DIÁRIO OFICIAL

Quarta-feira, 12 de abril de 2023
Ano II | Edição nº 125A

PREFEITURA
CAMPO LIMPO PAULISTA

ÍNDICE

Poder Executivo 3
Atos Oficiais 3
Leis 3

PODER EXECUTIVO

Atos Oficiais

Leis

LEI COMPLEMENTAR Nº 609, DE 12 DE ABRIL DE 2023

"Institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável do Município de Campo Limpo Paulista – PMMUS".

PAULO ROBERO FÁVARO, Prefeito Municipal em Exercício de Campo Limpo Paulista, Estado de São Paulo, usando de suas atribuições legais e de acordo com o aprovado pela Câmara Municipal, em Sessão Extraordinária realizada em 11 de abril de 2023, SANCIONA e PROMULGA a presente Lei Complementar.

Capítulo – I

Do Plano Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável

Art. 1º O Plano Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável - PMMUS de Campo Limpo Paulista, a ser executado em acordo como o estabelecido na Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 e no Plano Diretor Estratégico de Campo Limpo Paulista, é composto pelas ações descritas no Anexo Único, parte integrante e inseparável desta Lei Complementar.

§1º O Plano Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável - PMMUS é um instrumento de desenvolvimento urbano e visa a implementação de ações e projetos que garantam inclusive o acesso das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

§2º Todas as intervenções públicas ou privadas que impactam na mobilidade deverão estar em conformidade com as recomendações do Plano Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável - PMMUS.

Capítulo II

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos Fundamentais

Art. 2º Os Princípios Fundamentais do PMMUS, com base no art. 5º da Política Nacional de Mobilidade Urbana, são os seguintes:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 3º As Diretrizes Fundamentais do PMMUS, com base no art. 6º da Política Nacional de Mobilidade Urbana, são as seguintes:

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

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

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

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

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

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

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

Art. 4º Os Objetivos Fundamentais do PMMUS, com base no art.7º da Política Nacional de Mobilidade Urbana, são os seguintes:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

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

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

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

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

Capítulo – III
Dos Componentes, Objetivos e Diretrizes do Sistema de Mobilidade

Art. 5º De acordo com o definido no Plano Diretor Estratégico de Campo Limpo Paulista, o Sistema de Mobilidade é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, serviços, equipamentos, infraestruturas e instalações operacionais necessários à ampla mobilidade de pessoas e deslocamento de cargas pelo território municipal, visando garantir a qualidade dos serviços, a segurança e a proteção à saúde de todos os usuários, principalmente aqueles em condição de vulnerabilidade social, além de contribuir para a mitigação das mudanças climáticas.

Art. 6º São componentes do Sistema de Mobilidade:

I - sistema viário;

II - sistema de circulação de pedestres;

III - sistema de transporte coletivo público;

IV - sistema de transporte coletivo privado;

V - sistema cicloviário;

VI - sistema de logística e transporte de carga.

Art. 7º Os Objetivos do Sistema de Mobilidade são:

I - melhorar as condições de mobilidade da população, com conforto, segurança e diversidade, incluindo os grupos de mobilidade reduzida;

II - aumentar a rede de transporte público coletivo e não motorizado na divisão modal;

III - garantir integração entre os diferentes modais de transporte;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade, incluindo a redução dos acidentes de trânsito, emissões de poluentes, poluição sonora e deterioração do patrimônio edificado;

V - melhorar das condições de circulação das cargas no Município com definição de horários e caracterização de veículos e tipos de carga.

Art. 8º Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema de Mobilidade devem ser orientados segundo as seguintes Diretrizes:

I - priorizar o transporte público coletivo e os modos não motorizados;

II - promover integração física, operacional e tarifária dos diferentes modos de transporte que operam no Município, reforçando o caráter de rede única com alcance metropolitano;

III - desenvolver o sistema viário, em especial, nas áreas de urbanização em consolidação.

Art. 9º Com base nos objetivos e diretrizes enunciados nesta Lei Complementar o Plano Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável – PMMUS foi elaborado e, quando pertinente, será revisto levando em consideração o que segue:

I - elementos de transversalidade de políticas públicas;

II - inter-relações e otimizações de recursos humanos e materiais disponíveis no poder público e no Município; e

III - parcerias público-privadas.

Art. 9º A. Relativamente aos programas, ações e investimentos públicos e privados que resultem em Impacto Geradores de Trânsito, definidos na Lei de Uso e Ocupação do Solo e Plano Diretor, terão necessariamente a participação do Poder Legislativo.

Capítulo – IV
Das Disposições Gerais

Art. 10. As avaliações, revisões e atualizações do Plano Municipal de Mobilidade Urbana no município ocorrerão em prazo não superior a 10 (dez) anos.

Art. 11. As despesas para execução desta Lei Complementar estão consignadas em verbas próprias do orçamento vigente.

Art. 12. Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

Paulo Roberto Fávaro
Prefeito Municipal em Exercício

Publicada na Secretaria de Finanças e Gestão de Pessoas desta Prefeitura Municipal aos doze dias do mês de abril do ano de dois mil e vinte e três.

Fábio Ferreira da Silva
Secretário de Finanças e Gestão de Pessoas

ANEXO ÚNICO

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL – PMMUS CAMPO LIMPO PAULISTA

1. APRESENTAÇÃO

2. INTRODUÇÃO

2.1. Conceitos

2.1.1. Mobilidade Urbana

2.1.2. Acessibilidade

2.1.3. Sustentabilidade

2.1.4. Transporte

2.1.5. Modal de Transporte

3. JUSTIFICATIVA

4. POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

4.1. Princípios

4.2. Diretrizes

4.3. Objetivos

5. IMPACTOS DA MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

5.1. Impactos Sociais da Mobilidade Urbana Sustentável

5.2. Impactos Econômicos da Mobilidade Urbana Sustentável

5.3. Impactos Ambientais da Mobilidade Urbana Sustentável

6. DIAGNÓSTICO E PROGNÓSTICO DA MOBILIDADE URBANA EM CAMPO LIMPO PAULISTA

6.1. Hierarquia de Vias

6.2. Transporte Coletivo

6.3. Pesquisas de Comportamentos na Circulação

6.3.1. Divisão modal

6.3.2 Tempo de viagem

6.3.3 Consulta sobre mobilidade urbana

7. POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE CAMPO LIMPO PAULISTA

7.1. Princípios

7.2. Diretrizes

8. OBJETIVOS, METAS E AÇÕES ESTRATÉGICAS

8.1. Transportes Ativos

8.1.1. Pedestres

8.1.2. Bicicletas

8.1.3. Carroças e veículos com tração animal

8.2. Serviços de Transporte Público Motorizados

8.2.1. Transporte Coletivo sobre Pneus

8.2.1.1. Ônibus

8.2.1.2. Outras soluções modais sobre pneus

8.2.2. Transporte Coletivo sobre Trilhos

8.2.2.1. Trem Metropolitano

8.2.2.2. Outras soluções modais sobre trilhos

8.3. Transporte Individual Motorizado

8.3.1 Transporte Individual Público

8.3.2 Transporte Individual Privado

8.4. Transporte Escolar

8.5. Integração dos Modos de Transporte

8.6. Circulação Viária

8.7. Infraestrutura do Sistema de Mobilidade Urbana

8.8. Polos Geradores de Viagens

8.9. Transporte de Cargas

8.10. Áreas e Horários de Acesso e Circulação Restrita ou Controlada

8.11. Áreas de Estacionamento

8.12. Mecanismos e Instrumentos de Financiamento do Transporte Público e Infraestrutura de Mobilidade Urbana Sustentável

9. SISTEMÁTICA DE MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO PERIÓDICA

1. APRESENTAÇÃO

Campo Limpo Paulista está, como a própria letra do hino municipal, “entre serras e colinas”. A sua topografia desafiadora juntamente com o padrão de desenvolvimento urbano que deu prioridade ao automóvel, trazem dificuldades para se pensar a mobilidade.

As calçadas irregulares e esburacadas, a escassez de faixas para ciclistas e a falta de acessibilidade são alguns fatores que caracterizam uma cidade com pouca mobilidade urbana, sendo necessária a implantação de um projeto que melhore a condição dos deslocamentos e, consequentemente, a qualidade de vida e bem-estar da população.

Para enfrentar esses desafios, torna-se fundamental a elaboração de um Plano Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável (PMMUS), que organize e planeje as ações para tornar a mobilidade urbana mais eficiente, segura e sustentável. O Plano Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável, de acordo com a Lei nº 12.587/2012, instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. O PMMUS é um instrumento de planejamento que deve contemplar as diretrizes da política nacional e as peculiaridades locais, com o objetivo de garantir o direito à mobilidade urbana de forma eficiente, segura, acessível e sustentável.

Isso significa que o PMMUS, de forma participativa, ouviu a população e considerou as especificidades do município. O plano tem como dever contemplar

diversas formas de deslocamento, como transporte público, bicicleta, pedestres, veículos motorizados, entre outros. Além disso, tem como princípio a integração entre as diferentes formas de transporte, com a finalidade de promover a intermodalidade e a complementaridade entre elas.

Portanto, o intuito do Plano Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável é tornar a cidade de Campo Limpo Paulista mais acessível, segura e sustentável por meio de metas e ações que priorizem a pessoa e não tão somente e prioritariamente o automóvel.

2. INTRODUÇÃO

O padrão de desenvolvimento urbano brasileiro priorizou o transporte motorizado individual por muito tempo, fazendo com que os automóveis conquistas sem a maior parte do sistema e infraestrutura viária. Portanto, no ano de 2012, foi aprovada e sancionada a Lei de Mobilidade Urbana, que, ao estabelecer a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), apresentou novas diretrizes para se pensar o espaço urbano de forma **sustentável** e **integrada**.

2.1 Conceitos

2.1.1. Mobilidade Urbana

Define-se mobilidade como a "possibilidade de mover (-se)" (MICHAELIS, 2023); portanto, no contexto urbano, a PNMU define, em seu artigo 4º, como a "condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano". Para isso, deve existir um sistema que possibilite a movimentação, o transporte, a partida e a chegada do sujeito e/ou da carga nos espaços.

2.1.2. Acessibilidade

Ainda no mesmo artigo 4º da PNMU define-se acessibilidade como a "facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomias nos deslocamentos desejados". É uma qualidade do espaço, uma condição - aquilo que tem acesso fácil ou

não. A acessibilidade universal garante que todos, sem exceção, tenham a capacidade de chegar em algum lugar; portanto, é a possibilidade de alcance a diversas vivências.

2.1.3 Sustentabilidade

A definição do termo no relatório intitulado Nosso Futuro Comum, da Organização das Nações Unidas (ONU), criada na Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento aparece como “o desenvolvimento sustentável é o desenvolvimento que encontra as necessidades atuais sem comprometer a habilidade das futuras gerações de atender suas próprias necessidades” e “na sua essência, o desenvolvimento sustentável é um processo de mudança no qual a exploração dos recursos, o direcionamento dos investimentos, a orientação do desenvolvimento tecnológico e a mudança institucional estão em harmonia e reforçam o atual e futuro potencial para satisfazer as aspirações e necessidades humanas”.

2.1.4 Transporte

Também no artigo 4º da PNMU, transporte é definido como “conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana”. Transporte e mobilidade não são sinônimos - o transporte faz parte da mobilidade, mas essa não se resume a ele. O sistema de mobilidade inclui os diferentes meios de transporte, motorizados e não motorizados.

2.1.5 Modal de Transporte

São os diferentes modos de transporte e são classificados em: de passageiros ou de cargas, público ou privado, motorizado ou não motorizado e individual ou coletivo. Muitas vezes é necessário fazer uso de mais de um modo, caracterizando o transporte multimodal.

3. JUSTIFICATIVA

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587/2012, deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade), que exige planos de mobilidade urbana como instrumentos de efetivação da política de mobilidade e critérios para Planos Diretores Estratégicos (PDE) em municípios com mais de 20 mil habitantes.

Em 2016, o Ministério Público, através de seu órgão técnico Centro de Apoio Operacional à Execução (CAEx), emitiu relatório técnico apontando falhas na Lei Complementar n° 473, de 26 de setembro de 2014, que alterava a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LPUOS) do Município de Campo Limpo Paulista, na Região Metropolitana de Jundiaí. A Lei Complementar n° 379 de 24 de novembro de 2009, por meio deste, solicitou a revisão do Plano Diretor vigente, onde devem ser incorporadas, no que couber na nova revisão, as informações já existentes sobre as fragilidades ambientais, compatibilizando-as com as expectativas do desenvolvimento urbano sustentável e do direito à cidade. A gestão territorial municipal também deveria ter como uma de suas metas a compatibilização entre diferentes modos de ocupação de uso do solo e o desenvolvimento socioeconômico, com o resguardo de áreas que contribuem para condições ambientais equilibradas.

Em 2019, novamente foi emitido relatório elaborado pelo CAEx, a pedido do Ministério Público, apontando as falhas encontradas no desenvolvimento da “revisão” do PDE e da LPUOS, que foram unificadas, pela Lei Complementar n° 535, de 17 de maio de 2019, Plano Diretor de Desenvolvimento, Uso e Ocupação do Solo. Foi recomendada a revisão da Lei Complementar n° 535/19 – Plano Diretor de Desenvolvimento, Uso e Ocupação do Solo e dos mapas que o acompanham, incorporando os apontamentos do parecer, incluindo as políticas estaduais relacionadas às diretrizes de gestão da APA Estadual Jundiaí e do Programa BIOTA-FAPESP. Devidos às diversas inconsistências e irregularidades encontradas no decorrer da elaboração e do texto da PDE produzida, esta foi revogada pela Lei Complementar nº 566, de 15 de março de 2022.

Esse quadro geral reforça a importância de atualização, adequação e revisão da legislação urbanística, de modo a compatibilizar o zoneamento do PDE, os Planos

Municipais de Resíduos, Saneamento, Política de Meio Ambiente, Ordenamento Territorial, Sistema Integrado de Drenagem e Habitação, e ainda ao Plano de Mobilidade o qual está sendo citado nesse termo.

O Plano Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável, o PMMUS, deverá ser subordinado às definições da legislação urbanística, no sentido em que esta definirá todos os padrões e critérios para o desenvolvimento urbano do município, bem como, áreas de preservação, os parâmetros sociais, ambientais e econômicos. Assim, o PMMUS será um instrumento associado que irá colaborar com os novos parâmetros a serem implantados na cidade.

A mobilidade urbana é requisito fundamental no desenvolvimento de um determinado território. Em se tratando de um município, a mobilidade determinará a circulação das pessoas e o acesso a bens e serviços dentro e no entorno do município; o padrão de desenvolvimento urbano e a ocupação de áreas periurbanas e rurais; a valorização do território e a disposição das atividades econômicas.

Construir um plano de mobilidade pressupõe um sistema onde os recursos e a infraestrutura sirvam do modo mais eficiente possível às necessidades de circulação de pessoas e de bens e serviços. Tal eficiência significa, em última análise, um sistema que propicie o bem-estar e livre circulação, adequada ao objetivo maior do município. Desta forma, podemos definir duas grandes linhas mestras:

1. A noção de que os recursos – financeiros, espaciais e ambientais – são escassos, de forma que um sistema eficiente possa ser também sustentável, ou seja, que o plano faça uso racional dos recursos para que ele possa no futuro ter continuidade preservando as áreas públicas e o meio ambiente;

2. Que tenha adequação ao Plano Diretor Vigente.

As diretrizes do plano de mobilidade seguem os princípios estabelecidos pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU/2007), guia do Ministério das Cidades, que definiu quatro grandes princípios:

-Melhoria da qualidade de vida;

-Sustentabilidade ambiental;

-Democratização dos espaços públicos;

-Gestão democrática.

Desta forma, o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável visa contribuir com diretrizes para construção de um sistema de mobilidade em consonância com as características locais do ambiente natural e do processo de urbanização, contribuindo para o desenvolvimento econômico e social da cidade, integrando-o ao quadro regional onde se insere e de acordo com as diretrizes definidas no âmbito federal.

Tendo, de forma latente, os efeitos de cidades que priorizam o meio de transporte motorizado e individual, a partir dos impactos ambientais, a sustentabilidade vem como uma ferramenta que seja capaz de suprir as necessidades presentes, sem comprometer as necessidades das gerações futuras. Por isso nos baseamos nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), iniciativa da Organização das Nações Unidas (ONU) para assim, reduzir as desigualdades sociais e proteger o meio ambiente.

Um sistema de mobilidade sustentável e integrado que, além de reduzir as distâncias de deslocamento, favorece o uso de transportes coletivos e incentiva o uso dos não-motorizados é capaz de reduzir impactos ambientais, contribuindo para a criação de uma cidade que oferece mais qualidade de vida aos seus habitantes.

4. POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

A aprovação da Lei Federal nº 12.587/2012 introduziu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, a PNMU, a qual determinou em 2020 que todos os municípios com mais de 20.000 (vinte mil) habitantes devem elaborar um Plano de Mobilidade Urbana que seja integrado com os respectivos Planos Diretores.

Em seus artigos 1º e 2º, respectivamente, considera objetivo da PNMU *"a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e*

mobilidade das pessoas e cargas no território do Município" e "*contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana".*

4.1 Princípios

Com base no art. 5º da Política Nacional de Mobilidade Urbana, os princípios fundamentais do PMMUS são:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII -justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

4.2 Diretrizes

Com base no art. 6º a Política Nacional de Mobilidade Urbana, as diretrizes fundamentais do PMMUS são:

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

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

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

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

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

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

VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

4.3 Objetivos

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

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

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

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

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

5. IMPACTOS DA MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

5.1 Impactos Sociais da Mobilidade Urbana Sustentável

5.1.1 Prevenção de Crimes por meio do desenho urbano

O CPTED (“Crime PreventionThrough Environmental Design” ou “Prevenção de Crimes por meio do desenho urbano”) é uma abordagem multidisciplinar que busca reduzir a criminalidade e aumentar a sensação de segurança nas cidades por meio da configuração do seu espaço. Para isso, é necessário aumentar a vigilância natural, ou seja, maximizar o campo de visão com recursos como a iluminação e fachada ativa, sem se utilizar de fechaduras, muros e câmeras que geram no ser humano sensação de hostilidade.

5.2 Impactos Econômicos da Mobilidade Urbana Sustentável

A mobilidade urbana sustentável pode gerar impactos econômicos importantes e de naturezas diversas para o município. É possível fomentar o desenvolvimento de territórios específicos através da implantação e/ou da melhoria da infraestrutura para garantir o acesso da população a bens e serviços. Também impacta no orçamento do município, gerando arrecadação ou despesa. Impacta ainda no dia a dia da população, não só pelo custo despendido no deslocamento em si e no comprometimento da renda mensal familiar destinada ao transporte, mas principalmente, no quanto se deixa de produzir no tempo perdido em congestionamentos e em viagens de longas distâncias.

5.3 Impactos Ambientais da Mobilidade Urbana Sustentável

Considerando que os sistemas de mobilidade são um dos maiores consumidores de energia seus impactos ambientais concentram-se, em sua, maioria, na emissão de gases causadores do efeito estufa, o que contribui para a mudança climática, e na emissão de partículas poluentes que degradam a qualidade do ar, afetando a saúde humana.

6. DIAGNÓSTICO E PROGNÓSTICO DA MOBILIDADE URBANA EM CAMPO LIMPO PAULISTA

6.1 Hierarquia de Vias

Para as vias existentes no município é adotada atualmente a seguinte classificação:

I- via regional (RE);

II- via arterial (E1);

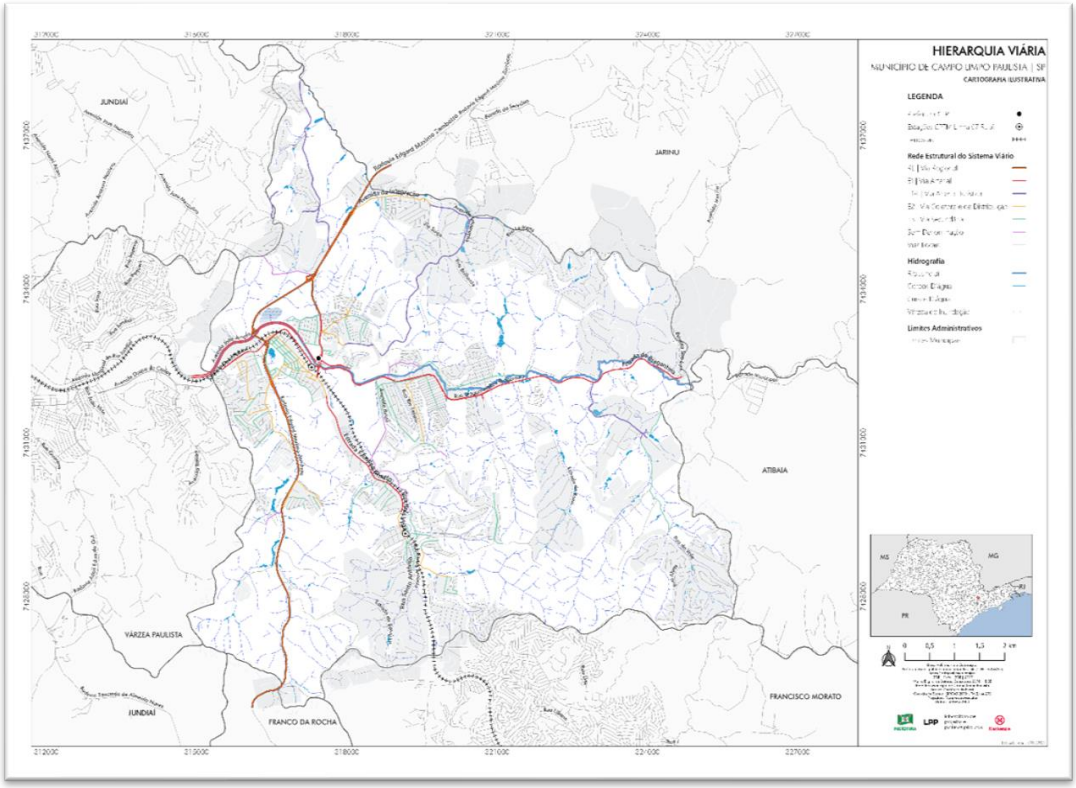
III- via arterial turística (E1-T);

IV- via coletora e de distribuição (E2);

V- via secundária (E3);

VI- via local (E4);

VII- via sem saída (E5).



Mapa 1: Cartografia ilustrativa de Hierarquia Viária Funcional

O município de Campo Limpo Paulista é cortado pela Rodovia SP-354, Edgard Máximo Zambotto (SP 354), a qual se conecta com as Rodovias Dom Pedro I, a norte, e Anhanguera e Bandeirantes, a sul. A Avenida Alfred Krupp e Avenida João Amato acompanham o rio Jundiaí, enquanto as outras vias arteriais se desenham a partir da topografia.

Em relação às vagas de estacionamento públicas, o município tem contrato de concessão de 10 anos assinado em 11/02/2020 com a empresa Datacity Serviços Ltda. para prestação de serviços de implantação, operação e fiscalização de estacionamento rotativo. O sistema não foi iniciado devido a pandemia de COVID-19, e atualmente se encontra em atualização para implantação e início do serviço.

6.2 Transporte Coletivo

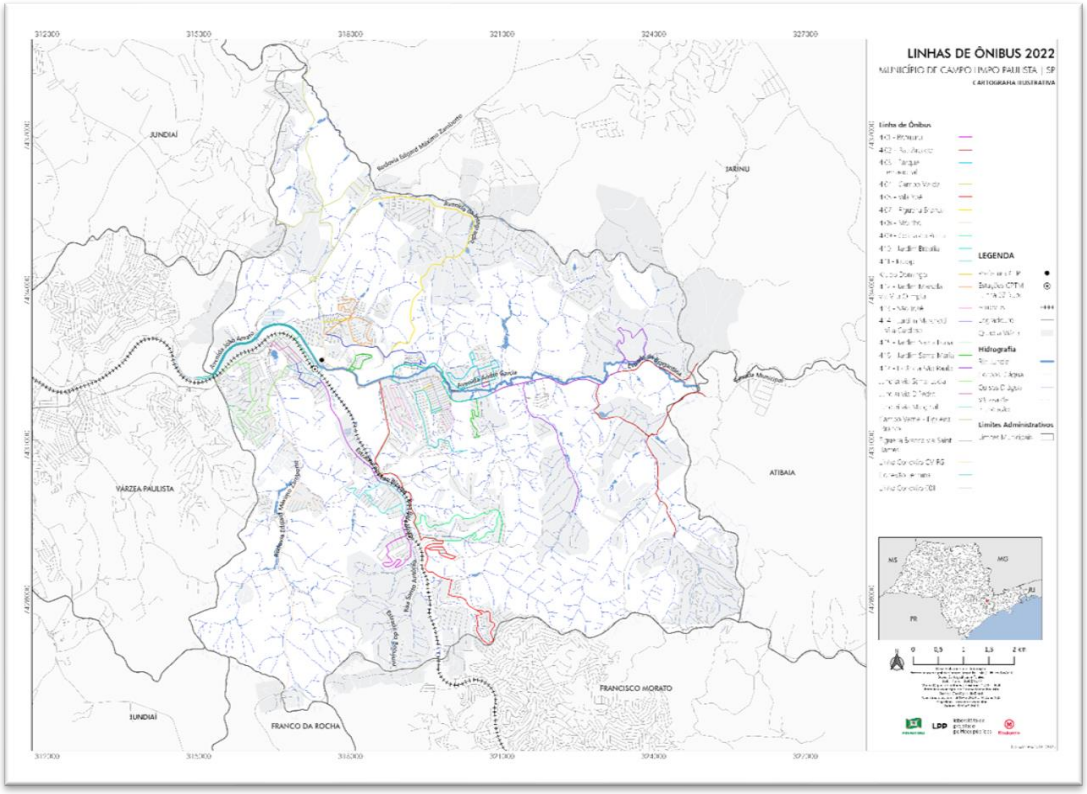
Na ferrovia, a linha que opera é a 7 – Rubi da CPTM, que transporta cerca de 373,4 mil passageiros por dia útil (novembro/2022) e dispõe de duas estações intermodais rodoferroviárias no município: Botujuru e Campo Limpo Paulista.

Já no transporte rodoviário, no ano de 1999, foi assinado o contrato de concessão de transportes coletivos urbanos com a empresa Rápido Luxo Campinas, denominada Concessionária, pelo período de trinta anos, esta atualmente oferece 17 linhas de ônibus urbanos ao Município.

A partir de 2022, o sistema urbano implantou o bilhete temporal, o qual foi possível abrir o terminal e integrar melhor as linhas de ônibus do município. Foi implantado o sistema de informação ao cliente, por meio do aplicativo móvel da empresa Cittamobi, disponibilizando sinal de internet wi-fi dentro dos veículos da frota, bem como GPS e ainda leitor facial nos validadores da bilhetagem eletrônica.

As linhas que ligam Campo Limpo Paulista a Várzea Paulista, Jundiaí, Cajamar e Francos da Rocha tem integração com as linhas urbanas operadas pela Concessionária, com pagamento de diferença de tarifa. O sistema urbano carrega em média 380 mil passageiros por mês.

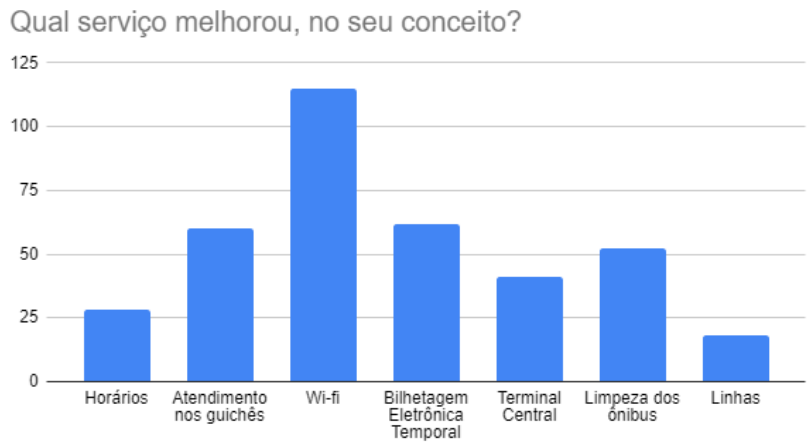
Temos ainda em operação, por outras empresas, 9 intermunicipais ligando Campo Limpo Paulistas aos municípios de Jundiaí, Várzea Paulista, Jarinu, Atibaia, Cajamar e Franco da Rocha.



Mapa 2: Cartografia ilustrativa da rede de linhas de ônibus

6.3 Pesquisas de Comportamentos na Circulação

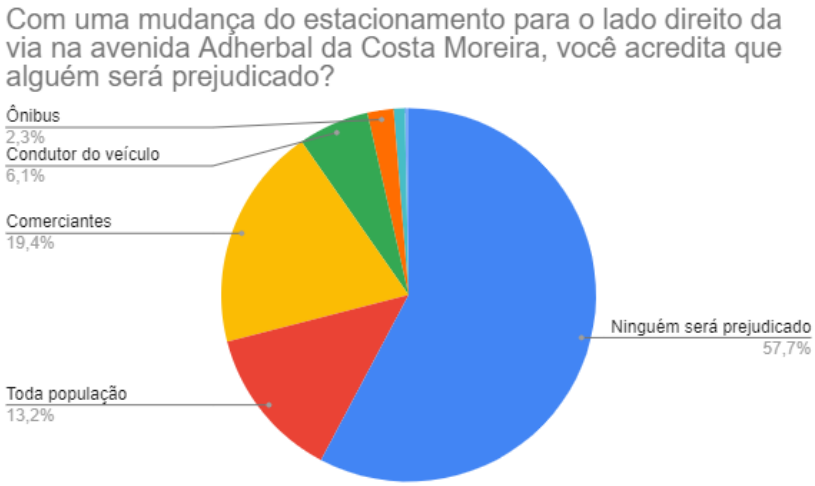
2022 - Pesquisa para melhoria do transporte coletivo em Campo Limpo Paulista: Pesquisa aplicada em 2022 para estudo de metas e ações para o aprimoramento do serviço do transporte coletivo, em relação ao período pré e pós pandemia do Covid 19. Foram obtidas 377 respostas.



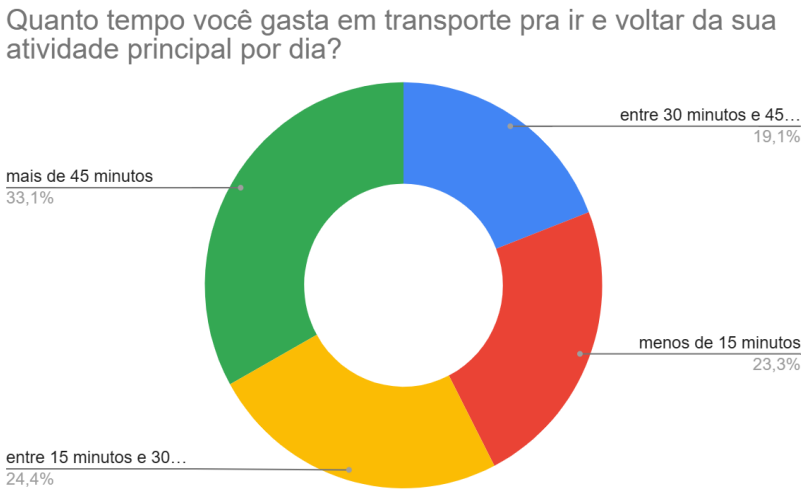
Contagem de Qual serviço melhorou, no seu conceito?

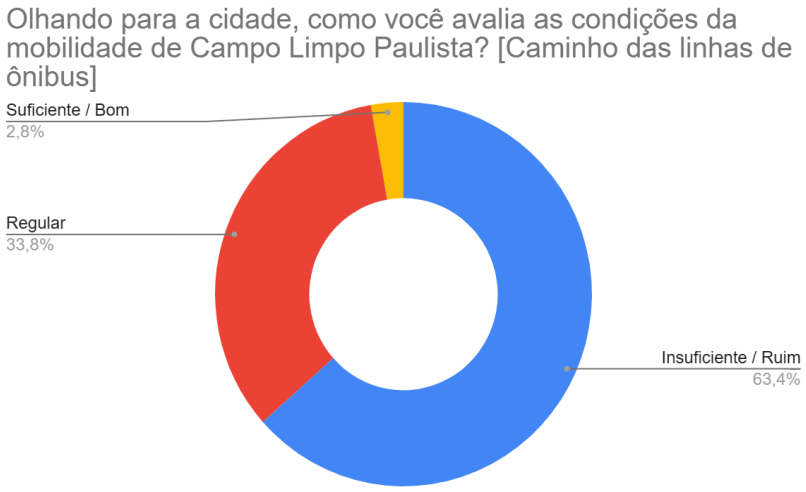
Contagem de Qual serviço piorou, na sua avaliação?

2022- Pesquisa estacionamento da Av. Adherbal da Costa Moreira (311 respostas): Pesquisa para saber a opinião da população sobre a possível nova localização de um estacionamento. Foram obtidas 311 respostas.

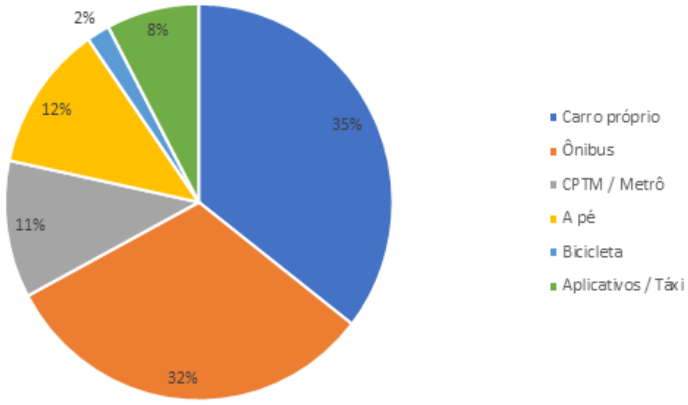


2023 - Formulário para Elaboração do Plano de Mobilidade: Foi realizado um questionário para a população opinar sobre o transporte no município e informar sua utilização no mesmo. Até o dia 24 de março de 2023 foram coletadas 193 respostas que apresentaram os seguintes resultados





6.3.1 Divisão modal



Dados do gráfico criado a partir da questão “Como você vai para a sua atividade principal?”:

35% Carro próprio

32% Ônibus

11% CPTM/Metrô

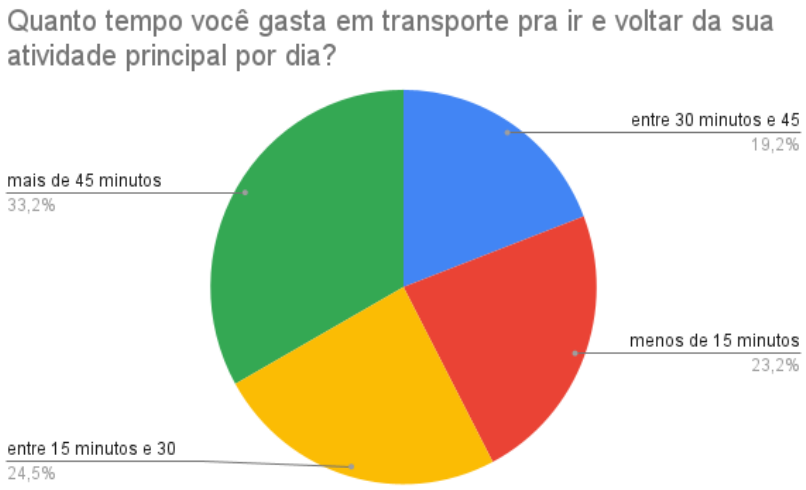
12% A pé

8% Aplicativos/Táxi

2% Bicicleta

A utilização de veículos particulares é alta diante da resposta rápida ao transporte em áreas com grandes inclinações e falta de integração de modais públicos.

6.3.2 Tempo de viagem



Dados do gráfico:

33% Mais de 45 minutos

20% Entre 30 e 45 minutos

26% Entre 15 e 30 minutos

21% Menos de 15 minutos

Diante das respostas presentes, 33% das pessoas que responderam ao questionário demoram mais de 45 minutos no translado de casa ao trabalho.

Considerando o tamanho do município, este número é agravante para a necessidade de olhar para um plano de mobilidade urbana sustentável de forma integrada e eficiente.

6.3.3 Consulta sobre Mobilidade Urbana

No final do questionário, foi pedido que a população deixasse suas opiniões e sugestões para a mobilidade do município. Uma das maiores queixas é a falta de ciclovias e ciclofaixas para os que se locomovem de bicicleta, além de insuficiência na infraestrutura e acessibilidade no sistema viário. Portanto, é importante ressaltar o pedido da população pelo protagonismo do usuário, não mais do automóvel.

7. POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE CAMPO LIMPO PAULISTA

São componentes do Sistema de Mobilidade Urbana Sustentável do município os seguintes:

I. sistema viário;

II. sistema de circulação de pedestres;

III. sistema de transporte coletivo público;

IV. sistema de transporte coletivo privado;

V. sistema cicloviário;

VI. sistema de logística e transporte de carga.

7.1 Princípios

Os princípios do Sistema de Mobilidade Urbana Sustentável são:

I. melhorar as condições de mobilidade da população, com conforto, segurança e diversidade, incluindo os grupos de mobilidade reduzida;

II. aumentar a rede de transporte público coletivo e não motorizado na divisão modal;

III. garantir integração entre os diferentes modais de transporte;

IV. promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade, incluindo a redução dos acidentes de trânsito, emissões de poluentes, poluição sonora e deterioração do patrimônio edificado;

V. promover elementos de transversalidade de políticas públicas;

VI. melhorar das condições de circulação das cargas no Município com definição de horários e caracterização de veículos e tipos de carga;

VII. preservar as Áreas de Proteção Permanente (APPs), sobretudo ao longo dos cursos d'água

7.2 Diretrizes

Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema de Mobilidade devem ser orientados segundo as seguintes diretrizes:

I. priorizar o transporte público coletivo, os modos não motorizados e os movidos a combustíveis não fósseis;

II. promover integração física, operacional e tarifária dos diferentes modos de transporte que operam no Município, reforçando o caráter de rede única com alcance metropolitano;

III. desenvolver o sistema viário, em especial, nas áreas de urbanização em consolidação.

8. OBJETIVOS, METAS E AÇÕES ESTRATÉGICAS

8.1 Transportes Ativos

Compreende-se por transporte ativo as formas de deslocamento não motorizado, sendo mais comuns: a caminhada, as bicicletas, os patins, os patinetes e os skates, entre outros não motorizados. Tem-se como objetivo incentivar o uso de modais ativos.

8.1.1. Pedestres

Transitar a pé pela cidade é um hábito que praticamente todo o cidadão realiza em algum momento do seu dia. Os motivos são os mais diversos, seja para acessar serviços ou fruir a cidade através de passeios, a caminhada vai muito além de sair do ponto A e chegar ao ponto B. Assim, alguns fatores devem ser levados em consideração para que a população possua o espaço adequado para realizar o deslocamento a pé, sendo, por exemplo, importante considerar: as distâncias e o tempo envolvidos, o relevo do terreno, a velocidade da caminhada, a qualidade da infraestrutura oferecida, a segurança do pedestre, os desvios, obstáculos e interrupções na rota, locais de descanso e sombra disponíveis, a qualidade e a atratividade da paisagem urbana, entre outros fatores.

Objetivos

Melhorar as condições de mobilidade da população, com conforto, segurança e diversidade, incluindo os grupos de mobilidade reduzida, além de melhorar as condições das calçadas e do bem-estar do pedestre.

Metas

I. Aprimorar as calçadas do município;

II. Melhorar as condições de acessibilidade dos passeios públicos do Município.

Ações Estratégicas

I. Pavimentar as calçadas, priorizando a ampliação das mesmas;

II. Implantar projeto de Alargamento de calçadas;

III. Implantar projeto de Calçadões;

IV. Implantar o projeto de pontos de conforto;

V. Ampliação do quadro de servidores do Departamento de Trânsito e Tranportes.

Projeto Alargamento de Calçadas

Ter um espaço corretamente dimensionado para os cidadãos poderem se deslocar confortavelmente pela cidade é fundamental para aumentar a qualidade de vida. De acordo com a Lei Federal de Acessibilidade ABNT NBR 9.050:2015, a largura mínima deve ser de 1,20 metros, mas essa medida não é suficiente para garantir a mobilidade de todas as pessoas. Na prática, é preciso levar em consideração aspectos como a presença de obstáculos, a inclinação do terreno, o fluxo de pedestres e a existência de áreas de circulação exclusiva para cadeirantes.

Outro fator importante para a possível implantação do projeto considerar a inclinação do terreno do município. Calçadas muito íngremes ou com desnível podem dificultar a mobilidade de pessoas com deficiência ou idosos. Nesse caso, é preciso adotar medidas de acessibilidade, como rampas e piso tátil, para garantir que essas pessoas possam se deslocar com segurança.

Além disso, a falta de acessibilidade pode excluir pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida do acesso a serviços e equipamentos urbanos, comprometendo a sua qualidade de vida e a sua autonomia. A largura de calçadas é um aspecto essencial para a construção de cidades mais acessíveis e inclusivas. As medidas de acessibilidade devem ser adotadas de forma ampla e efetiva, garantindo que todas as pessoas possam se deslocar com segurança e autonomia. Assim, se pretende ampliar a largura dos passeios, seja com obras definitivas ou com métodos de urbanismo tático, nas áreas onde haja uma grande circulação de pedestres.

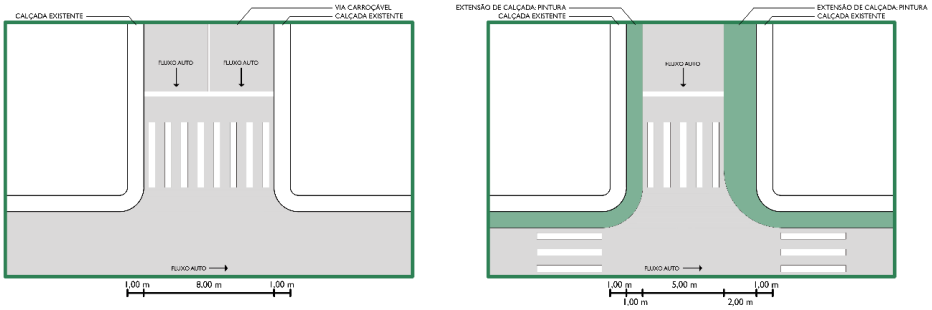


Ilustração 01: Esquematização de como se podem encontrar vias no município e a proposta de ampliação somente com pintura de via.

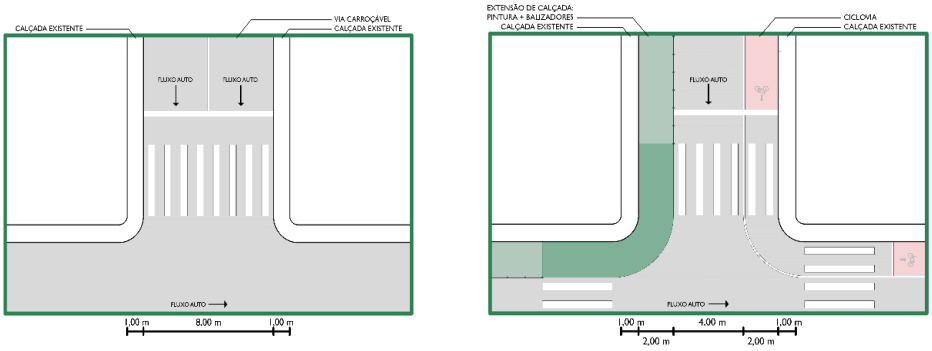


Ilustração 02: Esquematização de via no município e a proposta de ampliação de calçada com pintura e segregação por balizadores.

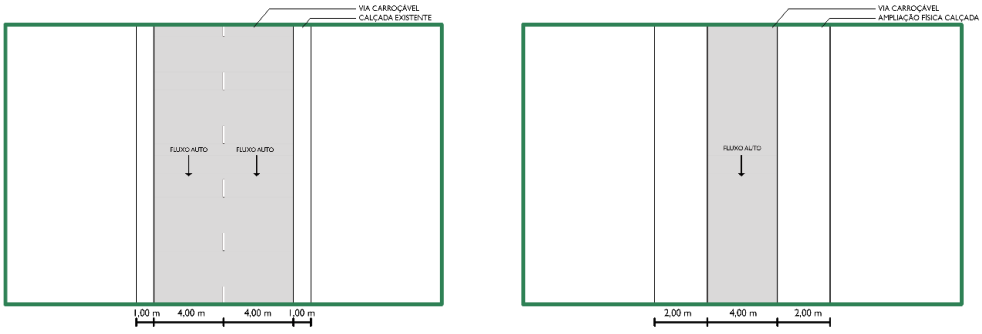
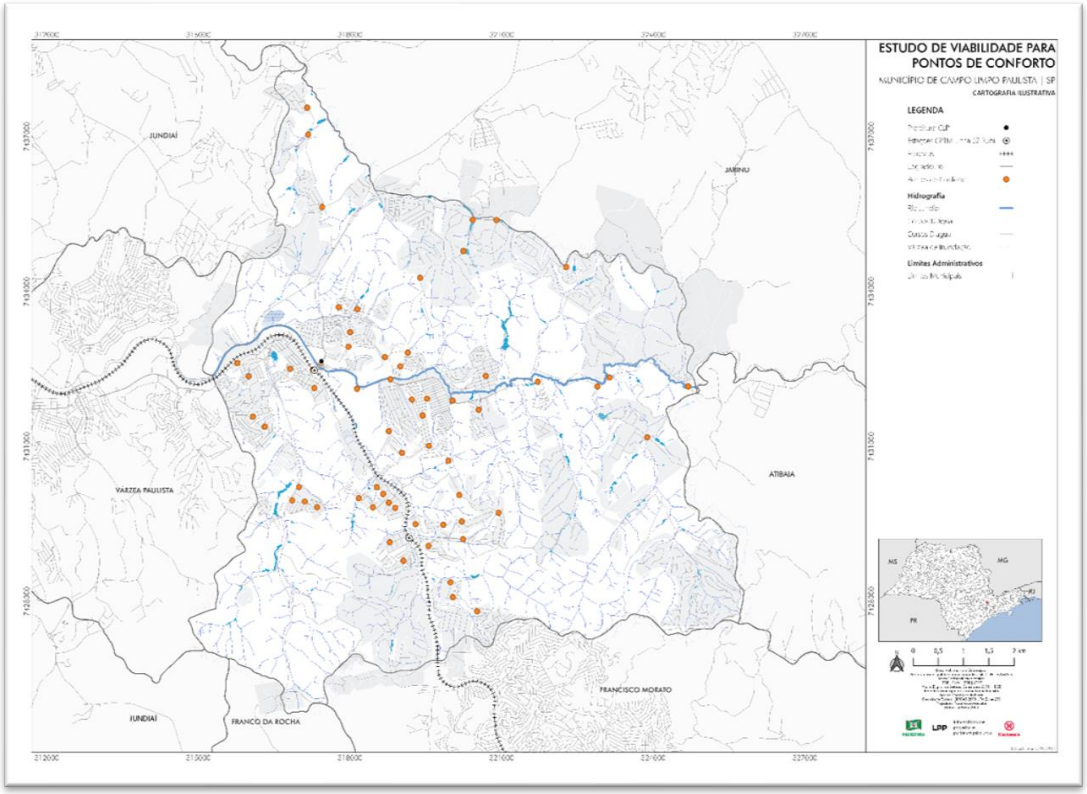


Ilustração 03: Esquematização de via no município e a proposta de ampliação de calçadas com ampliação física.

Projeto Pontos de Conforto:

Observando-se o município de Campo Limpo Paulista percebe-se que há poucos locais nas calçadas que ofereçam um nível mínimo de conforto para que as pessoas se desloquem a pé pelas vias. Faltam áreas de sombra e de descanso, por exemplo, fato que é agravado pela topografia difícil da cidade. Para estimular trajetos a pé se pretende criar pontos de conforto que são áreas junto aos passeios onde o cidadão poderá fazer pequenas paradas ao longo de seu percurso, usufruindo de bancos, sombras, bebedouros e tomadas para o carregamento de celular, entre outras facilidades.

Assim, o projeto traz a proposta de Pontos de Conforto ao longo das vias da cidade, como suporte aos pedestres que compõem por diferentes arranjos, exemplificados nas ilustrações 4, 5 e 6.



Mapa 3: Cartografia ilustrativa para o estudo de viabilidades de pontos de conforto no Município de Campo Limpo Paulista

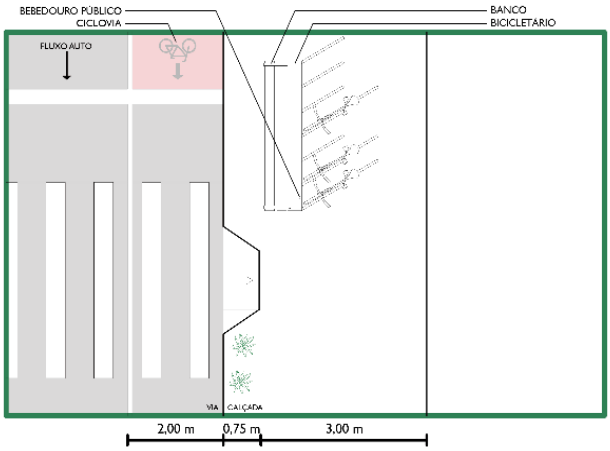


Ilustração 4: Esquematização de calçada no município com a proposta de Ponto de Conforto com banco, bebedouro público e bicicletário.

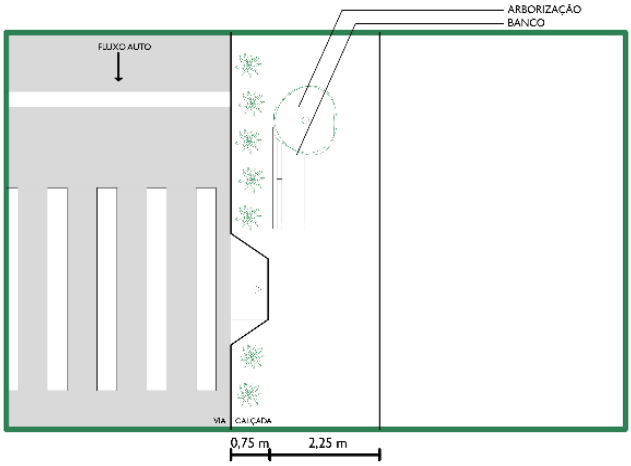


Ilustração 5: Esquematização de calçada no município com a proposta de Ponto de Conforto com banco e arborização.

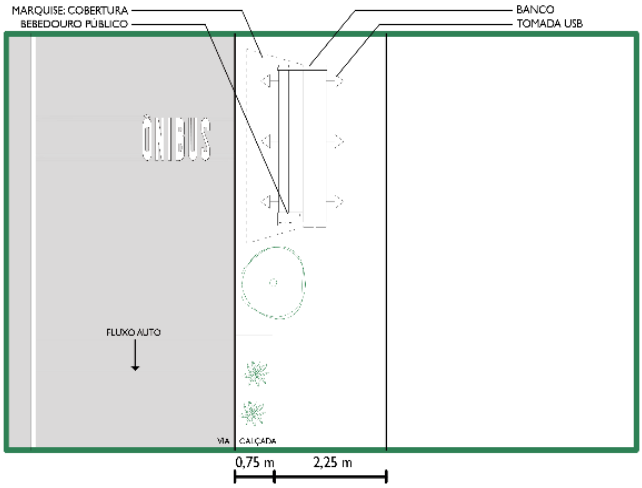


Ilustração 6: Esquematização de calçada no município com a proposta de Ponto de Conforto com banco, bebedouro público, acesso a tomadas usb e marquise.

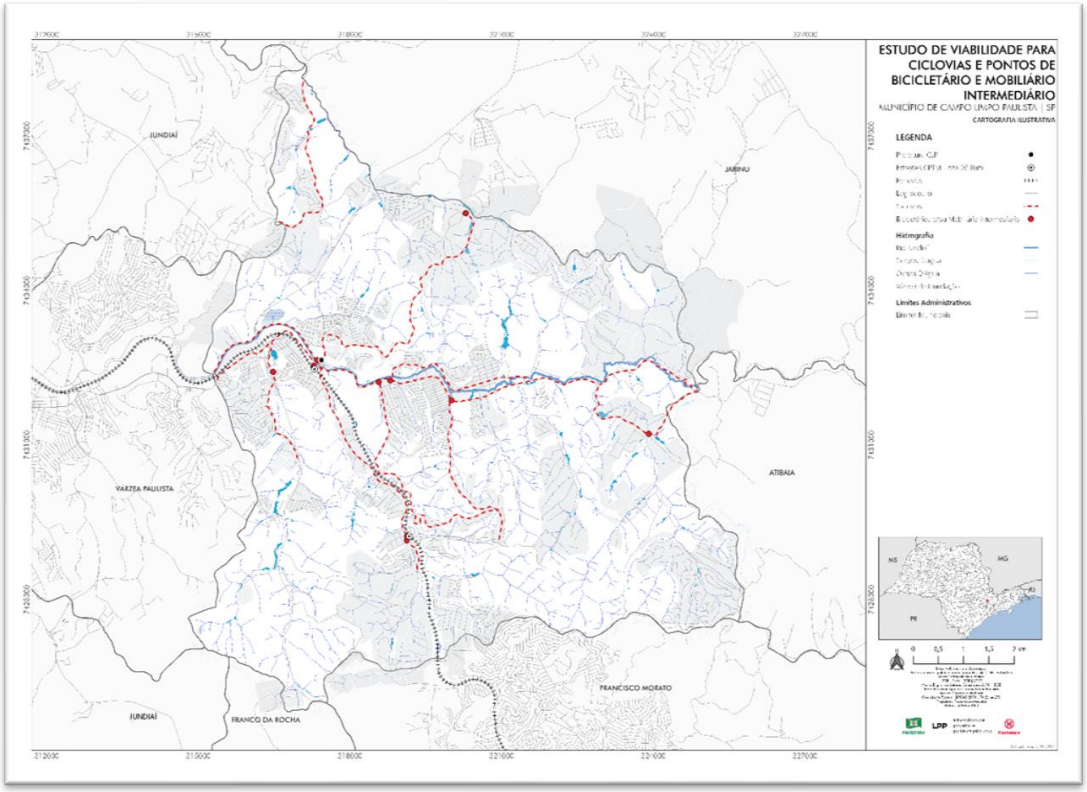
8.1.2.Bicicletas

Foto 1: Munícipe pedalando em via em Campo Limpo Paulista

Para que a bicicleta seja uma opção viável de transporte, é necessário investir em infraestrutura e incentivos que facilitem o seu uso. Dentre elas está a criação de ciclovias e ciclofaixas por proporcionarem mais segurança e conforto para os ciclistas, além de incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte. A criação de bicicletários seguros e acessíveis para serem protegidos contra roubos e vandalismo, além de poder contar com estrutura para estacionamento e manutenção das bicicletas.

Para oferecer maior conforto aos ciclistas durante seus trajetos nas ciclovias sugere-se a criação de Mobiliários intermediários, que consistem em ser pontos de apoio equipados com bancos, bebedouros, sombra, tomadas USB para carregamento de celulares e outros pequenos equipamentos e/ou serviços adequados como exemplificados na ilustração 6.

O intuito é que esse trabalho seja atrelado a campanhas de conscientização para incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte. Essas campanhas devem informar sobre os benefícios da bicicleta, como a economia de tempo e dinheiro, além de destacar a importância da segurança no trânsito.



Mapa 4: Cartografia ilustrativa para o estudo de viabilidades de ciclovias, pontos de bicicletário e mobiliário intermediário no Município de Campo Limpo Paulista

Objetivos

Estabelecer um sistema sólido de bicicletas no município.

Metas

I. Possuir uma rede de ciclovias;

II. Obter um serviço de bicicletas públicas;

III. Infraestrutura necessária para os bicicletários do município;

IV. Uso cotidiano de bicicletas por parte dos munícipes.

Ações Estratégicas

I. Elaboração de um plano cicloviário para o município;

II. Elaborar um estudo de ciclovias e infraestruturas;

III. Definição de ciclovias e pontos de infraestruturas;

IV. Ampliação do quadro de servidores do Departamento de Trânsito e Tranportes.

8.1.3. Carroças e veículos com tração animal

O uso de veículos de tração animal ainda é uma realidade em muitas cidades brasileiras. É uma forma de transporte econômica e eficiente, mas que requer regulamentação e cuidados especiais com os animais envolvidos.

Por isso o uso de veículos de tração animal deve ser regulamentado e monitorado pelas autoridades competentes. Isto garante que os animais sejam tratados com respeito e dignidade, e que não sejam explorados em excesso. É importante também, ressaltar que os condutores dos veículos de tração animal sejam capacitados e respeitem as normas de trânsito, além do uso de arreios adequados, a alimentação adequada dos animais, a higiene dos veículos e a observância das normas de trânsito.

Objetivos

Racionalizar a utilização de veículos com tração animal e carroças no município.

Metas

I. Regularizar a presença destes modais nas vias do município.

Ações Estratégicas

I - Criar Lei regulamentando a utilização de modais com tração animal;

II - Promover a fiscalização da utilização destes modais;

III - Ampliação do quadro de servidores do Departamento de Trânsito e Tranportes.

8.2. Serviços de Transporte Público Motorizados

8.2.1. Transporte Coletivo sobre Pneus

8.2.1.1. Ônibus

Os ônibus são uma solução de transporte público das mais eficientes dentre os modais. Eles são acessíveis, sustentáveis e versáteis, e podem ser ainda mais eficientes com a utilização de tecnologias de ponta e um bom planejamento urbano. Investir em ônibus nas cidades é investir em um futuro mais sustentável e acessível para todos.

Além de garantir o acesso igualitário ao transporte público para todos os estes traz mobilidade onde outros transportes públicos não conseguem, sua versatilidade possibilita chegarem a áreas que outros meios de transporte não conseguem, como áreas rurais ou bairros periféricos.

Objetivos

O objetivo fundamental dos serviços de transporte público coletivo é melhorar a qualidade da prestação de serviço em relação aos seus usuários.

Metas

I. Reavaliação do sistema do transporte coletivo urbano existente;

II. Revisão do contrato de concessão da empresa com as seguintes diretrizes:

   a. Melhoria da infraestrutura, tendo em vista as obrigações da Concessionária de acordo com o contrato de concessão vigente (Cláusula 12.5: Manter e conservar os abrigos de ônibus existentes, pintando-os pelo menos uma vez ao ano);

   b. Implantação de novas formas de pagamento para recarga e pagamento da bilhetagem eletrônica, por exemplo, através depix, cartão de crédito e de débito;

III. Articulação com o Governo do Estado para integração dos transportes coletivos - ônibus e trem (CPTM).

Ações Estratégicas

São ações para o serviço de transporte público coletivo:

I. De acordo com a Cláusula 12.18 das obrigações da Concessionária: Manter em atividade, a idade média da frota em operação no serviço objeto desta licitação, de no máximo 05 (cinco) anos, contados da data da fabricação dos veículos e em bom estado de conservação, padronizadas conforme normas dos órgãos competentes da Prefeitura;

II. Aumentar quantidade de horários conforme demanda do município;

III. Levantamentos e estudos para definir o tipo de veículo compatível com as características de cada região da cidade;

IV. Definição de padrões de qualidade para o serviço de transporte coletivo;

V. Implantação de central de fiscalização de transporte coletivo;

VI. Estudo para implantação de redução de tarifa 1(um) sábado por mês;

VII. Estudo para redução do valor da tarifa praticado e/ou tarifa zero;

VIII. Bilhetagem eletrônica temporal entre linhas urbanas e suburbanas;

IX. Capacitação e reciclagem técnica dos funcionários da fiscalização de transporte;

X. Constituir o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana;

XI. Pavimentação das vias ainda não pavimentadas para melhor atender ao transporte coletivo e transporte de educação;

XII. Melhorias junto à empresa Concessionária em campanhas educativas sobre respeito e atendimentos aos usuários;

XIII. Regulamentação dos procedimentos sobre a gratuidade por pessoas com deficiências;

XIV. Realização de pesquisa de origem/destino;

XV. Padronização e melhoria da qualidade dos abrigos de ônibus;

XVI. Avaliação e estudo para implantação, na estrada da Bragantina, ponto de parada adequada à ônibus articulado para integração urbana e intermunicipal, feitas com cartão e fora do terminal, tendo em vista as obrigações da Concessionária na Cláusula 12.25: Apresentar proposta de integração das linhas urbanas às linhas suburbanas de Jundiaí;

XVII. Revisões periódicas de contrato;

XVIII. Criar novas diretrizes para uma nova concessão;

XIX. Ampliação do quadro de servidores do Departamento de Trânsito e Tranportes.

8.2.1.2. Outras soluções modais sobre pneus

Além do sistema de ônibus convencional outras soluções podem ser utilizadas para a melhoria da mobilidade sobre pneus no município. Sistemas tronco-alimentados como os BRT, por exemplo, podem melhorar em muito a eficiência do transporte.

A implementação, a nível intermunicipal, de um sistema de BRT pode ajudar a reduzir o congestionamento do tráfego e a melhorar a qualidade do ar na cidade, oferecendo uma opção de transporte mais ecológica. Mais que isso, pode melhorar a mobilidade e a acessibilidade para os moradores da cidade, fornecendo uma maneira mais conveniente e acessível de se deslocar. Isso pode ajudar a aumentar a qualidade de vida para os moradores locais, especialmente aqueles que não têm acesso a um veículo particular.

Outra possibilidade para melhorar a mobilidade seria a implantação de um sistema integrado de vans e/ou microônibus, principalmente para oferecer o serviço de transporte no interior de bairros, em áreas muito íngremes e de difícil acesso pelos ônibus convencionais.

Objetivos

Aprimorar a mobilidade e acessibilidade no município.

Meta

I. Viabilizar formas efetivas e limpas de mobilidade urbana no município;

II. Ter um estudo de viabilidade de diferentes modais na cidade de Campo Limpo Paulista.

Ações Estratégicas

I. Elaborar um estudo de viabilidade para a possibilidade de implantação da Tarifa Zero no município;

II. Elaborar um estudo de viabilidade de outras soluções de modais no município;

III. Ampliação do quadro de servidores do Departamento de Trânsito e Tranportes.

8.2.2. Transporte Coletivo sobre Trilhos

O transporte coletivo sobre trilhos é bastante eficiente em termos de tempo de viagem, de energia e segurança ao passageiro, sendo projetado também para reduzir a poluição, minimizar o risco de acidentes e ser uma opção acessível a pessoas com deficiência, idosos e crianças.

8.2.2.1. Trem Metropolitano

A capacidade de transporte e velocidade do trem metropolitano, especialmente em horários de pico, libera o fluxo das rodovias no município campo-limpense uma vez que promove a locomoção de uma grande parte dos cidadãos que necessitam circular entre o município, cidades vizinhas, Jundiaí e São Paulo para cumprir com suas atividades diárias.

Ações Estratégicas

I - Elaborar um estudo para aprimorar a integração dos diferentes modais disponíveis às estações do trem metropolitano presentes no município, visando maior acessibilidade e sustentabilidade.

8.2.2.2. Outras soluções modais sobre trilhos

Além de efetuar ligações metropolitanas os modais sobre trilhos também se prestam a solucionar a mobilidade dentro do contexto urbano. Os trens e VLTs, por exemplo, são sistemas de transporte público que podem ser implantado em municípios de pequeno e médio porte, sendo projetados para atender a demanda de transporte em áreas urbanas, com trilhos e rotas específicas, permitindo uma operação mais eficiente e previsível.

Uma das principais vantagens dos trens e VLTs é que eles podem operar em rotas compartilhadas com outros modos de transporte, como ônibus e bicicletas. Isso permite que os usuários se desloquem para diferentes partes da cidade sem precisar trocar de meio de transporte, o que é muito conveniente e econômico. Além disso, esses sistemas são capazes de transportar um grande número de pessoas em um curto período de tempo, o que pode ajudar a reduzir o congestionamento nas ruas.

Ações Estratégicas

I - Elaborar um estudo de viabilidade para verificar a possibilidade de implantação de linhas de trens e/ou VTLs integrados ao sistema de mobilidade do município.

8.3. Transporte Individual Motorizado

O transporte individual motorizado historicamente tem sido a opção mais comum de deslocamento para a maioria das pessoas, o que tem levado a problemas como congestionamentos, poluição do ar e sonora, e aumento de acidentes de trânsito.

Embora seja inegável que o automóvel traga conforto e conveniência, é importante lembrar que ele não é a única opção de transporte disponível. A bicicleta, o transporte público e até mesmo a caminhada são alternativas mais sustentáveis e saudáveis, que podem trazer benefícios tanto para a saúde individual quanto para a coletiva.

Portanto, é preciso repensar a nossa relação com o carro e buscar outras formas de nos deslocarmos pela cidade, de forma mais consciente de forma a construir cidades mais humanas, saudáveis e sustentáveis para todos.

8.3.1 Transporte Individual Público

O transporte individual público é uma forma conveniente de se locomover pela cidade, e é cada vez mais popular entre os moradores urbanos. Dentre os meios mais comuns estão os serviços de táxis e o transporte por aplicativos.

Objetivos

Organizar os pontos de embarque e desembarque do transporte individual público.

Metas

I. Demarcar os pontos de embarque e desembarque do transporte individual público junto aos principais locais turísticos, de grande circulação de pessoas e de interesse público a fim de reduzir conflitos com outros modais e congestionamentos durante a operação.

Ações Estratégicas

I. Desenvolver e implantar uma sinalização padronizada para indicar os pontos de embarque e desembarque de passageiros do transporte individual público;

II. Ampliação do quadro de servidores do Departamento de Trânsito e Tranportes.

8.3.2 Transporte Individual Privado

O transporte individual privado é caracterizado por veículos motorizados de uso particular e sua crescente quantidade nas ruas impacta na fluidez do trânsito, na qualidade do ar, na poluição sonora e em outros aspectos que interferem diretamente na qualidade de vida dos cidadãos.

Objetivos

Racionalizar o uso do transporte individual motorizado, integrá-lo a outros modais, reduzir o congestionamento e a poluição atmosférica causada pelo seu uso.

Metas

I. Melhorar a sinalização viária;

II. Melhorar a fiscalização sobre os motoristas para garantir o cumprimento das regras de circulação estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro;

III. Desestimular o uso do transporte privado individual.

Ações Estratégicas

I. Revisar a sinalização viária existente e promover ajustes para torná-la mais eficiente e padronizada;

II. Aumentar o número de agentes de fiscalização viária;

III. Elaborar projetos de engenharia de tráfego e desenho urbano para melhorar a fluidez viária com foco na segurança dos cidadãos;

IV. Elaborar um estudo de viabilidade para desenvolver instrumentos de controle sobre a emissão de gases poluentes e ruídos veiculares;

V. Promover ações de educação em mobilidade junto aos cidadãos;

VI. Ampliação do quadro de servidores do Departamento de Trânsito e Tranportes.

8.4. Transporte Escolar

O transporte escolar é um serviço importante e essencial na mobilidade urbana das cidades. Muitos alunos dependem deste serviço para chegar à escola, principalmente aqueles que moram em bairros mais afastados ou não têm acesso a linhas regulares de transporte público. Além disso, ele contribui para a redução do tráfego de veículos particulares nas ruas, já que muitos pais optam por esse serviço para levar e buscar seus filhos na escola. Com isso, há uma diminuição da poluição e dos congestionamentos, melhorando a fluidez do trânsito e reduzindo o tempo de deslocamento.

Os veículos utilizados no transporte escolar são regularmente vistoriados e passam por inspeções para garantir que estejam em boas condições de uso. Além disso, os motoristas são treinados para dirigir de forma segura e responsável, seguindo as leis de trânsito e respeitando os limites de velocidade. O transporte escolar é um agente importante na mobilidade urbana do município de Campo Limpo Paulista.

Objetivos

Melhorar o serviço de transporte escolar.

Metas

I. Ampliar a cobertura de atendimento;

II. Melhorar o atendimento.

Ações Estratégicas

I. Estudo para elaboração da cobertura de atendimento do serviço;

II. Manter a rotina de vistorias e fiscalizações para garantir aqualidade da frota de veículos;

IV. Revisão das leis existentes;

V. Ampliação do quadro de servidores do Departamento de Trânsito e Tranportes.

8.5. Integração dos Modos de Transporte

Com o aumento crescente da população e do número de veículos nas cidades a mobilidade urbana tem se tornado um dos principais desafios enfrentados pelos gestores públicos. Para solucionar essa questão, são fundamentais que haja uma integração efetiva entre os diferentes modos de transporte disponíveis, como ônibus, bicicletas, metrô, trem e outros.

Para a integração ser mais efetiva ela deve ocorrer em diversos âmbitos, preferencialmente de forma simultânea, como, por exemplo, a integração entre a

infraestrutura, as tarifas e as informações aos usuários. O município deve estimular a criação de um sistema multimodal que ofereça aos cidadãos uma forma de deslocamento que responda às suas necessidades, equalizando fatores como tempo, distância, custo, conforto, autonomia e qualidade, entre outros.

Por fim, é importante ressaltar que a integração dos modos de transporte é fundamental para a melhoria da mobilidade urbana e para o desenvolvimento sustentável das cidades. Com a implantação de sistemas de transporte integrados e eficientes, é possível reduzir os congestionamentos nas estradas, diminuir a emissão de poluentes e garantir um transporte mais seguro e confortável para todos os usuários.

Objetivos:

Promover a integração dos serviços de transportes no município.

Metas:

I. Articulação com os Governos Federal e Estadual sobre subsídio para a integração do urbano com o intermunicipal;

II. Articulação com o Governo Estadual sobre a integração ônibus e trem;

III. Articulação com a Região Metropolitana a integração com as linhas intermunicipais de Jarinú e Atibaia.

Ações Estratégicas:

I. Implantação de bolsões de estacionamentos;

VI. Implantação de bicicletários;

VII. Ampliação do quadro de servidores do Departamento de Trânsito e Tranportes.

8.6. Circulação Viária

Com a crescente demanda de veículos e a infraestrutura limitada, é essencial buscar soluções para tornar o fluxo de veículos mais eficiente e seguro. O planejamento viário é um elemento crucial para garantir a circulação viária eficiente. Para isso, é

necessário considerar diversos fatores, como o fluxo de veículos, o perfil dos usuários, a topografia da região, a sinalização e a geometria das vias.

A sinalização viária e a gestão do tráfego são outros fatores importantes para garantir a circulação viária segura e eficiente. Além da conscientização dos usuários da via, pois é essencial que estejam cientes de suas responsabilidades e ajam de forma consciente e responsável para o funcionamento efetivo e seguro das vias.

Objetivos:

Melhoria na articulação com a circulação viária urbana com as rodovias, além de integrar as diretrizes do Plano Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável, o Plano Diretor e Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo.

Metas:

I. Ampliar a fiscalização com relação ao cumprimento da legislação de trânsito;

II. Reduzir números de acidentes e conflitos viários;

III. Melhorar os deslocamentos com segurança;

IV. Retirada de veículos abandonados de vias públicas;

V. Com a revisão da Lei de Complementar deParealemento, Uso e Ocupação do Solo, e do Código de Obras, não permitir rebaixamento total de frente do lote;

VI. Regulamentação do transporte por aplicativo;

VII. Implantação de galpão para organização do sistema operacional de fiscalização e manutenção de sinalização.

Ações Estratégicas:

I. Realização de estudos para melhoria do sistema viário em pontos estratégicos:

II. Articulação com o Governo Estadual (CPTM) ou MRS para instalação de projetos de sutura do bairro de Botujuru devido à fragmentação pelos trilhos da CPTM;

III. Implantação de melhorias na Rodovia Edgard Máximo Zambotto - SP 354 para os acessos às áreas urbanas a partir de articulações com o Departamento de Estradas de Rodagem (DER);

IV. Implantação de melhorias de obras viárias;

V. Implantação de ações para atendimento as diretrizes como medidas mitigadoras para empreendimentos considerados polos geradores de tráfego;

VI. Atualização da hierarquização viária do município;

VII. Executar em 100% a sinalização vária nos 246 km de vias pavimentadas;

VIII. Projeto de estudo de adaptação de invasões de calçadas por comércios locais;

IX. Projetos de arborização nas vias do município;

X. Planejamento para implantação de calçadas em estradas do município;

XI. Estudos para identificar as causas dos acidentes de trânsito;

XII. Aquisição de veículos para o Departamento de Trânsito e Transportes;

XIII. Criação de lei de concessão de guincho municipal;

XIV. Implantação de campanhas mensais e programas de educação em mobilidade nas escolas;

XV. Estudos e recursos para ampliação do número de equipamentos de fiscalização de velocidade, avanço de sinal vermelha e parada sobre a travessia;

XVI. Readequar a iluminação pública voltada aos pedestres;

XVII. Desobstruir as calçadas, principalmente com estacionamento que utilizam recuos impróprios;

XVIII. Realização de contagem volumétrica nos principais acessos da cidade.

XIX. Ampliação do quadro de servidores do Departamento de Trânsito e Tranportes.

8.7. Infraestrutura do Sistema de Mobilidade Urbana

Cabe à infraestrutura oferecer as melhores condições para que os serviços de circulação e transporte sejam oferecidos aos cidadãos nas áreas urbanas, independentemente da forma de deslocamento escolhida, sendo esses organizados e gerenciados para garantir uma mobilidade eficiente, segura e sustentável.

Objetivos:

Prover a infraestrutura necessária e adequada ao pleno funcionamento do sistema de mobilidade urbana em todo o território do município de Campo Limpo Paulista.

Metas:

I. Garantir a acessibilidade universal;

II. Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade;

III. Atender as normas técnicas de acessibilidade (NBR - 9050);

IV. Assegurar o deslocamento de pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V. Implantação de ciclovias e ciclofaixas interligadas no município;

VI. Projeto de interligação dos parques por ciclovias;

VII. Articulação com a RMJ para criação de ciclovia ou ciclofaixas na marginal entre as 3 cidades;

VIII. Implantar infraestrutura nas paradas de ônibus (terminais, baias, abrigos, sinalização, bancos, acessibilidade);

IX. Adaptação das calçadas existentes para acessibilidade;

X. Criar manual com orientações e procedimentos para execução de calçadas;

XI. Padronizar, ampliar e implantar passeios públicos em todo o município;

XII. Redesenho das vias urbanas para redemocratização do espaço urbano;

XIII. Promover a iluminação pública por energia solar;

XIV. Ampliar a arborização urbana do município;

XV. Incentivar utilização de pavimentos permeáveis;

XVI. Aumentar a fiscalização no transporte coletivo, assegurando o perfeito funcionamento dos elevadores;

XVII. Requalificar a área do terminal para acessibilidade.

Ações Estratégicas:

I. Implantação de sinalização viária em todas as ruas pavimentadas do município;

II. Implantação de faixas elevadas em vias necessárias;

III. Implantação do Projeto de Duplicação da Avenida Alfried Krupp e adequação de todo o entorno;

IV. Projeção de ligação da Estrada da Bragantina com a região de Botujuru;

V. Projeção de ligação da região de Botujuru com a SP 354;

VI. Criação de incentivos para residências que tem abrigo ou parada em frente a sua residência;

VII. Elaborar um estudo de viabilidade de instalação de barreiras urbanísticas e arquitetônicas;

VIII. Elaborar um estudo de implantação de semáforos com aviso sonoro e sinalização orientativa;

IX. Implantação de iluminação pública voltadas para a calçada;

X. Demarcação de calçadas fora do padrão;

XI. Rebaixamento de guias ou meios fios em esquinas e locais onde houver faixa para travessias de pedestres em toda área central;

XII. Rebaixamento de guias nas escolas municipais e implantação de vagas especiais;

XIII. Implantação de sinalização no passeio público nas proximidades do Hospital de Clínicas de Campo Limpo Paulista;

XIV. Definição de locais e implementação de piso tátil;

XV. Implantação de faixa elevada em travessia quando não for possível a implantação de rebaixamento de guias;

XVI. Ebaboração da legislação municipal sobre calçadas;

XVII. Ampliação do quadro de servidores do Departamento de Trânsito e Tranportes.

8.8. Polos Geradores de Viagens

Polos geradores de viagens são locais que têm a capacidade de atrair turistas e gerar fluxo de visitantes para uma determinada região. Estes podem ser explorados de forma sustentável, buscando minimizar impactos ambientais e culturais negativos e promovendo a preservação dos recursos naturais e culturais da região. Dessa forma, o turismo pode ser uma atividade economicamente viável e socialmente responsável.

Objetivos:

Trazer a partir dos Polos Geradores de Viagens (PGV) atrativos para o município, além de promover integração com a mobilidade urbana.

Metas:

I. Sinalizar os acessos principais de pontos de atrativos turísticos, artísticos e culturais da cidade;

II. Facilitar os acessos aos parques da cidade;

III. Promover a avaliação de impactos urbanos para grandes empreendimentos públicos e privados que possam ser potenciais polos geradores de viagens;

IV. Distribuir de forma mais equilibrada as atividades no território visando minimizar a necessidade de viagens motorizadas.

Ações Estratégicas:

I. Revitalizar as praças;

II. Implantar casas de projetos habitacionais em locais com presença de serviços básicos de saúde e educação;

III. Adequar e estudar a área de funcionamento das feiras livres;

IV. Implantações de conjuntos habitacionais em áreas urbanizadas, adensadas e de fácil acesso;

V. Estudos para melhoria da circulação viária nos horários de entrada e saídas de escolas;

VI. Requalificação do entorno do terminal central;

VII. Implantação de equipamentos públicos em áreas adensadas e de fácil acesso;

VIII. Ampliação do quadro de servidores do Departamento de Trânsito e Tranportes.

8.9. Transporte de Cargas

Objetivos:

Setorização de vias para uso de transportes de cargas com o intuito de reduzir nível de poluentes centrais. Além de reduzir os impactos no trânsito, minimizar os acidentes e promover a eficiência na distribuição de cargas.

Metas:

I - Regulamentar as paradas e rotas;

II - Restringir horários de circulação do transporte de cargas em regiões centrais.

Ações Estratégicas:

I. Elaboração do Plano de Circulação do Transporte de Cargas;

II. Ampliação do quadro de servidores do Departamento de Trânsito e Tranportes.

8.10. Áreas e Horários de Acesso e Circulação Restrita ou Controlada

Para o bom funcionamento de uma cidade é importante organizar horários de entrada de caminhões de mercadorias e carro forte, como também, possíveis horários de fechamento de ruas para uso como calçadões para lazer de pedestres e ciclistas.

Objetivos:

Estimular a criação de ambientes mais seguros e amigáveis para a circulação de pedestres e fomentar o lazer;

Metas:

I. Criação de vias fechadas aos domingos e feriados para áreas de lazer;

II. Realizar um projeto piloto, com fechamento de vias para utilização de pedestres e ciclistas em finais de semana;

III. Implantação do Projeto de calçadão.

Ações Estratégicas:

I. Fechamento de ruas aos domingos e feriados para a prática de lazer;

II. Realização de campanhas e consultas a sociedade sobre o tema;

III. Ampliação do quadro de servidores do Departamento de Trânsito e Tranportes.

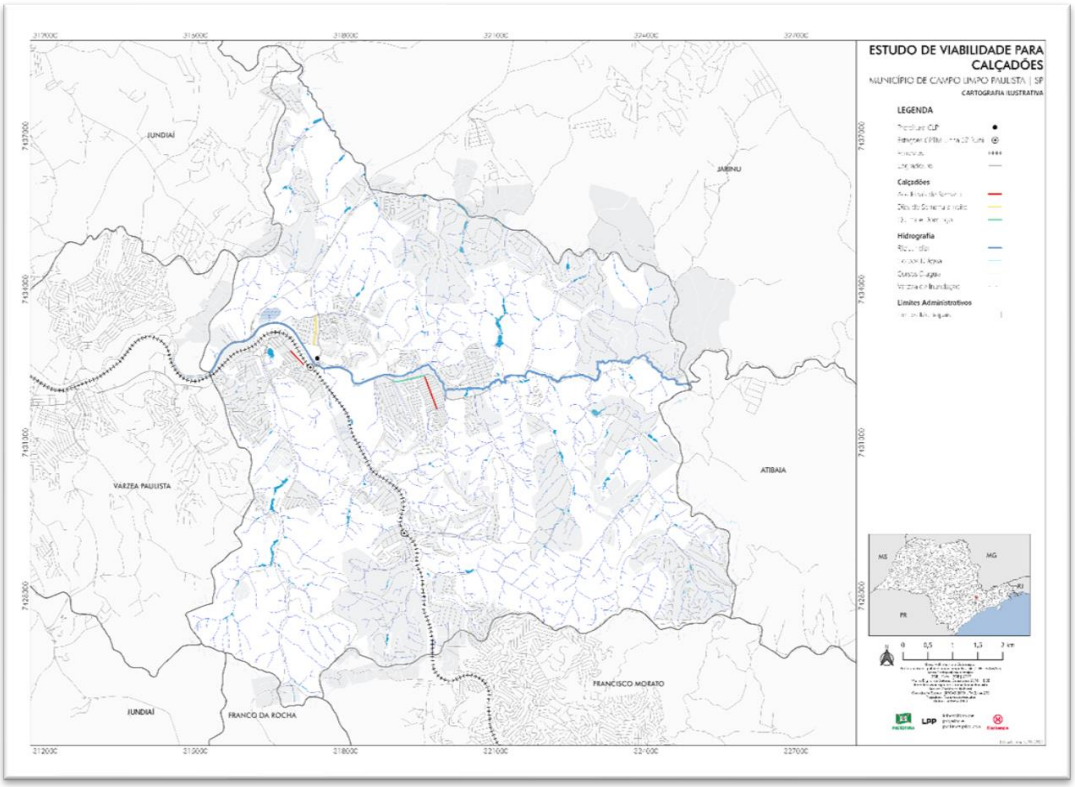
Projeto Calçadões Dia e Noite:

Os calçadões têm sido uma parte essencial da paisagem urbana em todo o mundo há muitos anos. Oferecem uma série de benefícios para moradores, visitantes e proprietários de empresas. Este incorpora o aumento do tráfego de pedestres, pois por serem projetados especificamente para pedestres, são mais atraentes para as pessoas caminharem do que ruas movimentadas com carros. Com a adição de calçadões em

áreas comerciais, é provável que mais pessoas visitem lojas e empresas na área, aumentando assim o tráfego de pedestres. Isto pode levar a um aumento nas vendas para as empresas locais.

A possibilidade de implantação do projeto Calçadões tem como objetivo trazer muitos benefícios para a cidade, incluindo o aumento do tráfego de pedestres, o aumento das vendas para as empresas locais, a redução do tráfego de veículos, o aumento da segurança dos pedestres e a melhoria da estética urbana.

Assim, o estudo de viabilidade do projeto traz possibilidades de transformar vias em calçadões no município de Campo Limpo Paulista, em diferentes momentos do cotidiano dos munícipes, com o intuito de abraçar as vivências atuais e trazer maior bem-estar para os pedestres.



Mapa 5: Cartografia ilustrativa para o estudo de viabilidades de calçadões no Município de Campo Limpo Paulista

8.11. Áreas de Estacionamento

Bolsões de estacionamento são locais específicos destinados ao estacionamento de veículos. Geralmente, estão localizados em áreas centrais das cidades, próximos a pontos turísticos, shopping centers, hospitais, entre outros locais de grande movimento.

Objetivos:

Racionalizar os locais disponíveis para vagas de estacionamento público, aumentar o número de vagas de estacionamento rotativo.

Metas:

I. Garantir 2% de reserva de vagas em estacionamentos públicos e privados para veículos que transportem pessoas com deficiência, de acordo com a Lei Federal;

II. Garantir 5% de reserva de vagas em estacionamentos públicos e privados para idosos, de acordo com a Lei Federal;

III. Realizar estudo de viabilidade de aumento das vagas disponíveis para estacionamento rotativo;

IV. Realizar estudo de viabilidade para a criação de bolsões de estacionamento público próximos a locais de grande circulação.

Ações Estratégicas:

I. Mediante a estudos, de implantação de estacionamento rotativo de acordo com as demandas;

II. Demarcar as vagas de estacionamentos fora do estacionamento rotativo;

III. Proibição de estacionamento em um dos lados das vias urbanas que tenham até 7 metros de extensão nas vias que atendem a transporte coletivo e corredores;

IV. Organizar e demarcar vagas, incluindo motos, bicicletas, automóveis;

V. Ampliação do quadro de servidores do Departamento de Trânsito e Tranportes.

8.12. Mecanismos e Instrumentos de Financiamento do Transporte Público e Infraestrutura de Mobilidade Urbana Sustentável

Objetivos:

Buscar novas fontes de financiamento para infraestrutura de mobilidade urbana, a participação de recursos privados provenientes de beneficiários indiretos. Articular com o governo estadual e federal o financiamento de obras de infraestrutura e subsídios para os serviços de transporte púbico coletivo. Além de buscar parceria com instituições privadas para o financiamento da mobilidade urbana.

Metas:

I. Buscar recursos para ampliar o subsídio para o transporte público coletivo;

II. Analisar e avaliar o sistema de transporte público coletivo a fim de promover soluções para reduzir o seu custo global;

III. Criar um fundo de mobilidade urbana;

IV. Proporcionar modicidade de tarifa para o usuário do serviço de transporte público coletivo.

Ações Estratégicas:

I. Acompanhar as possibilidades de obtenção de recursos de fontes estaduais e federais ou privadas;

II. Instituir de contribuição de melhoria para custeio de obras de infraestrutura de mobilidade urbana;

III. Utilizar de recursos provenientes da arrecadação em estacionamentos públicos como fonte de financiamento para infraestrutura de mobilidade urbana;

IV. Estudar a possibilidade de concessões da infraestrutura mediante a exploração de publicidade para o seu custeio;

V. Ampliação do quadro de servidores do Departamento de Trânsito e Tranportes.

9. SISTEMÁTICA DE MONITORAMENTO E ATUALIZAÇÃO PERIÓDICA

Todos os sistemas de monitoramento estarão integrados no Sistema de Informações Municipais e Monitoramento de Políticas Públicas. Este, responsável pela coleta, guarda, análise e divulgação de dados referentes ao Município que possam auxiliar na elaboração e implementação de políticas públicas, atividades privadas e na transparência da gestão, no exercício da cidadania, na mobilização social, nas atividades econômicas e no monitoramento da eficácia da implantação das políticas públicas.

Objetivos:

Conservação e bom funcionamento dos sistemas públicos integrados ao Sistema de Informações Municipais e Monitoramento de Políticas Públicas.

Metas:

Instituir, como parte integrante do Sistema de Informações Municipais e Monitoramento de Políticas Públicas, o Sistema Municipal de Fiscalização, responsável pelo acompanhamento da aplicação da legislação municipal de modo educativo, preventivo e punitivo.

Ações:

I. Fixação da periodicidade para atualização do plano não superior a 10 anos;

II. Definição do órgão responsável pelo acompanhamento da implantação do plano.

III. Realização de revisões;

IV. Instituição de um banco de dados permanente sobre a mobilidade urbana;

V. Realização de processos periódicos de consulta à sociedade;

VI. Definição de indicadores para monitoramento e avaliação do Plano de Mobilidade Urbana;

VII. Instituição do Plano de Mobilidade Urbana;

VIII. Ampliação do quadro de servidores do Departamento de Trânsito e Tranportes.

Importante ressaltar que esse Plano Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável- PMMUS insere no esforço da Prefeitura de Campo Limpo Paulista de promover a elaboração e a implantação do planejamento integrado e estratégico do município, sendo que no momento se encontram em elaboração, além deste plano, a revisão do Plano Diretor, a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo , a revisão do Plano de Habitação, Segurança Pública, Educação, Saneamento e Resíduos Sólidos e a implementação do Sistema de Informações Municipais e Monitoramento de Políticas Públicas.

Então nesse sentido, é natural que a evolução e a implantação deste PMMUS se deem de maneira integrada com os planos citados acima, e de forma participativa e colaborativa, como foi o processo de elaboração até o momento.