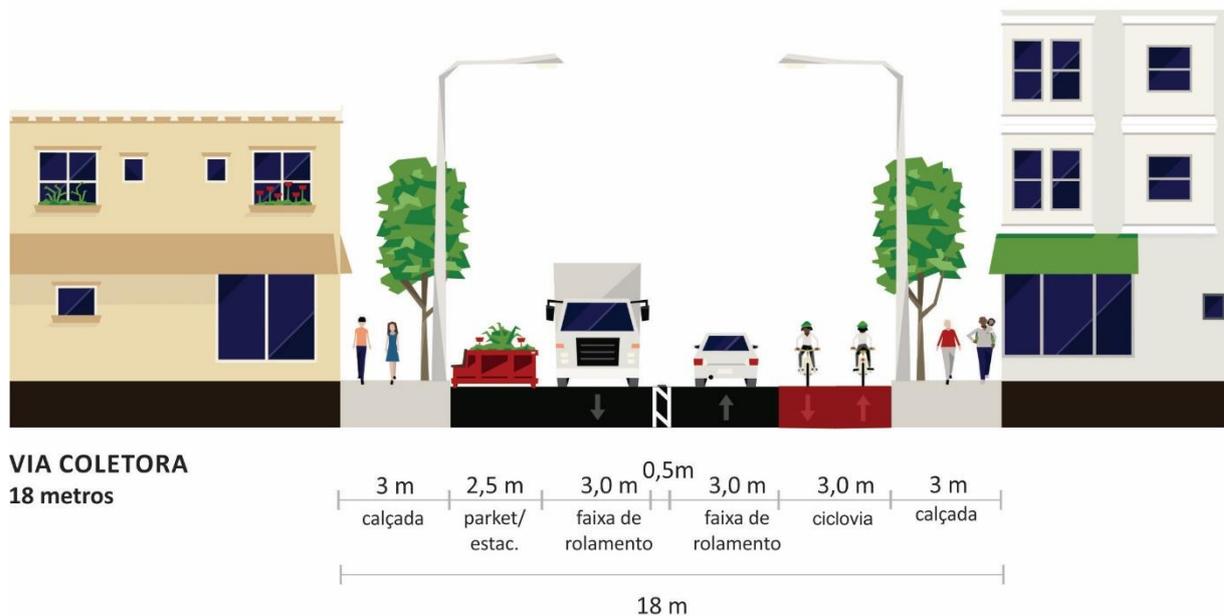
Figura 1: Perfil da Via Arterial



Nota: Quando a via tiver inclinação superior a 7%, fica dispensada da faixa de ciclovia ou ciclofaixa, devendo ser substituída pelo canteiro central de 4 metros.

Fonte: Streetmix, 2020.

Figura 2: Perfil da Via Coletora



Nota: Quando a via tiver inclinação superior a 7%, fica dispensada da faixa de ciclovia ou ciclofaixa, devendo ser substituída por canteiro central de 3,50 metros.

Fonte: Streetmix, 2020.



PREFEITURA MUNICIPAL DE JARINU

GABINETE DA PREFEITA

Figura 3: Perfil da Via Local (exceto ZURC 2 e ZURC 3, conforme Lei Complementar nº 201/2020)



Fonte: Streetmix, 2020.



PREFEITURA MUNICIPAL DE JARINU

GABINETE DA PREFEITA

ANEXO 5 – DIMENSIONAMENTO DAS CALÇADAS

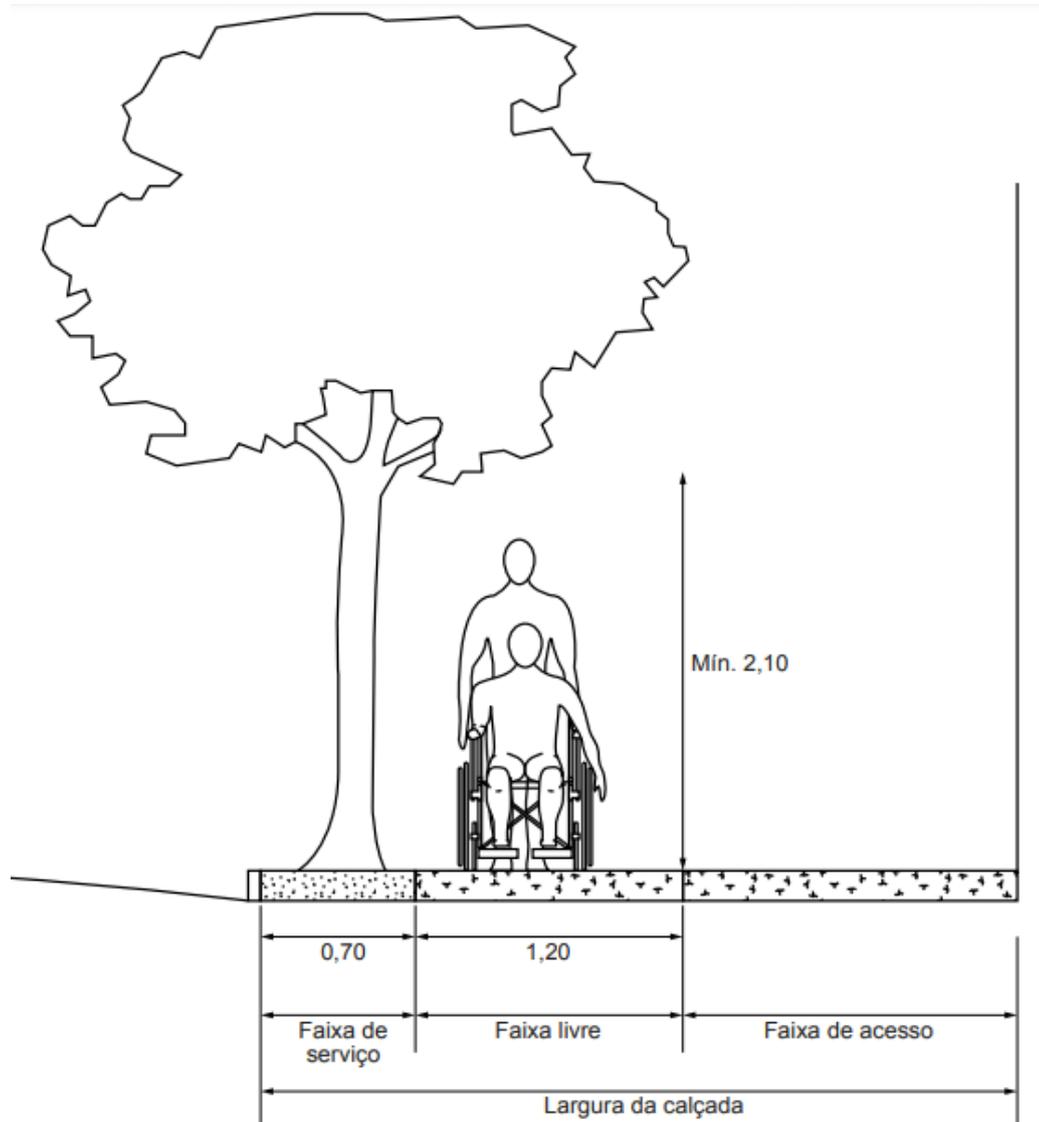
Dimensionamento da calçada – quando a largura da calçada impossibilitar a implantação de todos os elementos será dada preferência à faixa livre de circulação (Figura 1)	Faixa Livre de Circulação	<ul style="list-style-type: none">• Mínimo de 1,20m (um metro e vinte centímetros) de largura• Inclinação transversal máxima de 2% (dois por cento)
	Faixa de Serviço	<ul style="list-style-type: none">• Mínimo 0,70cm (oitenta centímetros) de largura, devendo ser lindeira ao meio-fio
	Faixa de Acesso das Edificações	<ul style="list-style-type: none">• Largura máxima de 20% (vinte por cento) da largura total da calçada
Execução – é de responsabilidade do proprietário e obrigatória em toda a extensão fronteira do lote, sendo esse edificado ou não	Acabamentos para as faixas livres de circulação (sem ressaltos ou depressões)	<ul style="list-style-type: none">• Cimento áspero• Cimentado estampado• Ladrilho hidráulico• Bloco intertravado• Placa pré-moldada de concreto
	Rampas para acesso de veículos às edificações – Guia Rebaixada	<ul style="list-style-type: none">• Máximo de 5,00 metros de extensão (tangente a via) para lotes com até 10,00 metros de frente ou conforme manifestação do Departamento de Trânsito• Lotes com mais de 10,01 de frente e casos especiais deverão seguir a orientação do Departamento de Trânsito• Máximo de 0,50 m (cinquenta centímetros) de profundidade• Proibidas quaisquer elevações ou depressões no restante do passeio e/ou na sarjeta



PREFEITURA MUNICIPAL DE JARINU

GABINETE DA PREFEITA

Figura 4: Perfil da Calçada



Fonte: NBR 9050, 2020.



PREFEITURA MUNICIPAL DE JARINU

GABINETE DA PREFEITA

ANEXO 6 – INTERVENÇÕES PRIORITÁRIAS

Pontos de Intervenção Prioritária (vide Anexo 2)	Descrição
IP 1	<ul style="list-style-type: none">• Implantação de transposição em desnível (trincheira) sob a Rodovia Estadual SP-354 (Edgard Máximo Zambotto):<ul style="list-style-type: none">○ IP 1: acesso a área destinada à expansão urbana, ao sul da região da Vila Primavera
IP 2, IP 3, IP 4	<ul style="list-style-type: none">• Para IP 2, IP 3:<ul style="list-style-type: none">○ Implantação de trevo de acesso para fluidez da mobilidade○ Melhoria na sinalização viária vertical e horizontal○ Adequação da Iluminação pública• IP 4: implantação de trevo quando da execução da diretriz viária
IP 5 e IP 6	<ul style="list-style-type: none">• Implantação de passarelas de travessias de pedestre e obras viárias complementares de segurança viária, como iluminação pública, calçadas e travessias de pedestres nas proximidades, prevendo o circuito completo do pedestre
IP 7, IP 8, IP 9, IP 10, IP 11 e IP 12	<ul style="list-style-type: none">• Melhoria dos acessos lindeiros à SP-354:<ul style="list-style-type: none">○ Sinalização viária vertical e horizontal○ Faixas de aceleração e desaceleração, ou redutores de velocidade○ Iluminação pública○ Ajuste de geometria dos acessos
IP 13, IP 14 e IP 15	<ul style="list-style-type: none">• Implantação de sistema semaforizados nas interseções, com readequação:<ul style="list-style-type: none">○ Sinalização viária vertical e horizontal;○ Rampas de acessibilidade nas esquinas○ Iluminação Pública
IP 16, IP 17, IP 18, IP 19, IP 20, IP 21, IP 22 e IP 23	<ul style="list-style-type: none">• Implantação de rotatórias nos pontos de IP 17 a IP 22, considerando:<ul style="list-style-type: none">○ Sinalização viária vertical e horizontal○ Iluminação Pública○ Ajuste de geometria dos acessos• IP 23 e IP 24, implantação de rotatórias quando da execução das diretrizes viárias
IP 24, IP 25, IP 26, IP 27 e IP 28	<ul style="list-style-type: none">• Instalação de dispositivos de controle de velocidade, considerando:<ul style="list-style-type: none">○ Adequação da sinalização viária vertical e horizontal○ Ajuste de geometria das faixas de rolamento