

PROJETO DE LEI Nº 017, DE 11 DE NOVEMBRO DE 2015.

Institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, em conformidade com a Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

A CÂMARA MUNICIPAL DE GUARÁ, Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais;

A P R O V A:

Art. 1º. Fica aprovado o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, com duração de vinte anos, atendendo aos preceitos constantes no Inciso XX do art. 21 e o Art. 182 da Constituição Federal e em conformidade com a Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, na forma contida no Anexo I desta Lei.

Art. 2º. O Plano Municipal de Mobilidade Urbana será revisado e atualizado a cada quinquênio, por comissão específica a ser designada pelo Prefeito Municipal.

Art. 3º. O Plano Municipal de Mobilidade Urbana foi elaborado sob a coordenação da Secretaria Municipal de Obras e Serviços, através da Autoridade Municipal de Trânsito, com participação da sociedade, através de Audiências Públicas e reuniões técnicas, e em conformidade a Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

Art. 4º. O Plano Municipal de Mobilidade Urbano, apresentado em conformidade com o previsto na Constituição Federal, como também a Lei Orgânica do Município e a Lei Federal nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012, contém seus objetivos gerais e específicos, componentes e metas de curto, médio e longo prazo e as políticas e ações a serem desenvolvidas, assim como o monitoramento, avaliação e revisão.

Art. 5º. Será de responsabilidade da Secretaria Municipal de Obras e Serviços, por intermédio das Comissões Executivas, Técnica e de Acompanhamento, através de ampla e democrática discussão, avaliar a execução do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, estabelecendo os mecanismos necessários ao acompanhamento das metas.

Art. 6º. O Município incluirá, nos Planos Plurianuais e nas Leis de Diretrizes Orçamentárias Anuais, dotações destinadas a viabilizar a execução desta lei.

PROJETO DE LEI N° 017, DE 11 DE NOVEMBRO DE 2015.

Art. 7º. As despesas decorrentes da aplicação desta Lei correrão por conta das verbas orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário, e de outros recursos captados no decorrer da execução do plano.

Art. 8º. Os atos administrativos necessários para o cumprimento do disposto nesta Lei serão definidos através de Decreto.

Art. 9º. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA MUNICIPAL DE GUARÁ, em 11 de novembro de 2015.

JOSÉ ANTÔNIO YOUSSEF ABOUD
Prefeito Municipal

PROJETO DE LEI Nº 017, DE 11 DE NOVEMBRO DE 2015.

ANEXO I

1 - INTRODUÇÃO

O Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Guará – SP tem por finalidade orientar as ações do Município de Guará – SP no que se referem aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte que garantam os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, com vistas a atender as necessidades atuais e futuras de mobilidade da população de nosso município.

Está em sintonia com o Plano Estratégico de Guará - SP, visualizar a Cidade que queremos, especialmente seu objetivo geral de assegurar as melhores condições de mobilidade, acessibilidade e conectividade em todo o espaço urbano.

O Plano de Mobilidade Urbana considera os dispositivos pertinentes da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da *Política Nacional de Mobilidade Urbana*. O presente texto, após debatido e modificado pelo processo de revisão a ser realizado conjuntamente com a revisão do Plano Diretor de Guará- SP, será encaminhado para formalização legal juntamente com as demais proposições de revisão da legislação municipal decorrentes da referida conferência.

O Plano de Mobilidade Urbana de Guará – SP se estrutura a partir do conceito sistêmico de **mobilidade urbana**, definido como: o conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte.

Complementarmente, o objetivo dessa Política é proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os meios de não motorizados, de forma inclusiva e sustentável.

O Plano de Mobilidade orienta as ações do Município de Guará - SP obedecendo aos seguintes **princípios**:

I - reconhecimento do espaço público como bem comum, titularizado pelo município;

II - universalidade do direito de se deslocar e de usufruir a cidade;

III - acessibilidade ao portador de deficiência física ou de mobilidade reduzida;

IV - desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômica e ambiental;

V - gestão democrática e controle social de seu planejamento e avaliação;

VI - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de transporte e serviços;

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

VIII - segurança nos deslocamentos para promoção da saúde e garantia da vida;

PROJETO DE LEI Nº 017, DE 11 DE NOVEMBRO DE 2015.

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e na prestação do serviço de transporte urbano.

Por sua vez, o plano e suas ações, seus projetos e suas políticas estão orientados pelas seguintes **diretrizes**:

I - priorização dos pedestres e dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

II - criação de medidas de desestímulo à utilização do transporte individual motorizado;

III - integração com a política municipal de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito do Município;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município;

V - integração dos diversos meios de transporte;

VI - planejamento da mobilidade urbana orientado pelo gerenciamento de demanda;

VII - estímulo ao uso de combustíveis renováveis e menos poluentes;

VIII - fomento a pesquisas relativas à sustentabilidade ambiental e à acessibilidade no trânsito e no transporte;

IX - busca por alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do Plano de Mobilidade Urbana de Guará – SP;

X - promoção de ações educativas capazes de sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender aos princípios do Plano de Mobilidade Urbana de Guará – SP;

Relatório da frota de veículos do município	
Tipo	Quantidade
Automóvel	6624
Caminhão	270
Caminhão/Trator	142
Caminhonete	755
Camioneta	409
Ciclomotor	126
Micro-ônibus	50
Motocicleta	1234
Motoneta	451
Ônibus	193
Reboque	133

PROJETO DE LEI Nº 017, DE 11 DE NOVEMBRO DE 2015.

Semirreboque	156
Triciclo	3
Utilitário	23
Total de Veículos	10569

Tabela 1 – Quantidade de veículos do município

2 - OBJETIVOS GERAIS E ESPECÍFICOS

Os **objetivos gerais** do Plano de Mobilidade Urbana de Guará – SP são os seguintes:

- I - proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os meios de transporte não motorizados, de forma inclusiva e sustentável;
- II - contribuir para a redução das desigualdades e para a promoção da inclusão social;
- III - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- IV - proporcionar melhoria das condições urbanas no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- V - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município;
- VI - consolidar a gestão democrática como instrumento de garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Coerentes com os princípios e diretrizes da Política Municipal de Mobilidade Urbana, os **objetivos estratégicos** para promoção da mobilidade urbana contemplados pelo Plano de Mobilidade Urbana de Guará – SP são os seguintes:

- I - promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade;
- II - promover a segurança no trânsito;
- III - assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimulem o uso de modos não motorizados;
- IV - tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o ambiente de negócios da cidade;
- V - tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social.

3 - COMPONENTES E METAS DE CURTO, MÉDIO E LONGO**PRAZO**

Ao considerar o conceito de mobilidade urbana como estruturador, o Plano de Mobilidade Urbana de Guará - SP adota uma abordagem sistêmica, onde cada um dos componentes do Sistema de Mobilidade Urbana de Guará - SP é considerado de forma conjunta e complementar, possuindo metas, políticas e projetos associados.

PROJETO DE LEI Nº 017, DE 11 DE NOVEMBRO DE 2015.

A meta global do Plano de Mobilidade Urbana de Guará - SP está associada  estratégia de garantir a mobilidade e a acessibilidade no ambiente urbano por meio de redes integradas, do gerenciamento da demanda e da qualidade dos serviços de transporte público, resultando em uma divisão modal mais sustentável. Em outras palavras, o Plano de Mobilidade Urbana de Guará - SP tem como principal meta uma distribuio mais racional da participao de cada modo de transporte no total de viagens realizadas para os diversos fins. Para alcançar essa meta,  necessário inverter a tendência observada em nível nacional de crescimento expressivo do número de viagens em veículos privados, de modo a, pelo menos, manter a participao atual do modo coletivo na matriz de viagens de Guará e aumentar a participao dos modos não motorizados. Em decorrência, pretende-se diminuir a participao do modo motorizado individual, especialmente nas viagens a trabalho e estudo.

As metas para cada um dos componentes diretos e indiretos (setores cujos comportamentos podem afetar a dinâmica da cidade e de sua populao, no que se refere aos deslocamentos diários) estão apresentadas a seguir:

Uso do solo: aoes e políticas que associam o uso e a ocupao do solo  capacidade de transporte, de forma a contribuir para o desenvolvimento econmico e urbano da cidade e a garantir retorno social e econmico dos investimentos em infraestrutura, propondo alteraoes na legislao, quando necessário. Refere-se  forma como as variáveis urbanas e socioeconmicas impactam e são impactadas pelas componentes do sistema de mobilidade. Inclui também aoes referentes  mitigao dos impactos da implantao de empreendimentos.

Meta: Promover adensamento nas regioes de entorno das áreas servidas por sistemas de transporte e cargas, intermediárias e locais; e equacionar e internalizar nos empreendimentos de impacto o estacionamento e operaoes logísticas, porém sem estimular o acesso por modos de transporte individual, e melhorar o acesso por modos de transporte coletivos e não motorizados, incluindo espaços internos para o estacionamento de bicicletas.

Aspecto Ambiental: medidas que contribuam para a diminuio do impacto ambiental do sistema de mobilidade urbana, tanto na reduo de emissoes de poluentes locais e globais, quanto na diminuio do impacto nas áreas e atividades urbanas, bem como para a racionalizao da matriz de transporte, priorizando os modos que acarretam menor impacto ambiental. Diz respeito ao impacto sobre meio ambiente em termos de poluio atmosférica e sonora gerado pelos deslocamentos de pessoas e bens.

Meta: I- Reduzir em 20% as emissoes de gases de efeito estufa per capita em relao  linha de tendência de emissoes; manter os níveis de emissoes atmosféricas locais em nível menor que a tendência apresentada;

II- A Prefeitura deverá atuar como agente de pressão junto às empresas e ao Governo Federal para a melhoria dos combustíveis e da tecnologia dos motores;

PROJETO DE LEI Nº 017, DE 11 DE NOVEMBRO DE 2015.

III- A Prefeitura deverá requerer tecnologia veicular mais limpa para as frotas Municipais;

IV- Avaliação da implementação de programas para veículos particulares de checagem e fiscalização de limites de emissões veiculares e poluentes;

V- Construir uma modalidade mais respeitosa com o meio ambiente urbano e estimular o uso de transporte não motorizado.

Aspecto Social: Ações e políticas que garantam a acessibilidade física para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade e a acessibilidade econômica, com vistas a ampliar a mobilidade da população de baixa renda, especialmente no que se refere à utilização dos modos de transporte coletivo e não motorizados.

Meta: I- Garantir a acessibilidade física ao sistema de mobilidade nos padrões definidos nas leis específicas; ampliar a mobilidade da população de baixa renda, especialmente no que se refere aos modos coletivos e não motorizados;

II- Extensão da Rede de Ciclovias;

III- Realização de campanhas educativas de mudança comportamentais de pedestres, ciclistas e de condutores;

Transporte Não Motorizado: Ações e políticas relativas aos deslocamentos realizados por modos de transporte não motorizados e sua integração aos demais modos de transporte e adequação à política municipal de promoção da saúde da população.

Pedestre: contempla os deslocamentos a pé, a rede de caminhada necessária para a realização destes deslocamentos e todos os aspectos relativos como sinalização, iluminação, segurança, acessibilidade universal, entre outros aspectos.

Meta: I - Considerar o modo a pé como prioritário nas políticas públicas e reverter à tendência de queda de sua participação, aumentando o percentual de pessoas que adotam ou mantêm esse modo como opção e não por falta de capacidade de pagamento de outros modos; considerar o tratamento para pedestres e seus custos como parte integrante dos projetos de transporte coletivo;

II- Requalificação das calçadas, de seu tratamento e das outras infraestruturas para pedestres precisa ser priorizada visando alcançar gradualmente os padrões desejados de qualidade numa forma pragmática;

III- Gerenciamento das calçadas (e ciclovias) para a conservação, manutenção e reforma;

IV- Fiscalizar o cumprimento das regras de acessibilidade (ABNTNBR 9050/2004) e da legislação municipal para garantir que as calçadas fiquem à disposição da população diuturnamente;

V- Construção de um Plano de Requalificação das Calçadas;

VI- Implantação de mais travessias de pedestres para evitar cruzamentos no meio dos quarteirões;

VII- Deverá ser implantado um novo modelo para a requalificação e manutenção das calçadas e ciclovias, de modo que seu nível de serviço seja mantido para continuamente permitir e incentivar deslocamentos a pé ou por bicicleta.

PROJETO DE LEI Nº 017, DE 11 DE NOVEMBRO DE 2015.

É preciso estudar os mecanismos jurídicos necessários para tanto. Em tese, é possível considerar a delegação da adequação e manutenção de calçadas e mobiliário urbano por PPP, concessão ou outros instrumentos, inclusive mediante exploração regulamentada de publicidade;

Bicicleta: Considera os deslocamentos realizados por bicicleta, a rede de ciclovias e ciclo faixas e bicicletários, assim como a infraestrutura de apoio necessária para a realização destes deslocamentos como sinalização, iluminação e segurança, entre outros aspectos.

Nos levantamentos realizados nos pontos de maior movimento do município, os ciclistas representam 60,68% (sessenta vírgula sessenta e oito por cento) do deslocamento pendular nas áreas urbanas. Em relação aos municípios vizinhos, Guará possui um excelente número de ciclistas. Uma das vantagens em relação aos outros municípios é o terreno plano, sem ladeiras, o que possibilita alunos e trabalhadores se locomover com bicicletas.

Existe uma serie de fatores que explicam essa subutilização da bicicleta. Pesquisas realizadas na cidade de São José dos Campos mostram que os maiores obstáculos para utilização de bicicleta como meio de transportes foram primeiro insegurança quanto a atropelamento, segundo medo de assalto, terceiro falta de estacionamentos e finalmente falta de ciclovias.

Meta: I - Conscientizar os ciclistas para se deslocar no sentido da via em fila indiana, respeitando as sinalizações dos automóveis.

II - Estabelecer em lei que nos estacionamentos de edificações (supermercados, bancos, prédios públicos e outros locais de intenso movimento), 5% do espaço de estacionamento seja exclusivo para estacionamento de bicicletas.

III - Aumentar os trechos de ciclo faixa existente no município, principalmente na marginal que liga o bairro Jardim Alvorada e Jardim Anhanguera.

Transporte Coletivo: Considera os serviços de transporte coletivo em suas diversas escalas atualmente em operação em Guará - SP, assim como aquelas que poderão ser eventualmente propostas ou implantadas no horizonte do Plano de Mobilidade Urbana de Guará - SP: Alta e Média Capacidade: envolve os sistemas estruturais de transporte coletivo, assim como seus sistemas de alimentação.

Meta: Ampliar a rede de transporte de alta e média capacidade, tronco-alimentada, de elevado padrão de serviço, que garanta velocidade e conforto aos usuários, levando em consideração as tecnologias existentes ou que se mostrem viáveis de serem implantadas; promover o adensamento urbano ao longo da rede estruturante implantada.

Sistema Convencional e Suplementar: Contempla o sistema de apoio ao sistema estrutural e tem como objetivo atender a demanda entre pontos

PROJETO DE LEI Nº 017, DE 11 DE NOVEMBRO DE 2015.

específicos da área urbana de forma mais direta que aquela proporcionada pelo sistema de alta e média capacidade.

Meta: Manter um sistema capilar que garanta ligação dos bairros fora da rede tronco-alimentada com o centro, reforçando ligações intra e inter-regionais no sistema convencional e suplementar, em sintonia com as diretrizes da descentralização do Plano Diretor; garantir o atendimento a bairros, promovendo ações que viabilizem a circulação dessas linhas nos planos urbanísticos correspondentes.

Serviço Escolar: Considera não apenas o serviço de transporte escolar por veículos coletivos, mas também a organização da utilização de veículos privados e não motorizados (bicicletas) para este fim através do disciplinamento.

Meta: I- Ampliar o uso do sistema de transporte escolar, desestimulando a utilização dos deslocamentos por transporte privado;

II- Manter um sistema para o uso das ciclovias, interligando a escolas.

Serviço Fretado: Se refere ao atendimento de demandas específicas através de contrato mensal entre operador e usuário para deslocamentos por motivo trabalho, estudo e outros.

Meta: Incentivar o uso do transporte fretado, particularmente pela indústria e universidades, desde que ele não esteja competindo diretamente com o sistema de transporte coletivo.

Serviço Executivo: Visa criar alternativas para parte dos atuais usuários do transporte coletivo e para usuários de transporte individual através de serviço diferenciado e com preço superior ao do sistema convencional.

Meta: Atrair usuários do automóvel para esse serviço, de maneira a desestimular a utilização do transporte individual motorizado, especialmente para viagens por motivo trabalho.

Transporte Individual Motorizado: Diz respeito a todos os tipos de deslocamentos motorizados realizados individualmente ou através de compartilhamento com caronas:

Automóvel: refere-se às viagens realizadas por automóvel particular por qualquer motivo.

Meta: Reverter à tendência de aumento de uso do automóvel, especialmente nas áreas e horários mais congestionadas da cidade, diminuindo seu uso no médio e longo prazo.

Táxi: Refere-se às viagens realizadas por táxi individual ou coletivo (táxi-lotação) por qualquer motivo.

Meta: Manter o serviço de táxi como apoio para deslocamentos eventuais e estimular seu uso.

Motocicleta: Se refere às viagens realizadas por motocicleta particular por qualquer motivo.

PROJETO DE LEI Nº 017, DE 11 DE NOVEMBRO DE 2015.

Meta: Reverter à tendência de aumento no uso de motocicletas, especialmente nas áreas e horários mais congestionados, diminuindo seu uso no médio e longo prazo; aumentar a segurança para as pessoas que adotam esse modo de transporte, especialmente reduzindo vítimas fatais e graves.

Sistema Viário e Segurança: contempla o sistema viário do Município, em conformidade com o mapa de hierarquização do sistema viário previsto na legislação urbanística municipal, utilizado tanto para a circulação de transporte coletivo quanto para a movimentação de cargas, assim como para o transporte motorizado individual.

Contempla ainda as medidas de segurança de trânsito.

Meta: Garantir retorno econômico, social e ambiental em relação aos investimentos no sistema viário, favorecendo os sistemas mais eficientes do ponto de vista do transporte e assegurar mobilidade adequada para as diversas regiões da cidade; aumentar a mobilidade geral entre as diversas regiões da cidade carentes de ligações, reforçando as diretrizes de descentralização do plano Diretor; diminuir mortes e acidentes.

Logística Urbana: diz respeito à distribuição de cargas urbanas no Município de Guará - SP, sua regulamentação, infraestrutura utilizada e tecnologia adotada para a operação e controle, considerando a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, a partir do conceito de logística urbana, de forma a compatibilizar a movimentação de passageiros com a distribuição das cargas, respeitando e garantindo o espaço de circulação das mesmas de forma eficiente e eficaz no espaço urbano.

Meta: Tornar a política pública relativa ao transporte de mercadorias um estímulo para racionalizar a distribuição das cargas urbanas de forma a garantir o abastecimento da cidade, assegurando prioridade em relação ao transporte individual onde necessário e fomentar o aumento de sua segurança e a redução de seu impacto ambiental.

Informação: Envolve os mecanismos de transferência de informações entre operadores, organismos de fiscalização e usuários dos serviços de mobilidade.

Meta: Ampliar a informação sobre os serviços de mobilidade de forma a garantir maior eficiência e eficácia e ampliar os canais de informação aos usuários de todos os modos de transporte, ampliando seu conhecimento e confiabilidade, utilizando-se das formas tradicionais e de tecnologias disponíveis como GPS, internet e celulares.

Integração: Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados, incluindo medidas que permitam minimizar os conflitos intermodais. Envolve a racionalização da complementaridade entre modos de transporte através da integração física, operacional e tarifária entre eles.

PROJETO DE LEI Nº 017, DE 11 DE NOVEMBRO DE 2015.

Meta: Incentivar a participação do sistema de transporte coletivo e de modos não motorizados através de sua integração aos demais modos; integrar os sistemas de transporte municipal e intermunicipal física, operacional e tarifariamente ao sistema sobre trilhos e internamente a cada sistema, no horizonte de médio prazo.

Aspectos Institucionais e de Gestão: Contempla a identificação dos meios institucionais que assegurem a implantação e a execução do planejamento da mobilidade urbana.

Meta: Garantir a adequada estrutura de gestão do órgão municipal de mobilidade urbana, promovendo a integração com outros órgãos do setor urbano, e mantendo instrumentos de controle social e participação popular adequada e eficaz para garantir transparência e legitimidade a ações do Plano de Mobilidade de Guará - SP

4 - POLÍTICAS E AÇÕES QUE ASSOCIAM USO DO SOLO E MOBILIDADE

Os principais elementos a serem considerados na integração das políticas de uso do solo e mobilidade são a adequação da **densidade populacional e de empregos** à capacidade de transportes instalada e aos locais identificados como centralidades e o **tratamento dos espaços públicos** que promovam a circulação em modos não motorizados e acesso ao transporte coletivo.

Dentro do conceito de cidade sustentável, insere-se o Desenvolvimento Orientado pelo Transporte (em inglês denominado *Transit Oriented Development – TOD*), cujo foco principal é o transporte coletivo e os transportes não motorizados. A idéia base do TOD é obter desenvolvimento em torno da rede de transporte coletivo e o Plano de Mobilidade Urbana de Guará – SP.

As ações que associam uso e ocupação de solo com a mobilidade urbana podem e devem:

Aumentar o adensamento ao longo dos eixos de transporte com maior fluxo de passageiros tanto no sistema coletivo atual e quanto previsto para os horizontes futuros;

Definir patamares de adensamento em torno dos eixos de transporte coletivo tomando como referência o crescimento tendencial histórico;

Melhorar o acesso ao transporte coletivo e criar facilidades para a utilização dos modos não motorizados nos corredores da rede estruturante e centralidades, tornando menos necessário o uso do transporte individual (automóvel e moto) nestes locais;

Adensar as centralidades e desenvolver sua infraestrutura de forma a torná-las prioritariamente acessíveis por modos coletivos e não motorizados e pelo abastecimento de mercadorias necessárias e seu funcionamento.

PROJETO DE LEI Nº 017, DE 11 DE NOVEMBRO DE 2015.

Além desse papel de potencializador de resultados, entende-se que as políticas que associem uso do solo e mobilidade podem contribuir para garantir retorno social e econômico dos investimentos em infraestrutura.

Com relação a políticas e ações relativas aos empreendimentos de impacto, o objetivo é garantir que as medidas preventivas e intervenções adotadas sejam compatíveis com o desenvolvimento sustentável, a fim de que o ônus decorrente de suas instalações não seja arcado pela coletividade. Incluem medidas mitigadoras, ou seja, aquelas capazes de reparar, atenuar, controlar ou eliminar os impactos negativos gerados, e/ou medidas compensatórias, ou seja, aquelas recomendadas quando da impossibilidade de mitigação dos impactos negativos gerados, que não necessariamente se limitem à área de implantação do empreendimento.

5 - POLÍTICAS E AÇÕES QUE CONSIDERAM O ASPECTO AMBIENTAL

Considerando os resultados dos inventários de efeito estufa realizados em Guará – SP em 2010 e 2013, que aponta o setor de transporte como o que mais contribui para as emissões de gases de efeito estufa na cidade, o Plano de Mobilidade Urbana de Guará – SP foi considerado pelo Plano de Redução de Gases de Efeito Estufa - PREGEE como um dos principais instrumentos para atingir metas de redução ambiental. Da mesma forma, o Plano de Mobilidade de Guará - SP considera as ações previstas do PREGEE como prioritárias para diminuir o impacto ambiental da mobilidade urbana.

A contribuição do setor de mobilidade para esse tema está sustentada principalmente no conceito de **gerenciamento da demanda**. Entende-se que tanto a política urbana pode evitar e encurtar viagens motorizadas, quanto às ações de estímulo a modos coletivos e não motorizados e de desestímulo aos modos individuais motorizados, além de trazer resultados para a mobilidade, possuem potencial para a redução do impacto ambiental.

Esse tema reforça a necessidade de uma política cruzada e conjunta entre os dois setores.

Outras duas ações devem ser realizadas para atingir os resultados esperados: mudança da matriz energética (tanto do transporte público quanto privado) e o monitoramento dos impactos através de rede de estações de qualidade e simulações realizadas por softwares específicos.

A Prefeitura de Guará – SP deverá atuar como agente de pressão junto às empresas e ao Governo Federal para a melhoria dos combustíveis e da tecnologia dos motores e agir diretamente na racionalização da matriz de transporte do município de maneira a priorizar os modos mais eficientes do ponto de vista ambiental, ou seja, que produzam menor impacto ambiental por passageiro transportado. Outras ações que devem ser implantadas: programar checagem e fiscalização de limites de emissões veiculares de poluentes; incentivar o uso do transporte solidário e não motorizado;

PROJETO DE LEI Nº 017, DE 11 DE NOVEMBRO DE 2015.

garantir a valorização do espaço urbano nas intervenções de mobilidade, atuando em parceria com os demais órgãos e entidades da Administração Pública.

6 - POLÍTICAS E AÇÕES QUE CONSIDERAM O ASPECTO SOCIAL

Para tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social, as estratégias propostas pelo Plano de Mobilidade Urbana de Guará -SP são: acessibilidade econômica: implantação da política tarifária do transporte coletivo com vistas a proporcionar maior inclusão social, onde se pretende reduzir a tarifa do transporte coletivo para a população de baixa renda segundo critérios que possam ser efetivamente gerenciados pelo poder público, evitando evasão e penalização dos demais usuários. Em paralelo, são sugeridas ações de redução da tarifa cobrada para todos através de estudos de aplicação de subsídios e desonerações tributárias, desde que se mostrem viáveis e se encontre fontes de custeio; acessibilidade universal: ações e políticas que garantam a acessibilidade física para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade por meio da aplicação dos requisitos legais vigentes aos projetos públicos e fiscalização do cumprimento das leis junto às ações privadas; adequação da infraestrutura e da frota de veículos, em conformidade com os requisitos de acessibilidade universal; garantia de cobertura espacial e temporal para atendimento aos usuários de transporte público.

7 - POLÍTICAS E AÇÕES RELATIVAS AO TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

Ações e políticas relativas ao modo a pé: Considerando o modo a pé como prioritário nas políticas públicas, o Plano Mobilidade- Guará - SP prevê um conjunto de ações relativas:

Rede de caminamento a pé: composto de calçadas e travessias de forma hierarquizadas, associadas ao uso do solo, que considera tratamento para pedestres nas calçadas das centralidades e da rede estruturante de transporte de toda a cidade. Nas calçadas consideradas prioritárias serão propostas melhorias nos passeios, nos pontos de travessia, através do aumento do tempo de verde para os pedestres nas travessias.

Definição do Centro da Cidade: identificação de vias que para receber medidas de moderação do tráfego, iniciando com a implantação de limitação de velocidade para 30 km/h nestas vias de forma a permitir o compartilhamento do leito viário por modos motorizados e não motorizados com maior segurança.

Fiscalização e posturas: promoção de ações de fiscalização nas calçadas e travessias para o cumprimento das regras de acessibilidade (ABNT NBR 9050:2004) e do Código de Posturas do Município (Lei Complementar 041); ampliação da fiscalização de respeito á legislação de trânsito que estabelece a prioridade ao pedestre em travessias não semaforizadas. Educação, informação e promoção: ampliação dos projetos realizados na Área Central para as centralidades,

PROJETO DE LEI Nº 017, DE 11 DE NOVEMBRO DE 2015.

considerando aspectos como sinalização indicativa específica para pedestres, iluminação específica dos passeios e travessias e ações de promoção do modo a pé, como passeios turísticos; criação de facilidades para os deslocamentos a pé em toda a cidade.

Ações e políticas relativas ao modo bicicleta:

As ações relativas à bicicleta estão previstas em programa específico denominado PEDALA Guará que contempla um conjunto de ações para promover o seu uso na cidade:

Ampliar a rede de ciclovias e ciclo faixas em todas as áreas do município, apresentada no Anexo 1, especialmente como modo alimentador dos sistemas de alta e média capacidade, prevendo a implantação de bicicletários junto ao centro da cidade e bairros com muito acesso as bicicletas;

Identificar e implantar rede de ciclo rotas ou rotas cicláveis que incluem as vias identificadas com Centro e Bairros, onde a velocidade é limitada a 30 km/h, e ruas sinalizadas como de tráfego compartilhado entre veículos motorizados e bicicletas.

Ampliar e estimular o uso da bicicleta, por meio da integração aos demais modos de transporte, principalmente o transporte coletivo, da melhoria da oferta de equipamentos e infraestrutura, da sinalização indicativa para o ciclista, de ações educativas focadas em segurança, da implantação de para ciclos, bicicletários e de sistema de informação para o deslocamento por bicicletas, dentre outras.

8 POLÍTICAS E AÇÕES RELATIVAS AO TRANSPORTE COLETIVO

Alta e Média Capacidade: implantar rede estruturante do transporte coletivo, com integração dos sistemas de alta e média capacidade.

Implantação de facilidades para estacionamento de automóveis e bicicletas; e melhorias nos acessos às estações do sistema, tendo como finalidade principal o estímulo à utilização do sistema.

Outra medida sugerida é a avaliação das necessidades atuais e futuras do sistema de atendimento ao bairros e da rede de linhas suplementares existente, propondo melhorias e ajustes quando necessário.

Serviço Escolar: propor medidas para estimular o uso do transporte escolar e Desestimular o uso do automóvel, inclusive com restrição de paradas e estacionamentos para automóveis na porta das escolas, assim como a promoção de medidas para disciplinar a parada desses veículos na saída de cada turno escolar.

Serviço Fretado: propor medidas de restrição ao uso de transporte individual motorizado, especialmente para viagens a trabalho e estudo quando existirem serviços de ônibus fretados disponíveis, através de restrição do número de vagas de estacionamento em via pública e de fiscalização.

Serviço Executivo: incentivar a implantação de serviços especiais de transporte coletivo de alto padrão de conforto e confiabilidade, com características o

PROJETO DE LEI Nº 017, DE 11 DE NOVEMBRO DE 2015.

mais próximo possível do automóvel, no sentido de atrair usuários do transporte privado para esse tipo de serviço.

9 - POLÍTICAS E AÇÕES RELATIVAS AO TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO

Automóvel: implantar medidas de restrição ao uso do automóvel, especialmente na Área Central, que poderão incluir redução da capacidade do sistema viário destinado ao tráfego geral, redução do número de vagas de estacionamento disponíveis, rodízio de placas e taxa de uso da do sistema viário (taxa de congestionamento).

Táxi: Incentivar o uso de sistemas de comunicação e automação de chamadas via web de forma a melhorar a produtividade do serviço e reduzir seu preço; criar praça integrada com os municípios vizinhos e Confins; estimular seu uso de forma complementar, uma vez que o uso do táxi está diretamente relacionado ao uso do transporte coletivo, uma vez que cidades em que o uso do transporte coletivo é maior, o uso do taxi é mais intenso.

Motocicleta: propor que os estacionamentos rotativos de motocicletas. Fomentar a segurança através de ações educativas e ações específicas para o modo.

10 - POLÍTICAS E AÇÕES RELATIVAS AO SISTEMA VIÁRIO E SEGURANÇA

Corta caminho: priorizar a implantação de infraestruturas viárias voltadas para o transporte coletivo. O projeto Corta caminho compreende a implantação de projetos relacionados ao sistema viário em conformidade com o mapa de hierarquização do sistema viário previsto na legislação urbanística municipal, priorizando a implantação de vias transversais, contendo: circulação viária; sinalização viária; projeto paisagístico; revitalização da infraestrutura do sistema viário; pavimentação; áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada. Vida no trânsito: priorizar as iniciativas, projetos e investimentos que potencializem a segurança no trânsito. O projeto Vida no trânsito compreende o desenvolvimento de projetos de educação no trânsito, com foco nos públicos mais vulneráveis, em especial, os pedestres, os idosos, os motociclistas e os jovens condutores. Além disso, inclui a modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento, controle do tráfego e orientação aos usuários, com vistas à melhoria da segurança no trânsito.

11 - POLÍTICAS E AÇÕES RELATIVAS À POLÍTICA DE PREÇO E DE ESTACIONAMENTO

Política de preço: definir políticas de preço para cada modal no sentido de priorizar a utilização dos sistemas de transporte coletivo e não motorizados e desestimular o uso do automóvel, especialmente na Área Central da cidade, onde se registram níveis mais elevados de congestionamento.

PROJETO DE LEI Nº 017, DE 11 DE NOVEMBRO DE 2015.

Política de estacionamento: eliminar ou restringir significativamente o número de vagas do estacionamento rotativo na Área Central e, se necessário, sobretaxar os estacionamentos privados nesta região da cidade. Engloba também a definição de política de estacionamento integrada às diretrizes do planejamento urbano municipal.

A política de estacionamento visa contribuir para a racionalização da matriz de transporte e definir áreas de estacionamentos dissuasórios integrados ao sistema de transporte urbano.

12 - POLÍTICAS E AÇÕES RELATIVAS À LOGÍSTICA URBANA

LogGuará: criação do plano para promover a adequação do planejamento, ordenamento e operação da logística urbana, atuando em cooperação com entidades públicas e privadas, e em consonância com as políticas de uso e ocupação do solo, desenvolvimento econômico e gestão da mobilidade.

O projeto LogGuará compreende a definição da operação e do disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, a partir do conceito de logística urbana, de forma a compatibilizar a movimentação de passageiros com a distribuição das cargas, respeitando e garantindo o espaço de circulação das mesmas de forma eficiente e eficaz no espaço urbano. Compreende a avaliação da eficácia da regulamentação propondo alterações quando necessário e medidas de racionalização do sistema de distribuição prevendo, inclusive, melhorias tecnológicas e ampliação do sistema viário e distribuição.

13 - POLÍTICAS E AÇÕES RELATIVAS À INTEGRAÇÃO

A política de integração contempla: política tarifária que permita o equilíbrio financeiro do sistema municipal, assim como de esquema operacional que reduza o tempo total de deslocamento dos usuários e que estimule a integração entre os modos de alta capacidade, o sistema alimentador e os modos não motorizados; implantação de estacionamentos próximos as Área Central, assim como de bicicletários em todas as estações do sistema de alta capacidade; e acessos amplos e seguros para o caminhar de pedestres.

Todo o sistema de transporte coletivo foi concebido de maneira a garantir consistência nas operações de transferência entre os modos segundo os aspectos físicos, operacionais e tarifários, proporcionando conforto e acessibilidade aos usuários, ampliando a integração do transporte coletivo no Município.

14 - POLÍTICAS E AÇÕES RELATIVAS A ASPECTOS INSTITUCIONAIS E DE GESTÃO

Instrumentos de gestão

Para viabilizar as estratégias e diretrizes da política de mobilidade urbana, os instrumentos de gestão possíveis de serem adotados são os seguintes:

PROJETO DE LEI Nº 017, DE 11 DE NOVEMBRO DE 2015.

No curto prazo: dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados; estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle; implantação de estacionamentos dissuasórios; controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições; monitoramento e controle das emissões dos poluentes atmosféricos e dos gases de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade da qualidade do ar constatada; priorização da aplicação de recursos, na execução dos programas de investimento e manutenção em transporte público, tráfego e trânsito e educação para a mobilidade urbana, em consonância com o Plano de Mobilidade Urbana de Guará - SP; implantação de políticas de uso e ocupação do solo e de desenvolvimento urbano associadas ao sistema de transporte coletivo, a exemplo das operações urbanas consorciadas no entorno de corredores viários prioritários, no entorno de corredores de transporte coletivo e em áreas localizadas no entorno das estações de transporte coletivo existentes - ou das que vierem a ser instaladas -, que terão as seguintes finalidades para efeito de efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana:

a) obtenção de recursos para ampliação e melhoria da rede estrutural de transporte público coletivo;

b) implantação e melhoria de espaços públicos, principalmente destinados a modos de transporte não motorizado, que devem ser estimulados;

c) melhoria e ampliação da infraestrutura e da rede viária estrutural, priorizando os transportes coletivos, transportes não motorizados que contribuem para a desconcentração e descentralização urbanas, constante da legislação urbanística municipal, associada à implantação da rede estruturante do transporte público coletivo; fiscalização com vistas a garantir a conservação e a implantação de passeios em logradouros públicos, que instituiu o Código de Posturas do Município; definição de um mapa de classificação de calçadas, de forma a priorizar intervenções públicas ou privadas voltadas para a melhoria da circulação de pedestres, incluindo-se a identificação de vias exclusivas de pedestres; estabelecimento de consórcios, convênios e acordos com municípios da Região de Guará, com vistas à gestão coordenada dos sistemas de mobilidade urbana, na forma da lei.

No médio e longo prazo: restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados; aplicação de tributos sobre os modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei; definição de políticas de preços dos serviços de mobilidade, incluindo

PROJETO DE LEI Nº 017, DE 11 DE NOVEMBRO DE 2015.

políticas tarifárias para o transporte público, utilização de descontos, subsídios e desoneração tarifária e políticas de preços de circulação e estacionamento em vias públicas, como instrumentos de direcionamento da demanda para o transporte público, modos coletivos e não motorizados e tecnologias ambientalmente limpas.

15 - MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE GUARÁ - SP

O monitoramento da implementação do Plano de Mobilidade Urbana de Guará - SP, no que toca à operacionalização das estratégias nele previstas e aos seus resultados em relação às metas de curto, médio e longo prazo, é de responsabilidade do Observatório da Mobilidade Urbana de Guará – SP. Esse monitoramento será realizado tendo como base indicadores de desempenho.

Os indicadores de desempenho serão apurados anualmente e divulgados no Balanço

Anual da Mobilidade a ser disponibilizado na página eletrônica da Empresa de

Transportes e Trânsito de Guará- SP. – e serão utilizados nas avaliações periódicas do Plano Mobilidade.

O Plano de Mobilidade Urbana de Guará – SP possui as seguintes atribuições:

I - definir e rever os indicadores de desempenho a serem tomados como referência para o monitoramento e a avaliação do Plano Mobilidade – Guará - SP;

II - consolidar e permitir acesso amplo e democrático às informações sobre o sistema de mobilidade urbana no Município;

III - elaborar e divulgar balanço anual relativo à implantação do Plano de Mobilidade Urbana de Guará - SP e seus resultados;

IV - promover ações individuais e coletivas de reconhecimento, voltadas para estudos, pesquisas e divulgação de resultados;

V - contribuir para a realização dos diagnósticos e prognósticos a serem desenvolvidos com vistas à elaboração das revisões do Plano de Mobilidade Urbana de Guará - SP;

VI - As revisões do Plano Mobilidade - Guará terão periodicidade de 5 (cinco) anos e serão realizadas conjuntamente com o processo de revisão do Plano Diretor de Guará, incluindo ampla e democrática discussão de Políticas Urbanas, nos termos da legislação urbanística em vigor.

ANEXO 1 – LOCAIS DE IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIA / CICLOFAIXA

PROJETO DE LEI Nº 017, DE 11 DE NOVEMBRO DE 2015.



Vicinal Tancredo Neves