

6.5 MOBILIDADE POR VEÍCULOS MOTORIZADOS INDIVIDUAIS COMPARTILHADOS

a. Taxi

Em Taubaté, os serviços de táxi são prestados por motoristas cadastrados e autorizados pela Prefeitura Municipal que, por sua vez, concede licenças para que os motoristas prestem este tipo de serviço. Anualmente o número de táxis em circulação é atualizado, considerando o número de habitantes no município de Taubaté, tendo este limite máximo recorrente é 01 (um) veículo para cada 1000 (mil) habitantes. Para o ano de 2019 serão 312 taxistas, sendo 28 novas vagas.

Os pontos de táxis são pré-determinados por uma lei municipal. Esta permite que, se necessário, o Executivo localize novos pontos, de acordo com a demanda. Assim como os pontos, as tarifas também são determinadas por um decreto específico, sendo que o último reajuste se deu no ano de 2016.

b. Mototaxi

O sistema de mototáxis funciona através de permissão após licitação e os motoristas ficam vinculados às bases operacionais, também licitadas. Ao total são 14 bases delimitadas após estudo técnico para regionalização do sistema, administradas por associações ou agências, sendo elas:

- Independência / Barreiro;
- Belém / Cidade de Deus / Vl. Jabuticabeiras;
- Esplanada Santa Terezinha;
- Areão;
- Vila São José / Maria Augusta;
- Parque Três Marias;
- Jardim América/ Imaculada Conceição / Campos Elíseos;
- Centro 1;
- Centro 2;
- Estiva;
- Parque Aeroporto / Bomfim q Chácara Flórida;

- Vila São Geraldo / Parque São Luís;
- Quiririm / Cecap / Santa Tereza;
- Gurilândia / Parque Paduan

Existem também três pontos livres para a permanência dos prestadores deste serviço, em sistema de rodízio: Rodoviária “Velha”; Rodoviária “Nova” e Taubaté Shopping. Para os mototáxis, restringiu-se a proporção de 01 (um) mototaxista para quinhentos (500) habitantes, sendo estipulada 487 vagas, podendo chegar até 532 permissionários. Atualmente estão cadastrados no sistema 206 permissionários. Existem uma grande evasão e rotatividade de permissionários já que o sistema chegou a operar com 310 mototaxistas e a SEMOB emite autorização provisórias até que nova licitação seja feita. Também é necessário relimitar duas bases que não foram preenchidas: Belém / Cidade de Deus e Areão.

Tanto os mototáxis quanto os táxis são relacionados ao sistema de transporte público no terminal central, incentivando o sistema integrado nas rodoviárias velha e nova; e em pontos estratégicos, como é o caso do Shopping Taubaté.

c. Por Aplicativos

Nos últimos anos, porém, a dinâmica dos veículos motorizados individuais compartilhados acabou se adaptando à nova realidade tecnológica, e a população passou a utilizar, além dos táxis, e mototáxis, o sistema de transporte por aplicativos. A população aderiu ao sistema e, segundo entrevistas realizadas, esse fator se dá principalmente pela facilidade de acesso ao transporte, além da praticidade com o pagamento, já que no cadastro do próprio aplicativo já está atrelado os pré-requisitos financeiro do usuário. Pela Lei Federal, cabe às próprias prefeituras a regulamentação e a fiscalização do aplicativo

A atividade será regulamentada por decreto, devendo as provedoras se cadastrarem junto à SEMOB, fornecer relatórios periódicos das viagens realizadas para auxiliarem no planejamento e na implantação de políticas de mobilidade urbana e pagar taxa referente à utilização do espaço público e da infraestrutura existente, considerando os impactos ambientais, financeiros e na mobilidade urbana.



6.6 MOBILIDADE POR VEÍCULOS DE CARGA

Como o tecido urbano de Taubaté é cortado por três rodovias (Rodovia Dutra; Rodovia Oswaldo Cruz e Rodovia Carvalho Pinto), com destaque para a Rodovia Dutra (SP-060), a circulação de veículos de carga pelas vias do município é frequente. Além deste fato, a atividade industrial em Taubaté é a mais significativa economia vigente, que demanda também por serviços de carga. Esse contexto costuma gerar ônus para a cidade, devido à frequência com que o fluxo viário é interrompido por conta da circulação de caminhões, com ênfase nas duas vias marginais: Av. Dom Pedro I e Av. Bandeirantes.

Os procedimentos de carga e descarga, bem como o tamanho e peso do veículo, devem obedecer a legislação municipal, já que existe decreto limitando horários e tipo de veículo - Zona de Restrição de Carga e Descarga, que basicamente coincide com a Área Central e incorpora parte dos bairros Independência, Santa Luzia e Alto de São João (Ver Mapa 19).

O espaço físico desta zona restringe o acesso e a circulação de veículos de carga, classificados de acordo com sua medida e seu peso específico, e dividido entre categorias leve, média e grande. A proibição se estabelece de segunda a sexta-feira, das 7h às 22h, e de sábado, das 7h às 14h, com exceções de alguns tipos de cargas, que se limitam aos locais exclusivos de estacionamento.

O próprio estatuto do pedestre regulariza a circulação de carga e descarga dentro do município, como forma de mitigar os impactos na dinâmica entre os modais. Porém, a demanda por este serviço no centro é alta, devido ao uso do solo predominantemente comercial, o que impacta diretamente e conflita com o fluxo de pedestres.

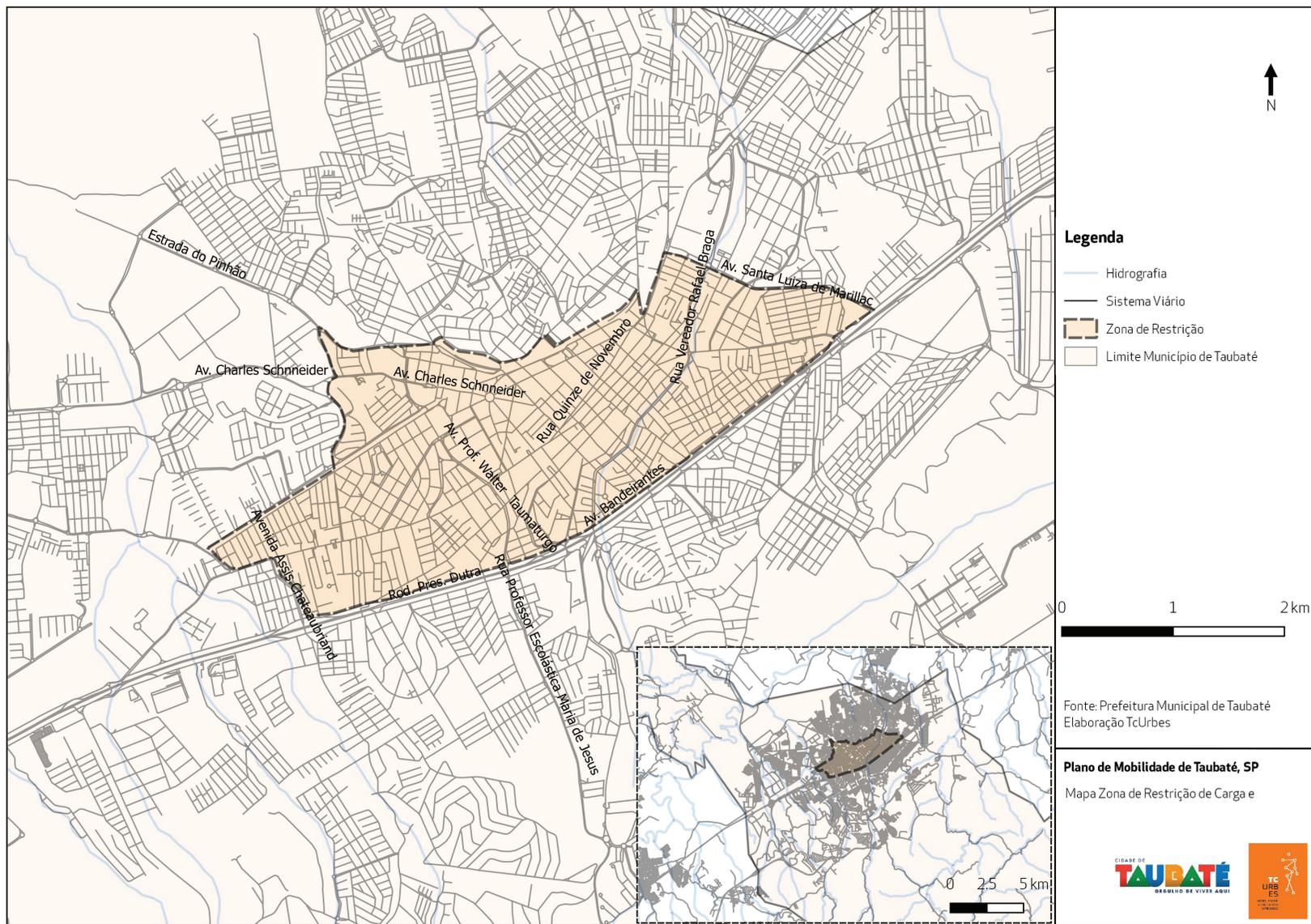
A SEMOB está sinalizando o perímetro onde há restrição, possibilitando as ações de fiscalização e trazendo benefícios para a dinâmica para a mobilidade dessa região. Considerando a existência de pontos estratégicos para as operações de carga e descarga dentro dessa região, faz necessário a implantação de entrepostos para que mercadorias possam ser descarregadas no horário comercial que coincide com o horário da restrição.



Foto 45: Área de Carga e Descarga - Rua Sacramento
Fonte: TcUrbes, 2019



Foto 46: Conflitos Modais - Rua Sacramento
Fonte: TcUrbes, 2019



Mapa 25: Zona de Restrição de Carga e Descarga
Fonte: TcUrbes, 2019



6.7 MOBILIDADE POR TRAÇÃO ANIMAL

As carroças por tração animal são transportes de carga comum no município e é regularizada pela Lei Complementar N°205/2009 e regulamentada pelo Decreto n° 13891/2016. A legislação municipal abrange as especificações das dimensões das carrocerias para tornar viável a circulação pelas vias públicas, além de garantir a regularização por emplacamento das mesmas, bem como a proibição de circulação em qualquer horário na região central da cidade. O CTB também estabelece regras gerais para o tema, e há normatização para que a circulação seja ao lado direito da pista, próximo ao meio fio, sofrendo penalidades aqueles que transitarem em mão única.

Apesar da legislação vigente, os munícipes, em geral, abordam muito a questão das carrocerias como algo negativo, como algo que atrapalha o fluxo viário, principalmente no centro, local que dispõe de um estreitamento de infraestrutura viária. Também existe mobilização para a proibição desse tipo de transporte devido aos constantes casos de maus tratos aos animais.

A SEMOB tem implantado placas indicando a proibição desse tipo de veículos no entorno da região central e em alguns pontos da cidade onde o conflito é intenso, como por exemplo, nas travessias elevadas acima da linha férrea que permitiam passagem de veículos particulares.

7. PLANOS, PROGRAMAS E PROJETOS VIGENTES OU PREVISTO

7.1 PLANO DE GOVERNO E POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE URBANA

Conforme Plano de Governo, a Política de Transporte do Município de Taubaté deverá priorizar o transporte coletivo, buscando democratizar a mobilidade e a acessibilidade urbana de forma planejada. Um sistema de transporte público bem planejado é a chave para se criar cidades sustentáveis. Já a Política de Trânsito Municipal deverá estabelecer diretrizes em concordância com a Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento.

Os estudos a respeito do Sistema de Trânsito deverão estar ancorados em três aspectos importantes que são: a área da educação para o trânsito, a estrutura viária e a fiscalização. No que tange ao aspecto educacional destacam-se os projetos e as campanhas para esclarecer, educar, orientar os condutores, pedestres, crianças e estudantes com a pretensão de alcançar um trânsito seguro. Na parte referente à estrutura viária é necessário desenvolver projetos e atividades visando aperfeiçoar o traçado da via, a pavimentação e a sinalização vertical e horizontal. No que se refere às normas e legislação de trânsito, destaca-se a necessidade da fiscalização constante e abre-se, então, um leque de competências na área urbana de acordo com os tipos de infrações de trânsito.

O conceito de mobilidade urbana para a construção de cidades sustentáveis proporciona nova oportunidade de reflexão sobre o processo de formação das cidades e os mecanismos de exclusão social. Esta nova abordagem preconiza a democratização do espaço público, a acessibilidade para pessoas com deficiência e idosos e a promoção do direito à cidade. Trata-se de refletir sobre o modelo de cidade que estamos diariamente construindo, que se manifesta no planejamento urbano e no desenho da cidade, que dá suporte ao modelo de mobilidade que se baseia em modos individuais e motorizados de transporte. A análise conjunta de todos os aspectos que condicionam a circulação das pessoas nas cidades é fundamental para se compreender a mobilidade urbana e seu papel para o desenvolvimento local.

Muitos avanços foram alcançados na área de mobilidade urbana nos últimos anos, conforme abaixo metas e realizações da gestão anterior:

01. Metas

Criar um grande corredor viário com uma via expressa circundando todo o centro da cidade.

Realizações

VIA ÚNICA INDEPENDÊNCIA: Com as mudanças que começaram na Avenida Independência e continuaram no centro da cidade, foi possível a criação desse corredor. Hoje o motorista vai da Avenida Independência ao Jardim Santa Clara em uma única via, chegando até os limites das cidades de Tremembé e Pindamonhangaba.



02. Metas

Criar linhas de ônibus circular para que o passageiro possa percorrer o corredor viário pagando apenas uma passagem.

Realizações

Em 2015 começou a operar a linha de ônibus circular, que garante acesso gratuito por toda região do centro da cidade para os usuários que possuem o Cartão Rápido Taubaté, porém essa linha foi desativada devido à baixa demanda. As linhas diametrais foram transformadas em radiais e o transporte complementar foi integrado ao sistema convencional através da bilhetagem eletrônica e tempo de integração foi ampliado de 60 minutos para 75 minutos.

03. Metas

Trazer de volta para a Prefeitura a administração de linhas, horários e itinerários de ônibus, colocando GPS nos ônibus para fiscalizar.

Realizações

O sistema de GPS já existe e a gestão do sistema de transportes já está com a Prefeitura desde janeiro de 2013. Será criado o Centro Operacional do Transporte para ampliar a fiscalização após a licitação do Transporte Complementar.

04. Metas

Criar serviço de SMS gratuito para que as pessoas saibam a que horas passam os ônibus.

Realizações

CITTAMOB: Embora fosse o sistema mais moderno para a época, o SMS ficou desatualizado e com um custo mais elevado. A Prefeitura de Taubaté implantou algo ainda melhor, que é o Cittamobi, um aplicativo no qual os usuários acompanham a chegada, as linhas, os itinerários e demais informações dos ônibus tudo em tempo real. Este aplicativo pode ser usado em smartphones, tablets e computadores. Prático e fácil de usar, o aplicativo possui também uma versão para deficientes visuais. Além do aplicativo, foram insta-

lados ainda dois painéis na Rodoviária Velha, que apresentam para os usuários o tempo de chegada dos veículos. Também estão disponíveis contato do usuário através de linhas gratuitas (0800, 156 e 190) e através de WhatsApp.

05. Metas

Construir duas novas passagens sobre a Rodovia Presidente Dutra.

Realizações

PASSAGEM PRÓXIMA AO VIA VALE: Esta obra foi realizada como contrapartida do Via Vale Garden Shopping. O túnel que já existe foi todo reformado e segue sentido Centro e o novo túnel ficará sentido bairro. Há previsão de duplicação do viaduto Independência.

06. Metas

Elaborar Plano Geral de Trânsito para a área urbana do município, envolvendo: a circulação de veículos em geral; a readequação geométrica e funcional de pontos críticos de cruzamento (rotatórias em especial).

Elaborar um Plano de Melhorias na Infraestrutura Viária, com a consequente implantação de novas vias e/ou pequenas interligações entre o sistema viário principal existente.

Realizações

CRIAÇÃO DA SECRETARIA DE MOBILIDADE URBANA: A Secretaria foi criada com a sanção da Lei Complementar nº 332, de 27 de dezembro de 2013, quando se alterou a estrutura administrativa do município.

PROJETO VIÁRIO: A apresentação do novo projeto do sistema viário aconteceu em 2013: Avenida Independência passou a ter mão única, no sentido bairro/centro. Para completar o binário, também com mão única, a Avenida Marrocos e a Avenida Marechal Arthur da Costa e Silva fizeram sentido contrário à Avenida Independência. A Avenida Marrocos seguiu em sentido único até o encontro com a Estrada Francisco Alves Monteiro. Quanto às marginais da Rodovia Presidente Dutra, elas seguiram conforme o sentido da via. A Avenida Bandeirantes com fluxo para São Paulo e Avenida Dom Pedro I sentido Rio de Janeiro. Em abril de 2014, foram implantadas novas alterações abrangendo vias do



centro e centro expandido. O projeto para novas ciclofaixas foi ampliado, ruas foram recapeada e trechos passaram por obras. Foram realizados projetos de sinalização horizontal e vertical, pinturas de solo e instalação das placas de regulamentação e de orientação. As vias que sofreram alterações foram: Rua Dr. Emílio Winther; Av. Marechal Arthur da Costa e Silva; Rua Ubatuba; Rua do Colégio Nossa Senhora do Bom Conselho; Rua Professor Moreira; Rua Armando Salles de Oliveira; Rua Silva Jardim; Praça Coronel Marcelino Monteiro; Rua Honório Jovino; Rua Nancy Guisard Kehier; Rua Vicente Costa Braga; Praça 8 de Maio e Praça Santa Terezinha. A terceira etapa do projeto de melhorias do sistema viário foi iniciada em março de 2015, com o propósito de auxiliar na diminuição de congestionamentos e melhorar a mobilidade, possibilitando maior agilidade na integração entre as regiões. O objetivo dessa etapa foi criar anéis de circulação como medida para desafogar o trânsito, pois há uma redistribuição e organização do fluxo de veículos. As vias que sofreram alterações são: Rua Dr. Emílio Winther, Rua XV de Novembro, Rua Dr. Pedro Costa e Rua Marquês do Herval, Rua Dr. Souza Alves, Rua Gastão Câmara Leal, Praça Santa Terezinha, Rua Dante Paolicchi, Rua Dr. José Luis de Almeida Soares, Rua Antônio Valente da Silva, Rua Marylene Moura (Praça Oito de Maio).

SINALIZAÇÃO DE MAIS DE 300 VIAS: O trabalho de sinalização de solo vem sendo realizado por toda cidade. São priorizadas as sinalizações de segurança, como faixas de pedestres, pinturas de pare retensões, dupla amarela e redutores de velocidade. Também são priorizadas as sinalizações das vias que estão recebendo recapeamento.

NOVOS ABRIGOS DE ÔNIBUS: Novos pontos de ônibus foram instalados, em março de 2015, nos principais corredores e locais onde não havia a cobertura na cidade. Os abrigos, simples e duplos, são modernos e metálicos, possuem área reservada para pessoas com deficiência física, piso tátil de alerta e iluminação própria. Os abrigos de alvenaria também estão sendo revitalizados nos bairros.

07. Metas

A elaboração de estudos para a implantação de ciclovias no município, com prioridade para os ciclistas com desejos de viagem residência-trabalho-compras.

Realizações

CICLOVIAS E CICLOFAIXAS: Ciclovias e/ou ciclofaixas foram implantadas ou re-

vitalizadas. O projeto é que a cidade passe a ter 90 quilômetros de vias exclusivas para bicicletas. Primeiro foram implantadas ciclofaixas nas avenidas Independência, Emílio Winther e Marrocos. Depois, ruas como a 15 de Novembro e Anísio Ortiz Monteiro, no centro, também receberam as faixas exclusivas.

08. Metas

A implantação de controles e fiscalização do trânsito, notadamente aquela destinada aos excessos de velocidade de semáforo.

Realizações

FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA: Os radares começaram a funcionar, em julho de 2014. A definição das velocidades foi determinada conforme Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito do CONTRAN e também com base no parágrafo 2º do artigo 61 do Código de Trânsito Brasileiro.

FISCALIZAÇÃO PELAS CÂMERAS DO COI: Além de atuarem na segurança pública ascâmeras do Centro de Operação Integradas (COI) auxiliam nas operações de fiscalização e de monitoramento no trânsito.

CONSULTA DE MULTAS ONLINE: O motorista interessado em verificar as infrações de seu veículo encontra o link no site da Prefeitura. Através do endereço eletrônico, os municípios podem verificar todas as infrações que envolvem um veículo, andamento de processos, indicações de condutores e pontuações e pode, ainda, imprimir os formulários para recurso, o que proporciona agilidade no atendimento.

09. Metas

A execução de programas de Educação de Trânsito nas escolas.

Realizações

Além de ações desenvolvidas em parceria com entidades e fundações foi implantado um programa permanente de educação de trânsito nas escolas municipais e de ensino integral, em parceria com a Secretaria de Educação, com palestras, teatros e atividades na cidade mirim, atendendo anualmente mais de 3.000 alunos.

Uma das ações desenvolvido pela Fundación Mapfre, o programa trouxe atividades



integradas às disciplinas e aulas, envolvendo alunos e professores em uma ampla pesquisa sobre as condições da circulação viária das comunidades próximas às escolas, levando-os a implementar ações para tornar a circulação mais segura. Além de abordar a educação no trânsito, o projeto também procurou despertar nos alunos o gosto pela arte.

Ainda em parceria com Fundação Mapfre, em 2014, o programa Na pista certa aconteceu no Sedes. O objetivo do programa foi estimular as crianças a adotarem comportamentos e atitudes responsáveis e cívicas em relação ao trânsito, tanto do ponto de vista do motorista quanto do passageiro, do pedestre e do ciclista. Todo o programa foi conduzido por instrutores da Mapfre, com um circuito interativo de cerca de 40 minutos. Foram atendidas 1200 crianças da rede pública e também o público geral.

Existem também ações de educação em parceria com a CCR Nova Dutra e MRS Logística, concessionárias da Rodovia Presidente Dutra e da linha férrea, abordando temas relacionados à rodovia e a linha de trem que cruzam a cidade.

10. Metas

Realizar estudo detalhado de Reformulação do Sistema de Transporte Coletivo, considerando os ônibus, as vans e as motos-táxis, e consequente implantação das medidas, envolvendo: linhas, itinerários, frequências, frotas, pontos de parada e tarifa, definição de regulamentos e penalidades.

Realizações

NOVOS ÔNIBUS PARA O TRANSPORTE PÚBLICO: Em novembro de 2014, a Prefeitura dava continuidade ao processo de renovação da frota dos veículos do transporte público, disponibilizando 30 novos ônibus, zero quilômetro e com acessibilidade.

CONCORRÊNCIA PÚBLICA MOTOTÁXI: A Prefeitura abriu concorrência pública que garante a permissão individual para 400 mototaxistas e mais 40 cadastros reserva. A ação visa acabar com os serviços clandestinos e organizar a atividade para que as permissões passem a ser dos mototaxistas e não das agências – o último balanço divulgado pela prefeitura, em 2012, constatou que Taubaté tinha 13 agências clandestinas.

LICITAÇÃO DO TCTAU: O novo sistema disciplinou a atuação das vans do TcTau (Transporte Complementar de Taubaté), que passaram a operar de forma integrada com os ônibus da empresa ABC Transportes. Com o novo sistema, os ônibus e as vans passaram

a não atuar mais nas mesmas linhas e horários, o que permitirá a criação de novos trajetos e, conseqüentemente, a ampliação da oferta de viagens – como havia disputa por passageiros, veículos dos dois sistemas faziam praticamente o mesmo horário. Outra melhoria foi a implantação no transporte complementar da bilhetagem eletrônica, utilizada pela concessionária desde 2009. Com isso, usuários que recebem vale-transporte também poderão optar pelo TcTau.

CITTAMOB: A Prefeitura lançou em 2015 o Cittamobi, um aplicativo no qual os usuários acompanham a chegada, as linhas, os itinerários e demais informações dos ônibus tudo em tempo real. Este aplicativo pode ser usado em smartphones, tablets e computadores. Prático e fácil de usar, o aplicativo possui também uma versão para deficientes visuais.

11. Metas

Implantar a Lei de acessibilidade (Lei n. 10.098 de 19/12/2000 regulamentada pelo decreto 5.296 de 01/12/04) no município.

Realizações

CALÇADA SEGURA: A regulamentação sobre as normas das calçadas aconteceu em 23 de setembro de 2014, por meio do decreto 13.410. Além dos novos empreendimentos, alguns imóveis ainda terão o prazo de 12 meses após a publicação do decreto para se adequarem e as tornarem acessíveis.

12. Metas

Elaborar um Programa Sistemático para a fiscalização dos sistemas de transporte, especialmente o sistema de transporte de escolares.

Realizações

FISCALIZAÇÃO DO TRANSPORTE: Foi implantado o sistema de monitoramento do sistema de Transporte Público em 2014. A Secretaria de Mobilidade Urbana consegue, através desse sistema, subsídios para a fiscalização e planejamento das linhas de transportes através de GPS. Paralelamente, será publicado decreto para a modalidade do transporte escolar que também vem passando por fiscalização constante, resultando na



apreensão de vários veículos irregulares e clandestinos desde 2013.

13. Metas

A implantação de Plano de Orientação de Tráfego, com ênfase para as rotas do tráfego exclusivamente de passagem.

Realizações

PLANO DE ORIENTAÇÃO DE TRÁFEGO: O projeto foi 100% concluído e a implantação está sendo gradativa. Na Região Central, onde houve mudanças viárias, já foi realizado. Mais de 100 placas serão instaladas na região do centro expandido.

14. Metas

Implantar o CET (Centro de Estudos de Trânsito) que coletará as informações de trânsito, no que tange a acidentes e volume de tráfego e procederá sua análise, propondo após estudos detalhados, medidas corretivas com objetivo de se conseguir um trânsito mais seguro.

Realizações

SECRETARIA DE MOBILIDADE URBANA: A implantação foi realizada com a criação da Secretaria de Mobilidade Urbana em janeiro de 2014. Foi desenvolvido um estudo técnico com projetos abrangendo mudanças no sistema viário, implantação de radares e nova sinalização. Resultado foi a redução de 56% no índice de acidentes do município.

15. Metas

Implantar o CEV (Centro de Estudo Viário) que estudará e acompanhará os cruzamentos perigosos, as vias em que ocorrem os grandes congestionamentos, os corredores estruturais do município visando apresentar soluções que proporcionem maior fluidez e segurança do trânsito.

Realizações

CENTRAL DE CONTROLE OPERACIONAL: Com a criação do COI (Centro de Operações Integradas), em 2014, também foi implantada a CCO (Central de Controle Operacio-

nal) da Secretaria de Mobilidade Urbana, no qual agentes de trânsito fazem o acompanhamento das vias 24 horas.

16. Metas

Implantar o serviço de trânsito 24 horas, com a finalidade de resolver questões pontuais de trânsito que causam desconfortos ao cidadão ou riscos de segurança para as pessoas.

Realizações

BASE DOS AGENTES 156 E CCO: Pela CCO (Central de Controle Operacional) o sistema viário é acompanhado pelas câmeras de monitoramento do COI 24h. Desde 2013, também, pelo telefone de contato 156 os agentes de trânsito trabalham 24h atendendo as demandas apresentadas.

17. Metas

O estabelecimento de prioridades no sistema viário para os transportes coletivos (ônibus e táxis).

Realizações

PRIORIDADES PARA TRANSPORTES COLETIVOS: Com novo projeto de lei, os taxistas podem parar para embarque e desembarque em qualquer local. A partir das 22h, os ônibus também podem parar em qualquer local para embarque e desembarque, que não os pontos, desde que não proibidos através de placas de regulamentação.

18. Metas

Estudar a implantação da integração tarifária, objetivando a redução de custos para o usuário e a melhoria da oferta de viagens.

Realizações

INTEGRAÇÃO: A proposta é a estruturação dos serviços em uma rede única e integrada, não mais concorrencial, com inserção dos operadores do Tctau no sistema de bilheteletrônica e nova forma de organização. O transporte complementar entrará como



uma segunda empresa na operação do transporte coletivo.

19. Metas

Reorganizar e replanejar as entradas, saídas e marginais da Dutra.

Realizações

ACESSO A DUTRA: Iniciou em 2015 a recuperação e adequação do acesso Dutra-Belém, a região do Mercatau e a Avenida dos Bandeirantes, próximo ao trecho da Avenida Assis Chateaubriand.

As obras incluíram requalificação da pavimentação asfáltica e das calçadas, drenagem de galerias e sinalização de trânsito horizontal e vertical.

Com a recuperação viária e adequação, o viaduto da Rodovia Presidente Dutra ao Belém tornou-se sentido único centro-bairro. Com a mudança, o túnel paralelo, próximo ao bairro Campos Elíseos, tem sentido único do bairro para o centro, em direção à Avenida Desembargador Paulo de Oliveira Costa.

Houve, também, adequação da rotatória do bairro Campos Elíseos e retirada da rotatória do cruzamento entre as Avenidas dos Bandeirantes e Desembargador Paulo de Oliveira Costa, com implantação de semáforo. A Rua Primavera, trecho entre Rodovia Oswaldo Cruz e túnel Campos Elíseos, tem mão única.

Será construída uma nova saída da Dutra para acesso à Rodovia Oswaldo Cruz. A Av. Dom Pedro I, no trecho entre o viaduto e a Av. Escolástica Maria de Jesus, tem sentido único no sentido da Dutra. As atuais saídas: da Rodovia Oswaldo Cruz e do viaduto Belém serão fechadas.

Outra importante melhoria no local foi a retirada da rotatória em frente ao posto de combustível na Avenida Bandeirantes e, assim, essa avenida, passou a ter cinco pistas e o cruzamento foi semaforizado.

A terceira obra foi a recuperação viária e a adequação da Avenida dos Bandeirantes, uma das marginais da Rodovia Presidente Dutra, próximo ao trecho da Avenida Assis Chateaubriand, na região do bairro Independência. A pista com acesso da Assis Chateaubriand para a Avenida dos Bandeirantes foi alargada com a retirada do barranco ali existente e com construção de cortina atirantada para contensão de talude. A via recebeu asfalto novo, recapeamento, sistema de drenagem de águas pluviais e sinalização de trâm-

sito com pintura de solo e placas.

20. Metas

Duplicar os viadutos do Belém, do Alto São Pedro e da Cidade Jardim.

Realizações

DUPLICAÇÃO VIADUTO CIDADE JARDIM: A Prefeitura aprovou junto a CCR Nova Dutra a revisão do projeto da duplicação do viaduto Cidade Jardim e, assim, o próprio município vai executar a obra. A duplicação dos demais viadutos serão estudados em conjunto com a CCR Nova Dutra, por estarem situados na faixa de domínio da rodovia. Para minimizar o problema, a Prefeitura realizou obra no entorno do viaduto do Belém transformando-o em mão única, fazendo binário com o túnel da Avenida Desembargador.

21. Metas

Alargar a Estrada do Barreiro, melhorar a Oswaldo Cruz e terminar a Estrada do Pinhão até o Quiririm. Melhorar também a av. Marrocos e a Artur da Costa e Silva, duas paralelas da Av. Independência.

Realizações

PROJETO DO CAF E SUAS OBRAS: O plano de ação integra o projeto de lei que autoriza um empréstimo de U\$ 60 milhões, junto ao CAF (Banco de Desenvolvimento da América Latina) e tem como objetivo a melhoria da infraestrutura urbana e socioambiental. As primeiras intervenções previstas são: a continuação da Estrada do Pinhão (que ligará o bairro da Estiva ao Quiririm) e os alargamentos da Estrada do Barreiro e da Avenida João Batista Ortiz Monteiro, no Bonfim.

22. Metas

Reorganizar todas as rotatórias que for necessário.

Realizações

ROTATÓRIAS: Já estão em execução as obras. Iniciamos com a retirada da rotatória da Avenida dos Bandeirantes com Assis Chateaubriand, e daremos continuidade com a



rotatória do Mercatau e outras. Além de diversas rotatórias em bairros, que não estavam adequadas e foram retiradas. Alguns rotatórias serão semaforizadas com sistemas inteligentes.

23. Metas

Colocar sinalização adequada em toda a cidade e trocar os atuais semáforos por semáforos inteligentes, sincronizando e criando a onda verde. A implantação significativa de sinalização de tráfego, em especial a semaforizada – central automática.

Realizações

CENTRAL SEMAFÓRICA: Foi implantada a primeira etapa da onda verde nos semáforos da região central, por meio do novo sistema de controladores semaforizados. Os equipamentos já foram instalados na Avenida Independência, Rua Dr. Emílio Winther, Praça Santa Terezinha, Praça 8 de Maio, Rua Barão da Pedra Negra, Rua Coronel Marcondes de Mattos, Rua Jaques Félix e Rua XV de Novembro. Hoje já é possível atravessar a região central pelo corredor sul formado pela Avenida Independência, Rua Dr. Emílio Winther e Rua XV de Novembro em onda verde desde o semáforo existente no cruzamento com a Rua Humberto Passarelli até o cruzamento com a Rua Jacques Félix. Essa etapa da implantação contemplou também dois novos semáforos na Rua Dr. Souza Alves, nos cruzamentos com a Rua Conselheiro Moreira de Barros e Rua Anízio Ortiz, para garantir a segurança dos veículos e pedestres que transitam pelo local. Foram instalados novos focos de pedestres e tempos específicos para travessias nos trechos da Avenida Independência com Avenida Itália, Rua Dr. Emílio Winther com Rua Inglaterra e Avenida Juca Esteves com Rua Mariano Moreira, bem como os focos existentes estão sendo recuperados e religados. Ao total dessa etapa, 39 cruzamentos receberam melhorias no sistema de controle semaforizado. Esse novo equipamento de controle de semáforo é totalmente eletrônico e permite programações mais complexas, operando em sistema de anéis, garantindo assim os sincronismos necessários. A programação pode ser feita pelo agente de trânsito direto no local, onde ele controla os sinais de acordo com o fluxo de veículos. As próximas etapas das instalações contemplaram outras vias do centro expandido, como Rua Marques do Herval e Rua Dr. Pedro Costa, onde também foram instalados os novos controladores de semáforo para o funcionamento da onda verde.

24. Metas

Implantar obras de melhorias e modernização tecnológica nos Terminais de Ônibus Rodoviário e Urbano – Concessão da administração, operação e manutenção à iniciativa privada.

Realizações

TERCEIRIZAÇÃO DA RODOVIÁRIA NOVA: A Prefeitura irá terceirizar da Rodoviária Nova. A mudança irá propiciar melhorias de infraestrutura, na rede elétrica, hidráulica, setorização das atividades, implantação de mais caixas eletrônicas, de praça de alimentação, maior comodidade e conforto aos usuários, mais segurança, melhoria do aspecto visual e modernização. A reforma estrutural já prevista para o prédio foi executada pela Prefeitura.

PAINÉIS INFORMATIVOS NA RODOVIÁRIA VELHA: Os passageiros que utilizam a Rodoviária Velha de Taubaté podem ver a previsão de chegada dos ônibus em painéis informativos instalados no local. Eles relatam o tempo de previsão da chegada dos ônibus ao terminal rodoviário e o número da linha dos veículos.

25. Metas

Adequar calçadas, comércio, entre outros para o idoso e o portador de necessidades especiais.

Definição de rotas e horários para o transporte de carga.

Realizações

CAMINHÕES DE CARGA: A Lei municipal n 007/1991, art. 738, define os horários de caminhões de carga no município. O decreto que regulamenta as rotas foi publicação e as placas regulamentando a restrição serão implantadas.

26. Metas

Estudar a implantação de faixas e/ou vias exclusivas para o Transporte Coletivo.

Realizações

VIAS EXCLUSIVAS: Com os projetos dos sistemas viários que foram implantados em Taubaté, novos estudos serão realizados para incluir os corredores do sistema de trans-



portes, que atualmente não são exclusivos.

A atual gestão, em continuidade às ações implantadas anteriormente traçou as seguintes diretrizes e ações na área de mobilidade urbana:

- **Objetivo 1: Trânsito de veículos pesados**

Regulamentar e fiscalizar o trânsito de veículos pesados na região central e bairros: Disciplinar o trânsito de veículos de carga. Publicar decreto, implantar sinalização de regulamentação e sistema de fiscalização eletrônica, diminuindo o impacto causado no sistema viário devido ao tráfego de veículos de carga (acima de 3,5 toneladas).

Situação: O decreto foi publicado e as placas já foram confeccionadas e estão sendo gradativamente implantadas.

- **Objetivo 2: Adequação viária nos bairros**

Regulamentar o trânsito nos bairros: Disciplinar a circulação de veículos nos bairros. Identificar as necessidades e desenvolver projetos viários contemplando o sistema de circulação e a sinalização de regulamentação. Implantar as melhorias propostas e a ações de fiscalização, garantindo assim maior segurança, fluidez e conforto aos usuários, proporcionando redução de acidentes.

Situação: Em diversos bairros já foram implantados sistemas binários de circulação, bem com a proibição de estacionamento em vias locais onde a largura é reduzida.

- **Objetivo 3: Transposição de barreiras urbanas**

Melhorar a transposição das barreiras urbanas: Desenvolver estudos, contratar projetos e construção de obras de arte; Implantar a duplicação dos viadutos Cidade Jardim e Alto São Pedro para transposição da Rod. Pres. Dutra; implantar viadutos para transposição da Av dos Bandeirantes e Av Dom Pedro I junto ao terminal rodoviário intermunicipal (rodoviária nova) e Mercataú; implantar passagem de pedestres subterrânea para transposição da linha férrea junto ao terminal rodoviário municipal (rodoviária velha); duplicação do viaduto da Av. Charles Schneider para melhoria da transposição da linha férrea; implantação de viaduto para transposição da linha férrea, interligando a Av dos Bandeirantes à Chácara Flórida; implantação de passarelas para transposição de linha férrea

onde existem transposição em nível (Chácara Guisard - Jd. das Nações e Água Quente - Pq. Urupes). Melhoria na interligação norte-sul; redistribuição dos fluxos e diminuição dos congestionamentos; maior segurança viária e diminuição de acidentes.

Situação: A duplicação do viaduto da Cidade Jardim já foi aprovada pela CCR e licitada e as obras serão iniciadas em breve. Novos projetos para transposição das barreiras urbanas já estão em andamento.

- **Objetivo 4: Adequação de Infraestrutura urbana**

Melhoria na infraestrutura urbana: Implantar e manter abrigos de ônibus.

Situação: Publicada a lei e o decreto para a adoção de pontos de ônibus por parte de empresas e em breve será aberto a licitação para credenciamento. Também será publicada uma licitação para a compra e instalação de novos abrigos de ônibus, com recursos da municipalidade.

- **Objetivo 5: Organizar o sistema - ônibus e micro-ônibus**

Implantar sistema único: Integrar o transporte convencional ao complementar e organizar o serviço de transporte coletivo como um sistema único, em rede, com todos os modos operando de maneira integrada, física, operacional e tarifaria.

Situação: o de transporte complementar e convencional já foram integrados e o sistema será reestruturado em busca de reequilíbrio econômico financeiro.

- **Objetivo 6: Organizar o sistema de transporte privado**

Implantar quesitos e normas de operação: Melhorar o serviço prestado e aumentar segurança.

Situação:

Mototaxi: Novo regulamento implantado, sistema reorganizado em bases e funcionando com a utilização de aplicativos. Em breve será publicada nova licitação para preenchimento de vagas remanescentes de bases operacionais e mototaxistas.

Taxi: Estudos em andamento para padronizar os táxis e seus abrigos, criando uma identidade para a categoria e para implantar monitoramento dos veículos por GPS e câmera, proporcionando assim uma fácil identificação ao usuário e maior segurança aos motoristas. Em breve será publicado decreto criando novas vagas e uma nova lei munic



pal está sendo elaborada.

Aplicativos: Em breve será publicado decreto regulamentando a atividade.

Escolar e Fretamento: Publicado decretos regulamentando os serviços.

Bicicletas e patinetes compartilhados: Em breve será publicado decreto regulamentando a atividade

- Objetivo 7: Operação do terminal rodoviária municipal (rodoviária velha)

Adequação da operação: Otimizar a operação; desenvolver e implantar projeto de operação do terminal rodoviário municipal (rodoviária velha); Identificar os conflitos e as necessidades da operação do terminal rodoviário municipal; desenvolver e implantar o projeto de adequação operacional; acompanhar e verificar resultados e implantar ajustes necessários, otimizando a infraestrutura existente.

Situação: Realizada adequações geométricas na área de embarque/desembarque, implantados dispositivos de acessibilidade, painéis informativos e câmeras de monitoramento. Reservada áreas de estacionamento de ônibus fora do terminal, reorganizando e otimizando a utilização das baias.

- Objetivo 8: Adequação dos acessos da Rodovia Presidente Dutra

Implantar novos acessos junto ao Km 111 e Km 105 - pista norte: Projetar, aprovar e implantar novos acessos junto ao Km 111 e Km 105 - pista norte: Implantar nova agulha de entrada junto ao Km 111, melhorando a fluidez e segurança viária junto ao acesso da Rodovia Oswaldo Cruz. Implantar novas agulhas de entrada de saída junto ao Km 105, melhorando o acesso ao Distrito Industrial Uma II.

Situação: Os acessos junto a Km 111 (pista norte e sul) já foram aprovados pela CCR Nova Dutra, Licitados e em breve as obras serão iniciadas. O novo acesso junto ao Km 105 está em fase de aprovação pela concessionária. Estudos e planejamento para adequações de outros acessos encontram-se em andamento.

- Objetivo 9: Melhoria nas rodovias que cruzam o município

Implantação de melhorias nas rodovias: Desenvolver parceria com Agências, Departamentos e Concessionárias para implantação de melhorias nas rodovias: Implantação das vias marginais na Rod. Pres. Dutra, duplicação da Rod. Oswaldo Cruz (Km 0 ao 5), re-

qualificação da SP062, prolongamento da Rodovia Carvalho Pinto e melhorias nos acessos dos bairros rurais, proporcionando assim maior segurança, redistribuição dos fluxos e fluidez viária.

Situação: As obras de requalificação de trecho da SP-062 já foram licitadas e iniciadas e estão programadas intervenções conjuntas com o DER para manutenção dos demais trechos. Está sendo pleiteado junto ao Ministério de Infraestrutura a implantação das vias marginais da Rodovia Presidente Dutra junto ao município, de novas passarelas e viadutos. O DER apresentou projeto executivo para duplicação de trechos das rodovias SP-121 e SP125 e já existem tratativas para viabilizar a execução de tais obras.

- Objetivo 10: Implantar Sistema Cicloviário

Ampliar a infraestrutura cicloviária: Contratar / programar obras em parceria com a SEOT: Implantar os 90 km de ciclovias e/ou ciclofaixas previstas no Plano Cicloviário Municipal, estimulando esse modo de transporte não motorizado, proporcionando maior qualidade de vida à população.

Situação: O sistema cicloviário está sendo implantando conforme as obras de requalificação viária vão evoluindo. Atualmente já foram implantados 30 Km de ciclovias / ciclofaixas.

- Objetivo 11: Priorizar o transporte coletivo

Implantação de faixas e/ou vias exclusivas para o Transporte Coletivo: Identificar as deficiências e necessidades na circulação do transporte público: Priorizar no espaço viário o transporte coletivo em relação ao transporte individual, diminuindo os tempos de espera e de viagens e melhorando a qualidade do serviço prestado

Situação: No projeto de reestruturação do sistema de transporte público, está sendo considerada a implantação de faixas preferenciais e/ou exclusivas.

- Objetivo 12: Ações de Educação

Programa anual de educação de trânsito: estruturar, criar e implantar ações de educação de trânsito: Criar projetos específicos nas escolas com atividades de teatro, cinema, livros e feiras a serem desenvolvidas pelos alunos, campanhas mensais nas ruas e praças com a população e ações junto às associações de bairro e nas instituições formadoras de



condutores, visando alertá-los sobre a necessidade de prudência e educação no trânsito, direção defensiva e os riscos de acidentes.

Situação: Programa de educação permanente para o trânsito implantado nas escolas municipais de ensino infantil e integral e com projeto para expansão das ações.

- Objetivo 13: Tráfego de pedestres

Melhoria no tráfego de pedestres: Projetar e implantar dispositivos para melhoria ao tráfego de pedestres: Implantação do programa de Acessibilidade na Região Central, com recursos do PAC, e sua ampliação, que prevê o alargamento e a reconstrução das calçadas em novo padrão; implantação de piso podotátil, rampas para PCD e botoeiras sonoras; e fiscalização e adequação das calçadas não acessíveis nos bairros, garantindo assim uma padronização das calçadas no município.

Situação: Obras na região central em andamento e com projeto para ampliação do perímetro a ser licitado em breve. Realizado levantamento das deficiências das calçadas nos bairros – Projeto Circula Cidadão.

- Objetivo 14: Sinalização junto às escolas

Sinalização viária junto às escolas: Identificar as demandas e necessidades, elaborar projetos e implantar sinalizações adequadas no entorno das escolas: Desenvolver projeto e implantar as sinalizações necessárias no entorno das escolas de forma a atender as demandas do transporte escolar (vagas de estacionamento para vans) e melhorar a segurança da circulação viária no entorno, garantindo assim menores riscos de acidentes.

Situação: As adequações e implantação das sinalizações veem sendo realizadas de forma gradativa.

- Objetivo 15: Atendimento da área rural

Ampliação do sistema para área rural: Ampliar o sistema para área rural: Projetar e implantar sistema de atendimento às áreas rurais, garantindo assim o acesso dessas comunidades ao sistema de transporte público.

Situação: No projeto de reestruturação do sistema de transporte público, está sendo considerada a melhoria no atendimento da área rural, com a criação de um sistema seletivo e diferenciado.

- Objetivo 16: Plano de Orientação de Tráfego - POT

Ampliação do POT: Projetar e implantar o POT nos principais bairros: Ampliar o POT para os demais bairros e por regiões, de forma que seja possível orientar os usuários, principalmente os de passagem, sobre os trajetos e principais pontos de interesse do município.

Situação: Diversas placas já foram confeccionadas e implantadas. Novas placas e implantações estão sendo implantadas sistematicamente

- Objetivo 17 Central Semafórica

Aumentar e melhorar o controle semafórico: Aumentar e melhorar o controle semafórico: Desenvolver projeto, adquirir e contratar empresa para a implantação de central de controle semafórico junto ao COI, permitindo assim maior controle, melhor operação dos semáforos e implantação de onda verde nas principais avenidas, evitando-se congestionamentos nos horários de maior trânsito.

Situação: A central semafórica já foi adquirida e encontra-se em fase de teste de operação. Novos controladores foram adquiridos e uma licitação será publicada para contratação de uma empresa terceirizada para executar manutenções no sistema e novas implantações. Estudos estão sendo desenvolvidos a fim de refinar as programações existentes e melhorar as condições de sincronismo e fluidez.

- Objetivo 18: Sistema de monitoramento e fiscalização eletrônica

Ampliação do sistema de monitoramento e fiscalização eletrônica: Ampliar o sistema existente: Identificar pontos críticos, desenvolver estudos e projetos para a ampliação do sistema de monitoramento e fiscalização eletrônica, garantindo assim uma redução nos índices de acidentes.

Situação: O sistema foi ampliado dentro do contrato existente e uma nova licitação do sistema está prevista com outros dispositivos de fiscalização e de monitoramento, além da previsão de rodízio de equipamentos.

- Objetivo 19: Atendimento a pessoas com deficiência (PCD)

Sistema de atendimento a PCD: Implantar sistema de transporte exclusivo para



PCD: Identificar as demandas e os itinerários, elaborar projeto e contratar empresa permissória para operar o sistema de transporte exclusivo para PCD.

Situação: Está sendo elaborado em conjunto com a Secretaria de Desenvolvimento e Inclusão Social projeto para tal atendimento.

- **Objetivo 20: Núcleo de Estatística de Trânsito**

Implantar núcleo de estatística de trânsito: Implantar núcleo de estatística de trânsito: Levantar, compilar e analisar os dados estatísticos, sendo possível identificar os pontos críticos e planejar ações de forma a reduzir acidentes e vítimas de acidentes.

Situação: Foi criado o comitê de segurança viária envolvendo diversos órgãos e secretarias municipais para implantar ações para reduzir os acidentes e mortes no trânsito. Está sendo firmado convênio com o Observatório de Segurança Pública da UNITAU para que os dados estatísticos possam ser compilados e analisados. Foi firmada parceria com o 5º Batalhão da Polícia Militar para sejam fornecidos mensalmente os dados sobre acidentes de trânsito. Os dados de morte no trânsito são obtidos junto ao Movimento Paulista de Segurança Viária através dos programas INFOSIGA E INFOMAPA.

- **Objetivo 21: Plano de Mobilidade Urbana - PLANMOB**

Atualização do PLANMOB: Revisar e atualizar o PLANMOB: Verificar, avaliar e propor revisões e/ou atualizações no Plano de Mobilidade Urbana, em consonância com o novo Plano Diretor Municipal, garantindo assim ações e políticas para o planejamento estratégico e desenvolvimento sustentável.

Situação: O plano de mobilidade está sendo revisado.

- **Objetivo 22: Fiscalização de Trânsito**

Melhorar o serviço de fiscalização de trânsito: Profissionalizar o serviço de fiscalização de trânsito: Identificar as deficiências, planejar e promover cursos e treinamentos para os agentes de trânsito, de forma a melhorar a capacitação e profissionalização da categoria, proporcionando um melhor atendimento à população e aumento nas ações de fiscalização

Situação: Cursos e treinamento aos agentes estão sendo executados em busca de melhor capacitação e profissionalização. Realizado concurso público e novos agentes de

trânsito serão contratados. Foram nomeados agentes da guarda civil municipal para executarem a fiscalização de trânsito.

- **Objetivo 23: Qualidade do sistema de transporte**

Melhorar a qualidade do sistema de transporte: Avaliar e identificar as deficiências, propor índices de qualidade, realizar pesquisas de satisfação e fiscalizar: Propor índices de qualidade e monitorar suas evoluções em busca da excelência de padrões de qualidade que proporcionem aos usuários do transporte coletivo crescente grau de satisfação do serviço.

Situação: No projeto de reestruturação do sistema de transporte público, está sendo considerada a implantação de índices para monitoramento da qualidade do sistema. Está sendo implantada o Centro Operacional do Transporte e novos fiscais de transporte público estão sendo contratados para aumentar a fiscalização no sistema.

7.2 PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE TAUBATÉ (2015)

A Lei Complementar Municipal nº 238/2011, que instituiu o Plano Diretor Físico do Município de Taubaté (PDFM 2011), dispunha sobre temas afetos à mobilidade urbana visto que, antes da instituição da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012), a tratativa legal de questões relativas à política de mobilidade municipal era dada pela política urbana municipal.

As questões sobre mobilidade urbana foram então retificadas e aprofundadas pelo Plano Diretor de Mobilidade Urbana do Município de Taubaté, elaborado em 2015 (PMMU 2015). Este apresenta propostas para a estruturação do sistema viário, para o transporte não motorizado e para os serviços de transporte coletivo.

Na ocasião de sua elaboração, o Plano não foi regulamentado por lei, visto que o Plano Diretor Físico estava em processo de revisão, que contempla a execução de novos diagnósticos (Ver Mapa 19). Já no ano de 2018, o Executivo encaminhou à Câmara uma Minuta de Projeto de Lei para instituição da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Taubaté, porém o mesmo não foi tramitado.

Desta forma, no atual momento, o Plano Diretor vigente é a única lei que direciona o planejamento da mobilidade urbana, embora o Plano de Mobilidade vigente direcione as



ações do Poder Executivo.

No entanto, nota-se falta de complementaridade entre o Plano Diretor e o Plano Diretor de Mobilidade vigentes, sobretudo no que diz respeito aos seguintes tópicos:

- Descompasso entre marco regulatório relativo a mobilidade urbana que foi levado em consideração;
- Órgãos que tem atribuições relativas à mobilidade urbana; e
- Prioridades que foram levadas em consideração para a elaboração das propostas.

Ademais, o PDFM enfatiza a importância de ações em microescalas urbanas, valorizando a acessibilidade, os pedestres e os ciclistas, além de definir instâncias para a governabilidade da política municipal. Enquanto isso, o PMMU 2015 não inclui um cenário de análise qualitativa, mas foca em um levantamento minucioso de dados quantitativos, principalmente àqueles relativos ao transporte coletivo. As propostas, em geral, possuem viés majoritariamente relacionado à infraestrutura, ou seja, melhorias através de ações e intervenções construtivas.

Considerando alguns domínios utilizados como indicadores, temos: comportamento; fiscalização; infraestrutura; planejamento e gestão. As propostas do PMMU 2015, se subdivididas entre os domínios mencionados, se classificam principalmente como infraestrutura (88%); seguida por planejamento (9%). Quando o Plano foi desenvolvido, segundo a equipe técnica da Prefeitura, o foco do município era diminuir os acidentes viários, fato que reflete nos dados quantitativos mencionados, já que os problemas de infraestrutura contribuíam diretamente para os índices.

As diretrizes estruturais podem ser mapeadas e divididas entre os modais motorizados (Ver Mapa 26) e não motorizados (Ver Mapa 27). Se comparadas a outros planos vigentes, muitas obras e planos foram concluídos ou reformulados de maneira que atendessem às demandas, como é o caso dos planos financiados pelo CAF, PAC e DETRAN.

Entre os não motorizados, era previsto além da ampliação da infraestrutura e mobiliário cicloviário, diretrizes relacionadas a circulação de pedestre. Entre elas: Zona de 30 e Rota da Fé, sendo ambas vinculadas ao quadrilátero central localizado no Bairro Centro. A Zona 30 previa dentro do perímetro estabelecido (Rua XV de Novembro, Rua Bispo Rodovalho, Rua Pedro Costa e Rua Voluntário Penas Ramos), ampliação de calçadas como forma de ocupar o estacionamento, transferência de vagas para vias lindeiras, recuperação de passeios, rotas alternativas e sinalizadas para os veículos. A ponto que, a rota

da fé (Rua Dr. Pedro Costa à Rua Alcaide Mor Camargo), baseava-se na ligação entre as principais igrejas localizadas na região central, priorizando o pedestre, e desta maneira: nivelando piso e calçada, iluminação e paisagismo apropriado e mobiliário urbano disposto de forma que iniba a passagem de veículos motorizados.

As propostas relacionadas aos motorizados, com exceção da reformulação das linhas do transporte público (proposta implementada em 2016), são baseadas em soluções construtivas de requalificação de infraestrutura. Entre as medidas destacam-se as que estão atualmente em obras - financiadas pelo CAF - ligação Bairro Quiririm-Centro e requalificação/ampliação da Estrada do Barreiro, que apesar de serem mencionadas no Plano como parte de uma readequação maior, estão sendo pontualmente solucionadas como forma de melhorar a capacidade viária do município. Além destas, a proposta de recuperação da malha viária foi efetivamente realizada em 30% das vias especificadas no Plano (parte delas com financiamento do PAC), enquanto, segundo a equipe técnica da Prefeitura, todas as vias propostas para intervenção com o objetivo de reorganizar os deslocamentos interbairros ao sul sofreram algum tipo de requalificação.



Foto 47: Obra de Ampliação de Esquina - R. Quatro de Março X R. Souza Alves
Fonte: TcUrbes, 2019

