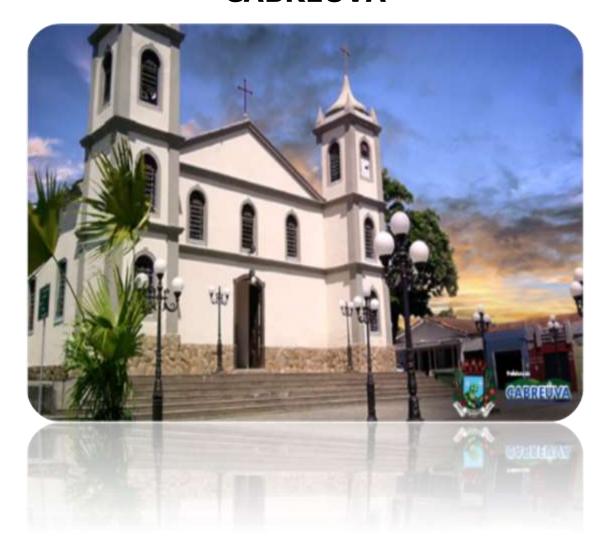
# PREFEITURA MUNICIPAL DE CABREÚVA



# PLANO DE MOBILIDADE URBANA TERMO PROPOSITIVO

# PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CABREÚVA

# **ETAPA: TERMO PROPOSITIVO**

ÍNDICE		PÁG.
01.	OBJETIVOS	03
02.	MARCOS CONCEITUAIS	04
03.	MARCOS METODOLÓGICOS	07
04.	SISTEMA VIÁRIO	12
05	TRANSPORTES	42

#### **01. OBJETIVOS**

São objetivos da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Cabreúva:

Expor e definir os marcos conceituais, metodológicos e estratégicos que embasam e fundamentam as proposições ao PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CABREÚVA.

Organizar, sistematizar e justificar as proposições definidas e aptas a cumprirem o escopo do presente trabalho.

Submeter os produtos resultantes desta etapa ao crivo técnico das Secretarias da Prefeitura Municipal de Cabreúva e da população em geral através de Audiência Pública, visando eventuais correções e/ou ajustes de diretrizes e metas projetadas e de seus níveis de priorização.

#### 02. MARCOS CONCEITUAIS

O estabelecimento dos objetivos acima expostos decorre dos requisitos do próprio objeto do Plano de Trabalho, porém, demonstram-se adequados e compatíveis com os resultados do Diagnóstico Técnico precedido das inúmeras visitas de campo e de cuja análise crítica resultaram três vertentes adequadas ao exercício propositivo:

#### AS VERTENTES CONJUNTURAL E ESTRUTURAL

Diz respeito a questões críticas mais relacionadas às disfunções dos sistemas viário e de transportes e seus subsistemas e são divididas em duas categorias:

- Das deficiências que podem ser corrigidas por medidas tópicas, de implantação gradativa e selecionáveis segundo os níveis de prioridade que se lhes forem conferidos. São os casos das calçadas inadequadas que dificultam a mobilidade de portadores de limitações físicas, de idosos, de carrinhos de bebê, etc., ou abrigos de pontos de ônibus que deverão ser melhorados, etc., ou, ainda e, por exemplo, da sinalização de estacionamento e semafórica que precisa ser complementada para tornar o tráfego mais fluido; convenciona-se que propostas aqui enquadráveis serão tratadas como ÁREAS DE INTERVENÇÕES;
- Dos conflitos e desarticulações viárias que, pelos componentes estruturais que envolvem e pela sua complexidade, exigem projetos mais detalhados, principalmente por impactarem áreas de circulação vital na cidade, ou, então, indicados para propiciarem melhor integração entre bairros, melhor articulação viária, visando a eliminação de conflitos ou o abrandamento dos congestionamentos, principalmente nas áreas centrais. Tais são os casos de correção de traçados de ciclovias ou de nova implantação desse modo de transporte, ou, ainda, de correção de dispositivos de conexão viária, de regulação dos estacionamentos centrais, etc. Pelo seu caráter mais complexo, convenciona-se enquadrar as Propostas aqui inseridas como PROJETOS VIÁRIOS e PROJETOS DE TRANSPORTE.

#### A VERTENTE ESTRATÉGICA

O Diagnóstico Técnico evidenciou questões mais complexas e cujas tratativas extrapolam o domínio da capacidade municipal, requerendo envolvimentos mais amplos, de setores do Estado e/ou regionais.

#### DAS INTERFACES COM O SISTEMA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO

Há notáveis implicações da Mobilidade com a estrutura urbana do Município, com a dinâmica econômica e com as tendências de sua expansão e que se traduzem nas taxas expressivas de migração intrarregional e no processo do crescimento da cidade, claramente ritmado pelos empreendimentos imobiliários, de não menos claras relações com os conflitos e deficiências dos serviços urbanos, principalmente da Mobilidade, e da pulverização de núcleos de padrão urbano.

A exacerbação desse processo tem ampliado os custos de serviços urbanos, na medida que se estende a dispersão urbana e amplia-se a centralização das atividades; esses fatos, conjugados, aumentam as viagens internas, congestionam a circulação de pessoas e veículos, retarda fluxos, potencializam disfunções urbanas.

Essas constatações justificam nova reflexão sobre o processo de produção do espaço, a estrutura urbana correspondente e nova avaliação das suas consequências na Mobilidade, particularmente no Sistema do Transporte e suas pertinências (segurança, articulação, integração entre bairros), podendo levar à pressões sobre áreas ambientalmente protegidas, etc.

Nesta linha de raciocínio sobre tais complexidades, é cabível a este trabalho propor à discussão as causas estruturais de todos os problemas, conflitos, inadequações, demandas e carências da infraestrutura viária e dos mecanismos da Mobilidade e que se originam na falta de um planejamento integrado, consequentemente de uma

política urbana capaz de organizar o território, de evitar ou atenuar os efeitos da especulação imobiliária, de empregar instrumentos urbanísticos e legais eficientes e que se respalde na gestão social, com uma participação comunitária mais efetiva.

A análise crítica dos sistemas de infraestrutura viária e dos transportes tenta, desta forma, oferecer ao poder público subsídios à reformulação da política urbana do Município, de seu instrumento específico – o Plano Diretor – e de desenvolver estratégias regionais adequadas ao ordenamento territorial em zonas limítrofes e de definir um padrão de gestão que lhes seja compatível, principalmente com efetiva participação da comunidade.

#### **DIRETRIZES E METAS**

As proposituras que deverão compor o TERMO PROPOSITIVO, sejam enquadráveis como AREAS DE INTERVENÇÕES, PROJETOS VIÁRIOS OU PROJETOS DE TRANSPORTE, serão categorizadas, para fins de execução ou operacionalização e, ainda, de priorização, como DIRETRIZES ou METAS.

Constituirão diretrizes quando envolvem competências externas às do poder público de Cabreúva, requerendo, para sua execução ou viabilização, o concurso do Estado e/ou a participação concorrente de outros municípios (exemplos: transporte interregional, viário sob responsabilidade jurisdicional do Estado, etc.). Também se enquadram como diretrizes as propostas cujo objetivo é o de reservar as condições adequadas à execução do objeto tratado, caso típico, por exemplo, de alargamento de via estrutural, ou de fixação de recuos, ou de reserva de área para construção de dispositivo viário. Deverão atender condições indispensáveis ao objetivo da intervenção ou do projeto viário, mas sem fixação de prazo, dependendo, ainda, de articulação com outros níveis de poder ou com a iniciativa privada, podendo ser gravados com instrumentos jurídicos que assegurem a pretendida reserva de domínio (Direito de Preempção, por exemplo).

Constituirão metas, priorizadas segundo indicadores socioeconômicos implicados e que referenciem características dos segmentos da população que venham ser beneficiados (melhores relações benefício social/custo público), as proposições que estiverem ao alcance exclusivo da Administração Municipal, devendo ser inscritas nas diretrizes orçamentárias da LDO e no Plano Plurianual.

#### PRIMEIRAS CONCLUSÕES

Concluindo, as Propostas de Áreas de Intervenções, de Projetos Viários e de Projetos de Transportes – são enquadráveis como diretrizes ou metas:

- estão definidas quanto ao objeto, de forma clara e concreta, com os dados e características suficientes à sua identificação, localização, amplitude, etc.;
- estão devidamente fundamentadas, com priorização apontada para posterior avaliação;
- menciona os resultados esperados;
- apontam os encaminhamentos, e
- apontam os subsídios à Política Urbana, referentes à estruturação urbana (especificamente à expansão urbana), aos mecanismos de controle do adensamento, da produção e ocupação do espaço e da gestão participativa.

### 03. MARCOS METODOLÓGICOS

Trata-se, aqui, de resumir os meios pelos quais os conceitos expostos serão absorvidos e expressos em Propostas que tenham condições efetivas de se viabilizarem, no tempo e no espaço.

Será imprescindível, portanto, que se tenha claro domínio sobre as categorias conceituadas, dos níveis de qualificação e de priorização e de enquadramento legal:

- quanto às vertentes de abrangência das propostas: CONJUNTURAL/ ESTRUTURAL, ESTRATÉGICA e SUBSÍDIOS AO PLANEJAMENTO E GESTÃO;
- quanto às categorias de propostas: se AREAS DE INTERVENÇÕES (atendendo, normalmente, a vertente conjuntural), se PROJETOS VIÁRIOS (atendendo a vertente estrutural podendo estarem associados às parcerias, concessões, operações consorciadas, etc) ou se PROJETOS DE TRANSPORTES (proposição de projetos específicos do transporte, também de caráter estruturador do Município);
- quanto ao nível de enquadramento administrativo-legal: se DIRETRIZ ou se META; neste último caso, quanto ao nível de priorização recomendado: se ALTO (prazo até 2 anos) ou se MÉDIO (prazo até 4 anos). Note-se que não se define nível baixo às prioridades (neste caso, deixam de serem prioridades).

Portanto, compete ao Plano de Mobilidade, em suas proposições, considerar todas as implicações da norma legal:

- Do cumprimento das funções sociais da cidade. O transporte e a acessibilidade constituem propriedades do domínio público e que devem cumprir suas funções.
- Da participação da comunidade na solução dos problemas que a afetam, portanto, no encaminhamento do Plano de Mobilidade.
- Da preservação, proteção e recuperação do meio ambiente natural e cultural.

- Da garantia de condições técnicas de acesso e funcionamento adequados aos logradouros públicos e meios de transportes coletivos aos cidadãos;
- Do planejamento, gerenciamento e operação dos vários modos de transportes;
- Da qualidade dos serviços;
- De subsidiar a definição dos percursos e a frequência do Transporte Coletivo;

Os Marcos Conceituais já expõem essas debilidades, questiona o modelo e a obsolescência da configuração centralizadora, reconhece a identidade cultural da cidade e que são expressos em marcos de referência notáveis, registra o feitio provinciano do Centro e o paradoxo do Distrito do Jacaré, com uma mobilidade típica de cidade grande, congestionada e de conflitos com tendências de agravamento.

Para Tanto o Sistema Viário deverá viabilizar meios para a implantação da política de circulação viária privilegiando a boa técnica, a segurança ao circular e a preservação da vida, desenvolvendo programas e ações continuados de melhorias viárias, visibilidade, educativas, fiscalizadoras, efetivando a harmonização dos diversos fatores do sistema de trânsito, são os objetivos a serem almejados, visando:

- I buscar o aperfeiçoamento técnico com a adoção de novas tecnologias;
- II buscar a implantação de programas e ações de total integração e acessibilidade dos usuários que possuem mobilidade reduzida, adaptando e construindo o espaço viário de maneira abrangente;
- III buscar a gestão democrática através de adoção de mecanismos de participação social e efetivação da integração com a população, através de conselhos de gestão do sistema viário;

 IV - conduzir a criação de lei e reformas da legislação existente, para o aprimoramento da gestão do sistema viário;

V - promover a melhoria de acessibilidade entre os eixos viários municipais, tornando mais rápidos, diretos e seguros, através de novas alças, pontes, passarelas e demais intervenções, privilegiando, além da boa técnica, a boa estética urbanística;

VI - promover estudos necessários para a criação do plano cicloviário municipal, incluindo programa educativo específico;

VII - promover junto às demais áreas a obtenção do plano de drenagem, de forma a retardar o tempo de escoamento das microbacias, evitando os pontos de alagamento;

VIII - promover a padronização e implantação de passeios contínuos e uniformes de forma a assegurar segurança, visibilidade, conforto aos pedestres, incluindo rebaixamentos de guias em todo o Município;

IX - promover nas áreas de características rurais ou de características urbanas dispersas, a implantação de acostamento nas estradas vicinais de forma a assegurar espaço para o livre caminhar dos pedestres, assegurando inclusive a construção de ciclo-faixas ou ciclovias de forma a promover segurança e qualidade de circulação;

X - implantar, em caráter permanente, programas de educação e segurança do trânsito nos níveis: escolares, motoristas e geral todas faixas, social e/ou etária;

XI - estabelecer parâmetros através de legislação específica para os polos geradores de tráfego, de forma a mitigar os efeitos de implantação e dotar as operações urbanas necessárias para o real dimensionamento da atratividade no efeito circulatório da cidade; XII - redefinir a circulação na área central, criando novas áreas para a circulação de pedestres e áreas de convívio, juntamente com remodelações de equipamentos urbanos, criando uma identidade aprazível, reduzindo-se o acesso de automóveis e caminhões, incentivando estacionamentos para veículos leves para compatibilizar as atividades de trabalho e lazer;

XII - estudar novos padrões de pavimentos para áreas essencialmente residenciais, que assegurem penetração de águas pluviais, mantendo os níveis desejados de atrito e segurança;

XIV - desenvolver programa específico para a segurança nas áreas escolares, com padronização de sinalização específica em conjunto com o programa de educação de trânsito;

XV - adotar as medidas necessárias para implantação de bancos de dados interativos e que possibilitem a contínua redução dos índices de acidentes e mortes no trânsito.

## 04. SISTEMA VIÁRIO

Especificamente quanto ao Sistema Viário, o Termo Propositivo aponta ações para viabilizar a integração entre os diferentes setores da cidade; organizar e implantar a sinalização de regulamentação e advertência, bem como promover a uniformização de lombadas; promover a melhoria das condições de manutenção das estradas vicinais de maneira a assegurar condição de trafegabilidade em qualquer condição climática para os bairros rurais; implantar os Ciclovias nos roteiros aprazíveis do município e em conformidade com os Projetos Estratégicos propostos; reordenar o tráfego no centro, Village e no Jacaré, estruturando as vias já existentes de maneira a garantir espaço para implantação de faixas para melhor circulação dos ônibus e da arborização com alargamento dos passeios em boa parte do município.

As novas vias deverão, sempre que possível, adotar pavimento drenante, tais como pisos intertravados, concreto poroso, ou demais materiais com as mesmas características de drenagem.

Considera-se, para efeito desta Termo Propositivo, a seguinte hierarquização e classificação do sistema viário:

- I Rodovias: Classe 1- para a SP-300, Rodovia Dom Gabriel Paulino Bueno Couto, entre a Divisa com Itupeva e Itu;
   Classe 2 - para a SP- 312, Rodovia dos Romeiros, entre a Divisa com Itu (Gruta) e a divisa com Pirapora do Bom Jesus; para o acesso Vereador José de Moraes;
- Via Arterial Primária Papel desempenhado pelos antigos eixos rodoviários e atualmente pelas vias de ligação para as rodoviária Classe 1 e 2. Desempenham a interligação e possibilita o fluxo entre os vários bairros e regiões da cidade;
- III- Via Arterial Secundária São as vias que desempenham papel de redistribuição dos fluxos entre as vias arteriais primárias e as vias coletoras
- IV Via Coletora via que possibilita o fluxo dentro do distrito ou bairro coletando o tráfego da via arterial e distribuindo para a via local;

- V Via Local via de tráfego de capilaridade restrita que se destina ao acesso;
- VI Viela via de circulação prioritariamente de pedestres, incluindo escadarias de acesso;
- VII Estrada Vicinal via de circulação entre distritos e comunidades rurais, como acesso e escoamento da produção agrícola e pecuária;
- VIII Estrada Parque via de circulação entre distritos e comunidades rurais, como acesso aprazível, ideal para pratica de caminhada ou cicloturismo;
- IX Ciclovias via de circulação com destinação aos diversos bairros que se comunicam por Zonas de Interesse Ambiental, propiciando uma interação com a paisagem, como as áreas lindeiras dos córregos e açudes, sem com isto descaracterizá-las e sem induzir ocupação e desenvolvimento desarmônico.

As vias coletoras ou de distribuição correspondem às vias de penetração de chegada e saída da cidade e às vias de interligação dos bairros próximos ao centro.

Na eventualidade de ser proposto ao Município um empreendimento, seja habitacional ou empresarial, que exija abertura de nova via, caberá ao empreendedor observar e atender às diretrizes dos Projetos Viários, que deverão ser requeridas pelo interessado e fornecidas pela Prefeitura Municipal, tendo que assumir os custos relativos à elaboração do projeto e execução do sistema viário que corresponder e for indispensável ao empreendimento.

Para efeito de descrição das vias urbanas classificam-se como Vias Arteriais Primárias: Estrada Prefeito João Zachi, Av. Vereador José Donato, Estrada dos Romeiros (trecho urbano), Rua Ricardo Zanchi, Av. Pascoal Santi, Av. São Paulo, Av. Alberto Peratello, Estrada Vereador José de Moraes (trecho urbano).

Para efeito de descrição das vias urbanas classificam-se como Vias Arteriais Secundárias: Estrada da Cachoeira, Rua Domingos Archija, Rua Vitória, Estrada São Simão, Rua Fernando Nunes, Av. Marciano Xavier de Oliveira, Rua Vinte e Quatro de Março, Estrada do Cururu.

Para efeito de descrição das vias urbanas classificam-se como Vias Coletoras: Rua Jequitibá, Rua Primavera, Rua Imbúia, Rua dos Coqueiros, Rua pinto, Rua das Candeias, Estrada do Piraí, Rua Mal. Deodoro da Fonseca, Rua Quintino Bocaiuva, Rua Conselheiro Rodrigues Alves de Melo, Rua Mal. Floriano Peixoto, Rua Durval Amiati, Rua Sorocaba, Praça Comandante Martins, Via das Palmas, Via das Acácias, Av. Cláudio Giannini, Rua Vereador João Pedra da Silva, Rua Maranhão, Rua Minas Gerais, Av. Itália, Rua Rio Grande do Sul, Rua Frei Galvão, Rua Carlos Silveira Franco Neto, Estrada do Kajita, Estrada do Quito Gordo, Via Francisco Boti, Estrada do Bonfim, Rua David Marcassa Lopes, Rua Luis Nunes, Rua Adélia Barbosa de Oliveira, Av. Espanha, Rua Canadá, Rua França, Rua Ambrósio Castaldi Filho, Rua das Paineiras.

#### **4.1 DOS GABARITOS VIÁRIOS**

As novas vias de função Arterial deverão ter gabarito mínimo de 30,00m (trinta metros) de maneira a assegurar o tráfego de veículos em 2 (duas) pistas com leito carroçável de, no mínimo, 9,00m (nove metros) cada; apresentar canteiro central com ciclovia e para isto deverá ter no mínimo 4,00m (quatro metros) e o restante destinado a 2 (duas) calçadas com o mínimo de 4,00m (quatro metros) cada.

As novas vias de função coletora deverão ter gabarito mínimo de 18,00m (dezoito metros) de maneira a assegurar leito carroçável de, no mínimo, 12,00m (doze metros) e o restante destinado a calçadas e, eventualmente, à ampliação do leito se demonstrar-se indispensável ao fluxo viário.

As novas vias de função local deverão ter gabarito mínimo de 15,00m (quinze metros) de maneira a assegurar leito carroçável de, no mínimo, 9,00m (sete metros) e o restante destinado a calçadas e, eventualmente, à ampliação do leito se demonstrar-se indispensável ao fluxo viário.

As calçadas deverão ser constituídas por passeios, que são faixas destinadas aos deslocamentos de pedestres e faixa de serviços destinada à colocação de postes, placas, lixeiras, etc.

Os passeios deverão apresentar piso uniforme, contínuo e sem degraus, eventuais desníveis entre a calçada e o acesso às construções lindeiras deverão ser vencidos no interior da propriedade, sendo terminantemente proibido efetuar rampas na faixa de domínio da calçada.

As calçadas de novas vias, com exceção das vias arteriais, deverão ter largura mínima de 3,00m, em qualquer circunstância, mesmo admitida a eventualidade de ampliação do leito carroçável, reservando-se a faixa de 1,20m (metro e vinte centímetros) para passeio e o restante para faixa de serviço.

Recuos frontais das novas construções nas vias coletoras deverão ser de 5,00m (cinco metros) e para as vias locais o mínimo de 4,00m (quatro metros), de forma a garantir o estacionamento dentro do lote.

A critério da Secretaria de Transporte e conforme projeto específico, uma nova via coletora que venha a ser implantada e com sentido único no fluxo viário, poderá admitir ciclofaixa ou ciclovia com largura mínima de 1,50m (um metro e cinquenta). Para ciclovias e ciclofaixas bidirecionais deverão ter largura mínima de 2,60m (dois metros e sessenta).

Os caminhos que serão integrados aos locais de preservação e/ou interesse ambiental, deverão ter piso drenante, e gabarito de 7,00m de leito carroçável, 3,00m de faixas laterais para o tráfego de pedestres e bicicletas (no mínimo em uma das laterais).

Para as novas vielas deverão ser adotados dimensões mínimas de 4,00m, com iluminação, piso drenante e uniforme.

#### 4.2. DA QUALIFICAÇÃO E ORDENAÇÃO DO ESPAÇO URBANO

O Plano Diretor vigente e a Proposta de Implantação de Legislação Urbanística tratam das dimensões espacial e socioambiental em suas diretrizes de ordenamento territorial, de gestão e de desenvolvimento urbano, em construção através do Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo e do Macrozoneamento. O Plano de Mobilidade visa complementá-los pelo viés da construção das condições espaciais para a realização da dinâmica dos deslocamentos e condições da materialidade espacial, para isto através das Áreas de Intervenção, dos Projetos Viários e de Transportes tendo como referências a Cidade Justa, as sustentabilidades social, ambiental e econômica como atributos básicos do modelo de desenvolvimento que se pretende construir e de uma efetiva participação social na gestão democrática da cidade como exercício prioritário de legitimação das políticas públicas.

O padrão de desenvolvimento urbano assim definido, visando a superação das carências do município, o equacionamento de seus problemas e o encaminhamento de soluções, reconhecendo:

- I- a urbanização de toda área urbana;
- II- a acessibilidade universal aos bens e serviços públicos, de qualidade;
- III- o adensamento de áreas urbanizadas de ocupação rarefeita;
- IV- a otimização da infraestrutura instalada;
- V- a articulação entre bairros e entre estes e o Centro;
- VI- a recuperação de áreas ambientalmente degradadas;
- VII- a proteção dos mananciais, dos recursos naturais e do potencial turístico dos reservatórios;
- VIII- os usos e ocupação compatíveis e regulados pelo direito de vizinhança;
- IX- a prevalência do interesse coletivo e das funções sociais na base das decisões políticas;
- X- a valorização da identidade cultural da cidade com os ambientes naturais;
- XI- a participação social na gestão dos feitos públicos de interesse coletivo;

- XII- a qualificação e aperfeiçoamento dos quadros e recursos administrativos encarregados de conduzir as políticas públicas de mobilidade, seus planos, programas e projetos;
- XIII- o desenvolvimento econômico e aproveitamento das potencialidades do desenvolvimento econômico através dos grandes eixos rodoviários da Macrometrópole Paulista.

Usos e atividades desenvolvidos no território municipal deverão observar e atender aos requisitos de segurança e de qualidade dos espaços habitado e coletivo, de forma a evitar o incômodo à vizinhança, interferência na mobilidade e de impactos negativos no meio ambiente.

Considerado como incômodo o distúrbio provocado por atividade em desacordo com a norma de uso estabelecida para a zona na qual se desenvolve, causando desconforto ou perturbação sobre a vizinhança, seja através de ruídos, de emanações de gases, vapores ou odores e de fluxos de veículos, objetos e mercadorias, incompatíveis com as características ambientais e de vivência social do meio.

São parâmetros de ordenação territorial que deverão ser observados na revisão do Plano Diretor:

- I- Taxa de Ocupação.
- II- Coeficiente de Aproveitamento.
- III- Recuos.
- IV- Gabaritos de altura em relação à cota do nível da calçada correspondente.
- V- Unidades mínimas de parcelamento de glebas.
- VI- Eventual admissão e aplicação do instrumento Outorga Onerosa e dos demais Instrumentos estabelecidos pelo Estatuto da Cidade.

#### 4.3 DOS EMPREENDIMENTOS GERADORES DE IMPACTO

Empreendimentos potencialmente geradores de impacto são aqueles – residenciais ou não residenciais – cuja implantação possa causar alterações de qualidade do *habitat* ou do meio ambiente e/ou das condições de

convivência social, na zona ou área que pretendem se instalar ou que se demonstrem incompatíveis com a infraestrutura instalada, de redes públicas de água e esgotos sanitários e do sistema viário.

A instalação de empreendimentos de impacto no município deverá estar condicionada à aprovação:

- I- preliminarmente, do Estudo de Impacto de Vizinhança EIV, que deve preceder a apresentação do projeto executivo;
- II- do Estudo de Impacto Ambiental EIA e do Relatório de Impacto Ambiental - RIMA, se o empreendimento envolver ou afetar sistemas naturais (cursos d´água, áreas de interesse ambiental ou APPs) ou impactar a saúde pública, e, nesse caso, dispensando o EIV;
- III- do projeto executivo, desde que atendidas as condições anteriores.

A aprovação do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV deverá estar condicionada:

- I- à análise e aprovação em audiência pública se o empreendimento não afetar os sistemas naturais e a saúde pública, caso contrário a análise será precedida pelo Conselho Ambiental e posterior aprovação em audiência pública;
- II- ao atendimento às condições e requisitos de salubridade, de segurança, de direito de vizinhança e de existência de infraestrutura e equipamentos públicos na região, suficientes e compatíveis com as características e demandas do empreendimento.

Se apenas a infraestrutura e equipamentos públicos não estiverem compatíveis com as características do empreendimento, portanto e desde que atendidos os demais requisitos, o empreendedor poderá propor a realização – exclusivamente por conta própria – do conjunto de obras que tornem seu empreendimento viável, a critério do poder público municipal e com sua aprovação.

#### 04.04: ÁREAS DE INTERVENÇÕES (AI)

Áreas de Intervenções (AI) são as áreas territoriais, de limites nítidos, que apresentam algum nível de criticidade, carência, degradação ou desorganização, seja de caráter ambiental, social, infraestrutural e/ou urbanístico, selecionadas e priorizadas segundo critérios técnicos da mobilidade segura, e que justificam intervenções imediatas.

Neste Plano de Mobilidade, as Áreas de Intervenções são <u>definidas como</u> <u>METAS</u>, com prazos estabelecidos para sua execução, se estiverem sob competência municipal e definidas como <u>DIRETRIZES</u> se a sua efetivação, em termos de competência legal, requerer o concurso de outro ente governamental, para cuja viabilização o poder executivo municipal procederá a gestões específicas.

Como META, à intervenção serão correspondidos dois parâmetros: o nível de prioridade, ALTO ou NORMAL, e o de prazo, que poderá ser curto (2 anos) ou médio (5 anos).

#### AI 01 -REBAIXAMENTO DE GUIAS PARA ACESSIBILIDADE

A Área de Intervenção 1 – **AI 01**, refere-se ao tratamento geral no compartimento Central, apesar das iniciativas de Cabreúva para dotar a cidade de instrumentos de acessibilidade principalmente nos locais de grande movimentação de pessoas e para os acessos aos próprios municipais, muito ainda deverá ser feito.

Trata-se de uma medida geral para atendimento da NBR 9050, que prevê a forma e elementos voltados à acessibilidade universal:

Continuidade na circulação dos pedestres, evitar escorregamentos e serem dotados de elementos de segurança ao caminhar, tais como continuar implantando as travessias elevadas (lombofaixas), iluminação nas travessias, além da já apontada necessidade de cumprimento do Decreto-lei 5296 de 2 de dezembro de 2004.



AI 01 - Rebaixamento existente, mas necessita de melhoramentos

# AI-02. REVISÃO DE PARÂMETROS PARA EMPREENDIMENTOS GERADORES DE TRÁFEGO

Refere-se ao tratamento geral, principalmente pela discussão do Uso e Ocupação no município. Conjuntamente deverão ser revistos os aspectos físicos de geometria viária, tais como dimensões, estacionamentos, impactos na classificação viária e tipos de pavimento, condições dos passeios, conjuntos semafóricos e melhoramentos no transporte público. Desta forma constitui-se como META.



AI 02 – Exemplo do impacto de vizinhança com obra em implantação sem as mitigações do trânsito, impedindo a duplicação da vkia

# AI-03. DEVIDO TRATAMENTO AOS PASSEIOS NAS RUAS DA CIDADE

Refere-se ao tratamento geral na cidade, principalmente aos locais de grande movimentação de pessoas e em particular nas proximidades e escolas, postos de saúde. Trata-se de META, cujo prazo é médio e longo, com a elaboração de modelo específico, habilitando-se a buscando recursos em outras esferas governamentais e principalmente criando Lei específica, para a partir de sua promulgação adote-se novo padrão e cada reforma a partir de então seja obrigado a adequar-se ao novo padrão.



AI 03 – Exemplo das diversas dificuldades e interferências encontradas nas calçadas

## 04.05: PROJETOS VIÁRIOS (PV)

Tratam-se das ações imediatas e de médio prazo, visando às adequações à boa circulação e segurança do tráfego, mas ainda de caráter tópico e pontual neste Compartimento:

### PV-01. IMPLANTAÇÃO DE ESTRADA PARQUE CENTRO- CAÍ

Refere-se ao tratamento no caminho rural existente, perenizando a estrada e dotando-a de infraestrutura de apoio, como áreas de descanso e belvedere. Trata-se de META, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto de sinalização turística específico visando a orientação em diversos pontos da cidade.



PV 01 - Visa estabelecer ligação alternativa ao centro, mas com valorização da paisagem

#### PV-02. IMPLANTAÇÃO DA ESTRADA PARQUE DO QUAXINDUVA

Refere-se ao tratamento no caminho rural existente, perenizando a estrada e dotando-a de infraestrutura de apoio, como áreas de descanso e com controle de visitantes, como forma do uso adequado e com fins de monitoramento. Trata-se de META, cujo prazo é médio, que deverá estar inserido no projeto de sinalização turística específico.



PV 02 – Estrada Parque do Quaxinduva, evitando mal-uso de área propícia à caminhadas, pedaladas e contemplação da natureza

### PV-03. IMPLANTAÇÃO DE DISPOSITIVO DE ACESSO RODOVIÁRIO

Refere-se a Gestão junto ao DER/SP para implantação de novo dispositivo na Estrada Vereador José de Moraes junto à Estrada Prefeito João Zachi. Permitirá uma boa movimentação e ligação aos eixos viários estruturadores da cidade, uma vez que este setor está recebendo novos adensamentos.

O dispositivo também permitirá a implantação do PV-04.



PV 03 - Ligação segura para a Estrada Prefeito João Zachi

# PV-04. IMPLANTAÇÃO DE NOVA VIA PARA SISTEMA BINÁRIO DA ESTRADA PREFEITO JOÃO ZACHI

Trata-se de uma META para implantação de nova via a fim de constituir sistema binário de circulação em relação à Estrada Prefeito João Zachi. Permitirá acesso adequado para movimentação de veículos de grande porte, inclusive do empreendimento de logística em implantação na Estrada Prefeito João Zachi. Para viabilização desta obra deverá estar assinalada para construção quando da urbanização da área, sob as expensas do empreendedor.



PV 04 – Melhoramento viário que possibilitará a implantação de sistema binário de circulação

### PV-05. MODIFICAÇÃO DOS SENTIDOS DAS RUAS DO CENTRO

Refere-se ao tratamento geral no centro, em especial às ruas que poderão constituir novos binários de circulação. Trata-se de META, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto viário específico. Esta medida visa a redefinição geral e unificada de adequações na circulação após a implantação das novas transposições no Ribeirão Cabreúva propostas neste PLANO.



PV 05 - Nova circulação em função das novas pontes sobre o Ribeirão Cabreúva

# PV-06. IMPLANTAÇÃO DE NOVA VIA E PONTE RIBEIRÃO CABREÚVA

O conjunto de medidas estabelecidas como META, visa a construção de 230m de via com gabarito de 15m, que conferirá uma nova disposição de chegada ao centro. Integra-se ao Terminal Rodoviário e para complementação necessitará de nova transposição no Ribeirão Cabreúva defronte ao Terminal Rodoviário.



PV 06 – Implantação vital para o desenvolvimento e aumento da segurança viária

#### PV-07. NOVA PONTE RUA MAL. DEODORO DA FONSECA

A Construção de nova ponte sobre o Ribeirão Cabreúva ao final da Rua Marechal Deodoro da Fonseca está estabelecida como META, visa estabelecer condições de circulação em sistemas binários, haja visto a dificuldade de circulação no centro, por tratarem-se de vias antigas com largura estreita e sem recuos nas residências.



PV 07 - Alternativa de circulação no centro

#### PV-08. ALARGAMENTO DA ESTRADA PREFEITO JOÃO ZACHI

O alargamento permitirá a construção de calçada, 2 pistas subindo e 1 descendo até que seja viabilizado o PV-04 e está estabelecido como META, visa a reforma de 2.000m. Por conta da implantação de empreendimento de logística que limitou a possibilidade de duplicação do trecho, o mesmo deverá mitigar a situação e impacto à vizinhança defronte.



PV 08 - Melhoramento viário diante da impossibilidade de duplicação

### PV-09. DUPLICAÇÃO DA ESTRADA PREFEITO JOÃO ZACHI

O conjunto de medidas estabelecidas como META, visa a duplicação de 5.300m, com desapropriação ou uso dos demais Instrumento Urbanísticos e Legais previstos no Estatuto da cidade, desta forma garantirá a implantação de pista segura e com capacidade de escoamento viário, por tratar-se de via Arterial.





PV 09 – As imagens acima identificam a utilização dos locais paralelos da atual traçado que garantirá a implantação da duplicação desejada

#### PV-10. NOVA VIA ARTICULADORA DA ÁREA DE EXPANSÃO

O conjunto de medidas estabelecidas como META, visa a implantação de pista duplicada de 4.650m, disciplinando acesso e estacionamento pela Faculdade. Para viabilização desta obra, na matrícula da área deverá estar assinalada a necessidade desta construção, quando da urbanização da área, sob as expensas do empreendedor.



PV 10 – Nova Via contrapartida da urbanização da área que complementa o sistema viário do município

#### **PV-11. MELHORIA DA VIA FRANCISCO BOTI**

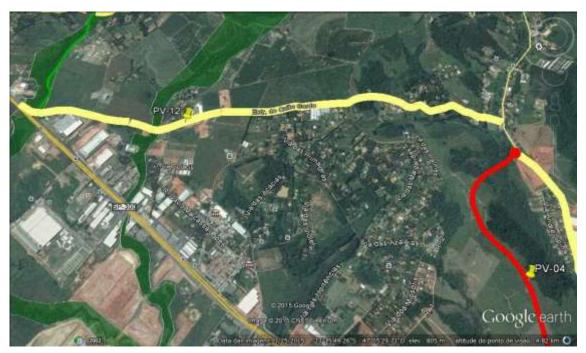
O conjunto de medidas estabelecidas como META, visa a urbanização de 4.900m, criando acesso entre o Distrito do Pinhal e a Estrada Prefeito João Zachi, com a implantação de calçada, asfaltamento e ciclovia paralela.



PV 11 - Melhoramentos com complementação da urbanização

#### PV-12. MELHORIAS NA ESTRADA QUITO GORDO

O conjunto de medidas estabelecidas como META, visa a urbanização pela implantação de 3.900m de pista regularizada com ciclovia e calçadas, criando acesso entre as Estrada Prefeito João Zachi e SP-300.



PV 12 - Melhoramentos com complementação da urbanização

#### **PV-13. MELHORIAS NA ESTRADA DO BONFIM**

O conjunto de medidas estabelecidas como META, visa a urbanização pela implantação de 2.050m de pista regularizada com ciclovia e calçadas, criando acesso entre as Estrada do Quito Gordo e Av. Espanha. Também visa deixar uma diretriz para complementação de 680 m para articular futuro sistema binário no final da Estrada do Bonfim, articulando diretamente a Via dos Ipês.



PV 13 - Melhoramentos com complementação da urbanização

# PV-14. LIGAÇÃO SÃO GABRIEL - LAGEADO E DISTRITO INDUSTRIAL

O conjunto de medidas estabelecidas como META, visa a urbanização pela implantação de 1.000m de pista regularizada com ciclovia e calçadas, criando acesso entre o final do PV-10 (proximidades da Estrada do Kajita) e as Ruas dos Estados e Rio Grande do Sul.



PV 14 – Localização do melhoramento viário que articula o Jacaré à área de expansão urbana do Distrito do Pinhal

PV-15. DUPLICAÇÃO DA AV. VEREADOR JOSÉ DONATO

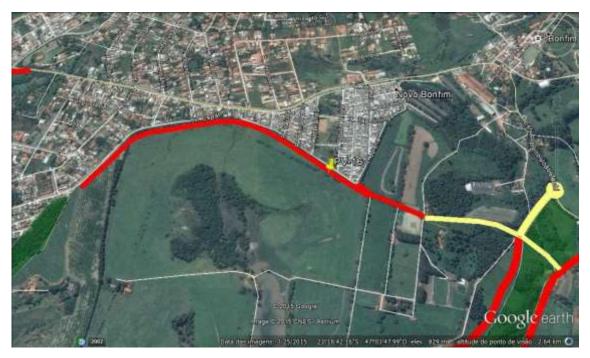
O conjunto de medidas para viabilizar o sistema viário estratégico para a cidade, desta forma como META deverá ser duplicado com alargamento da ponte sobre o Rio Piraí, pois é preciso conferir caráter estruturado e articulado, daí sua inclusão como Projeto Viário Estruturador.



PV 15 – Duplicação da Av. Vereador José Donato entre o Rio Piraí e a Av. Pascoal Santi

## PV-16. NOVA LIGAÇÃO ENTRE NOVO BONFIM E PROXIMIDADES DO CÓRREGO DO BONFIM

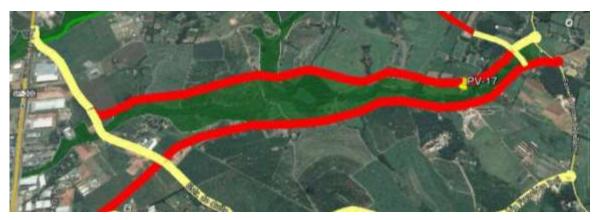
O conjunto de medidas estabelecidas como META, visa a urbanização pela implantação de 1.550m de pista regularizada com ciclovia e calçadas, criando acesso entre as Estrada do Bonfim, Av. Espanha e Rua Pirassununga em direção às novas vias propostas no PV-17, organizando a distribuição espacial das vias articuladoras nas áreas de expansão urbana.



PV 16 - Nova via paralela à Av. Espanha e Rua Pirassununga

# PV-17. NOVAS VIAS PARALELAS AO PARQUE LINEAR DO CÓRREGO DO BONFIM

O conjunto de medidas para viabilizar o Parque Linear do Córrego do Bonfim que é fator estratégico para a cidade, desta forma como META deverá ser elaborado o Plano de ocupação desta área de forma que as vias projetadas estruturem a circulação e ao mesmo tempo constitua-se como nova área de viabilização da expansão com respeito ao meio ambiente. É preciso conferir caráter articulado, daí sua inclusão como Projeto Viário Estruturador. A Pista Marginal direita terá 3.950m enquanto a pista Marginal esquerda terá 4.500m estendendo-se até a Via Francisco Boti. Desta maneira interligam o Bonfim à Rodovia SP-300, mas conferem uma nova identidade à cidade.



PV 17 - Ilustração das vias laterais ao Pq Linear do Córrego do Bonfim

#### **PV-18. COMPLEMENTOS EM VIAS EXISTENTES- BONFIM**

O conjunto de medidas estabelecidas como META, visa a urbanização pela implantação de 1.550m de pista regularizada com ciclovia e calçadas, criando acesso entre o PV-16, PV-17 e a Estrada Prefeito João Zachi.



PV 18 – Ilustração das existentes que complementarão às intervenções estruturadoras do Bonfim

### PV-19. VIA PARALELA AO PARQUE LINEAR DO RIO PIRAÍ

O conjunto de medidas para viabilizar o Parque Linear do Rio Piraí que é fator estratégico para a cidade, desta forma como META deverá ser elaborado o Plano de ocupação desta área de forma que as vias duplicadas projetadas estruturem a circulação e ao mesmo tempo constitua-se como nova área de viabilização da expansão com respeito ao meio ambiente. É preciso conferir caráter articulado, daí sua inclusão como Projeto Viário Estruturador. A Pista Marginal com canteiro central ocupará a margem direita do Rio Piraí e terá 3.350m de extensão. Devido à dificuldade de locação da pista na marginal esquerda somente a ciclovia deverá estar posicionada nesta margem. Desta maneira interligam o Jd. Paraiso e o Village diretamente à Rodovia SP-300 que deverá ter o trevo

remodelado em rotatória de articulação, valendo da passagem inferior existente da Rodovia Dom Gabriel.



PV 19 – Via Paralela ao Rio Piraí interliga o trevo a ser remodelado da SP-300 e a Av Vereador José Donato

#### PV-20. NOVA PISTA PARALELA À AV VEREADOR JOSÉ DONATO

O conjunto de medidas para viabilizar o sistema binário entre a Av. Vereador José Donato entre a Rua Vereador João Pedra da Silva e o Rio Piraí com extensão de 800m e complemento de 200m pra acesso à Rua Minas Gerais, tornando-se fator estratégico para a cidade, desta forma como META deverá ser elaborado o Plano de construção como mitigação de empreendimentos que venham a se constituir no tecido urbano existente, ou ainda como prevenção quanto à ocupação da novas áreas de expansão viabilizadas através do Novo Plano Diretor.

É preciso conferir caráter articulado, daí sua inclusão como Projeto Viário Estruturador.



PV 20 – Ilustração da via que possibilitará a implantação de sistema binário

# PV-21. REFORMULAÇÃO DO CRUZAMENTO DA AV. JOSÉ DONATO X RUA VEREADOR JOÃO PEDRA DA SILVA E FERNANDO NUNES

O conjunto de medidas para reformular o cruzamento com a adoção de sistema binário entre a Av. Vereador José Donato e Rua Fernando Nunes com a implantação de canteiros nos cruzamentos de acesso entre a Av. Vereador José Donato e Rua Fernando Nunes.





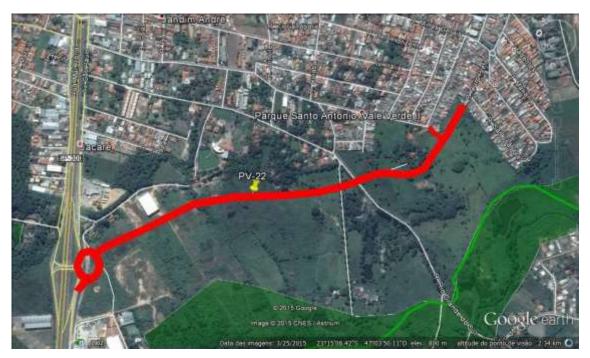


PV 21 – Ilustrações acima referem-se ao conjunto de medidas que preveem pequenas desapropriações e implantação de canteiro, com restrição de movimentos que somado as novas opções viárias dispensam o uso de semáforo existente

# PV-22. NOVA LIGAÇÃO ENTRE SP-300 E RUAS CABREÚVA E OURO PRETO

O conjunto de medidas estabelecidas como META, visa a urbanização pela implantação de 1.350m de pista regularizada com ciclovia e calçadas, criando acesso entre o Trevo da SP-300 e as Ruas Cabreúva e Ouro Preto,

organizando a distribuição espacial das vias articuladoras nas áreas de expansão urbana.



PV 22 – Nova opção viária a ser implantada com toda infraestrutura e gabaritos adequados

# PV-23. NOVA LIGAÇÃO SETOR INDUSTRIAL (SP-300) COM A ESTRADA SÃO SIMÃO

O conjunto de medidas estabelecidas como META, visa a urbanização pela implantação de 1.050m de pista regularizada com ciclovia e calçadas, criando acesso entre O Trevo remodelado da SP-300 e continuidade das pistas marginais, sendo 600m entre o trevo a ser remodelado e o acesso lateral da Avon, organizando a distribuição espacial das vias articuladoras nas áreas de utilização industrial/logística A pista marginal na SP-300 sentido Jundiaí deverá ser estendida por cerca de 1000m e possibilitará melhor acesso a Estrada do Quito Gordo.



PV 23 - Interligação com a Estrada São Simão

## PV-24. REFORMULAÇÃO DA ESTRADA SÃO SIMÃO

O conjunto de medidas estabelecidas como META, visa a urbanização de 1.560m, com a implantação de calçada, asfaltamento e ciclovia paralela a via existente.



PV 24 - Trecho da Estrada São Simão a ser alargada e urbanizada

# PV-25. NOVA VIA ARTICULAÇÃO ESTRADA SÃO SIMÃO E RUA DOS ESTUDANTES

O conjunto de medidas estabelecidas como META, visa a urbanização de 680m, criando acesso entre a Estrada São Simão e a Rua do Comércio,

servindo de sistema de interligação deste setor da Boa Chapeleira e a SP-300.



PV 25 – Ilustração da nova via que visa melhorar a circulação no acesso da Estrada São Simão, criando opção para acesso à SP-300

### PV-26. VIA PARALELA AO CÓRREGO DO JACARÉ

O conjunto de medidas estabelecidas como META, visa a urbanização de 760m, criando acesso entre a SP-300 e a Rua Vitória, com a implantação de calçada, asfaltamento e ciclovia paralela.



PV 26 – Parque Linear do Córrego do Jacaré com via que disciplinará o tráfego, mas totalmente integrada ao aspecto ambiental (Marca do Município)

### PV-27. VIA PARALELA AO CÓRREGO DO JACARÉ

O conjunto de medidas estabelecidas como META, visa a urbanização de 700m, criando acesso entre a Av. Vereador José Donato e a Rua Magnetita (160m)e desta com a Rua Augelita(170m) e da Rua Zicórnio com a Rua Ambrósio Gastaldi Filho (370m), com a implantação de calçada, asfaltamento e ciclovia paralela, criando opções e articulações viárias entre o Jardim Paraiso e Village.



PV 27 – Parque Linear do Córrego do Jacaré com via que disciplinará o tráfego, mas totalmente integrada ao aspecto ambiental (Marca do Município)

#### **PV-28. PLANO CICLOVIARIO**

O conjunto de medidas para viabilizar a bicicleta como importante meio de transporte é fator estratégico para a cidade, desta forma como META deverá ser elaborado o Plano Cicloviário para viabilidade e incentivo deste modal, obviamente obedecidas as limitações de gabarito do sistema viário e de declividade de determinadas vias. Medidas iniciais forma tomadas, mas é preciso conferir caráter estruturado e articulado, daí sua inclusão como Projeto Viário Estruturador.

Os parques lineares são possíveis e viabilizam a vocação da cidade.

Nas várias estradas rurais, o conceito de Caminho Verde, concretiza a opção pelo Ecoturismo. Da mesma forma roteiros para cavaleiros deverão ser explorados.

Desta forma é necessário dotar o município de infraestrutura voltada a efetivação e consolidação das práticas já iniciadas, com a implantação de áreas para descanso, incentivo ao comércio temático e de belvederes nos locais de contemplação da natureza e paisagem.

# PV-29. PLANO DE SINALIZAÇÃO TURÍSTICA

O conjunto de medidas para viabilizar o turismo é fator estratégico para a cidade, desta forma como META deverá ser elaborado o Plano de Sinalização de Indicação Turística para viabilidade e incentivo deste setor, obviamente com as propostas de complementações do sistema viário novas rotas de sinalização deverão ser formuladas. Medidas iniciais foram tomadas, mas é preciso conferir caráter estruturado e articulado, daí sua inclusão como Projeto Viário Estruturador.

#### 05. TRANSPORTE

Cabreúva apresenta um sistema de transporte estruturado, mas devido aos limitantes de descontinuidade entre os bairros, da falta de qualidade de seu sistema viário e para reversão desses sintomas aponta-se proposta de novos serviços, da revisão da forma tarifária e sobre os problemas e acertos do sistema de transporte coletivo municipal, deveremos avançar na integração com as ciclovias e da readequação viária para integração do território, com melhoria significativa do transporte, desta forma, deverá adotar medidas para o aprimoramento do sistema de transporte público municipal visando viabilizar a integração entre todos os bairros, através de uma política tarifária justa e com mediação social, com frequência e a pontualidade dotado dos equipamentos necessários ao conforto dos usuários.

O Poder Público Municipal adotará nova padronização dos ônibus utilizados no sistema assim como dos abrigos, de maneira a adotar mapas de localização, iluminação noturna, totens de informação, com disponibilização de aplicativos pela internet, lixeiras, bancos como maneira ao incentivo e tratamento adequado ao transporte público de Cabreúva.

Também deverá fazer a gestão para implantação de equipamentos de segurança nas paradas de ônibus próximos às rodovias com a adoção de guarda corpo e defensas junto aos pontos tornando-os mais seguros, bem como iluminação dos trechos urbanos.

# **05.01: ÁREAS DE INTERVENÇÕES TRANSPORTE (AIT)**

Tratam-se das ações prioritárias de ação imediata, visando as correções pontuais:

# AIT-01. ADEQUAÇÃO DOS ÔNIBUS PARA CUMPRIMENTO DA ACESSIBILIDADE

Trata-se de META como medida geral para atendimento do Decreto-lei 5296 de 2 de dezembro de 2004 da NBR 9050, que prevê a forma e elementos voltados à acessibilidade universal nos veículos de transporte

público. Valerá os esforços da municipalidade para o cumprimento na infraestrutura urbana, tais como pontos, passeios, travessias.

# AIT-02. ADEQUAÇÃO DE PONTOS E TRAVESSIAS PARA CUMPRIMENTO DA ACESSIBILIDADE

Trata-se de META como medida geral para atendimento do Decreto-lei 5296 de 2 de dezembro de 2004 da NBR 9050, que prevê a forma e elementos voltados à acessibilidade universal para o cumprimento na infraestrutura urbana, tais como pontos, passeios, travessias.

#### **05.02: PROJETOS DE TRANSPORTE (PT)**

Tratam-se das ações imediatas e de médio prazo, visando às adequações à boa circulação e segurança do tráfego, mas ainda de caráter tópico e pontual:

### PT-01. PADRONIZAÇÃO DE ABRIGOS NOS PONTOS

Refere-se ao tratamento geral na cidade e em especial ao Distrito Central, Jacaré, Pinhal e Bonfim, mas valerá para todos os locais de grande movimentação de pessoas e em particular nas proximidades e escolas, postos de saúde.

Trata-se de META, cujo prazo é médio, mas que deve ser implantado o projeto de padronização dos pontos. Da mesma forma deverá ser iluminado, contar com lixeira e bancos, para tanto, este padrão visa dotar de uma nova identidade para a cidade, e sua implantação deverá ser revista, com possibilidade de exploração comercial, como outras cidades (São Paulo e Campinas).



PT 01 - Exemplo de novos abrigos

# PT-02. MONITORAMENTO GPS DISPONIBILZADO À POPULAÇÃO EM GERAL

Trata-se de META, cujo prazo é médio, pois o sistema de monitoramento já é realidade para a atual operadora do transporte.

Esta medida visa estabelecer melhoria efetiva da informação e confiabilidade do sistema.



PT 02 – Exemplo de aplicativos de celular para os visualização e informações do sistema de ônibus coletivo

# PT-03. NOVA PADRONIZAÇÃO DA FROTA MUNICIPAL DE TRANSPORTE COLETIVO

Trata-se de META, cujo prazo é curto, pois com nova pintura ou simplesmente adesivação poderá ser criada a uniformização do transporte com temas da cidade, uma vez que o transporte é do município, sendo que deverá ser revisto o espaço atual praticado para publicidade, que é exagerado e quase desvirtua a principal função do transporte que é transportar e não servir de outdoor ambulante.

Esta medida visa estabelecer melhoria efetiva da informação e confiabilidade do sistema.



PT 03 - Exemplo de padronização dos ônibus

# PT-04. INTEGRAÇÃO DAS BICICLETAS NO SISTEMA DE TRANSPORTE

Trata-se de META, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto de padronização adequando-se aos novos pontos de parada, de maneira a promover local seguro para guarda das bicicletas, desta forma os trajetos intra bairros poderiam ser feitos por bicicletas, e os mais longos seriam complementados por ônibus.

Sua implantação poderá ser custeada pelos novos empreendimentos da cidade, a título de contribuição de melhorias, e de certa maneira como medida compensatória dos impactos na movimentação de pessoas, porém reduzindo a necessidade do uso de automóveis, principalmente no centro, cujo espaço e vagas são cada vez mais raros.



PT 04 - Exemplo de paraciclo junto ao abrigo de ônibus

## PT-05. REDEFINIÇÃO DA REDE DE TRANSPORTE COLETIVO

Trata-se de META, cujo prazo é médio, no qual deverá ser elaborado projeto de redefinição geral das linhas existentes, visando constituir uma nova rede de transporte de maneira a otimizar os itinerários existentes, redefinindo a distribuição dos ônibus do sistema municipal, e desta maneira, buscar agilidade e condições para torna-lo mais eficiente. O Estudo deverá ser abrangente uma vez que as linhas existentes foram sendo estabelecidas sem uma análise técnica aprofundada e desta maneira pouco otimizada, com a constituição de rede o transporte poderá ser competitivo com o deslocamento individual, aproveitando-se das novas possibilidades de itinerários com os diversos Projetos Viários apontados neste Termo Propositivo.



PT 05 a - Otimizar o transporte coletivo e torná-lo mais eficiente

LINHA	KM
RODOVIÁRIA/TERM.JACARÉ	36,85
RODOVIÁRIA/TERM.JACARÉ	27
ALIMENTADORA 1	21,2
ALIMENTADORA 2	12,8
ALIMENTADORA 3	13,4
ALIMENTADORA 4	9,6
RODOVIÁRIA/BANANAL	21,4

# LINHA TRONCO 1: Rodoviária/Term.Jacaré paradora

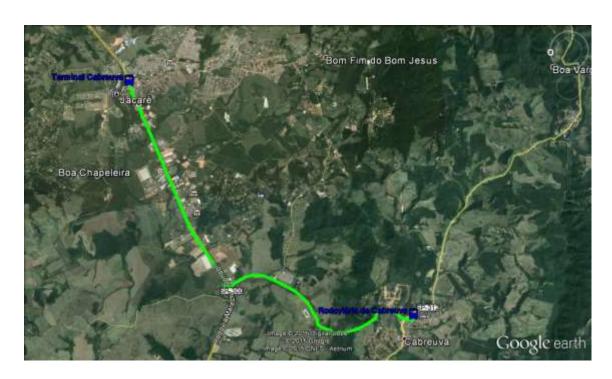


PT2

PT1
TERMINAL CABREÚVA
AV ALBERTO PERATELLO
ACESSO
AV SÃO PAULO
AV VERADOR JOSÉ DONATO
AV PASCHOAL SANTI
RUA RICARDO ZACCHI
ESTRADA PREFEITO JOÃO ZACCHI
ESTRADA VEREADOR JOSÉ DE MORAES
RODOVIÁRIA DE CABREÚVA
KM= 17,75

RODOVIÁRIA DE CABREÚVA AV MARCIANO XAVIER DE OLIVEIRA **ESTRADA DOS ROMEIROS** ESTRADA VEREADOR JOSÉ DE MORAES ESTRADA PREFEITO JOÃO ZACCHI RUA RICARDO ZACCHI AV PASCHOAL SANTI AV VERADOR JOSÉ DONATO RUA VEREADOR JOÃO PEDRA DA SILVA **RUA MINAS GERAIS** RUA PARÁ AV ITÁLIA **AV SÃO PAULO ACESSO AV ALBERTO PERATELLO** RUA BELÉM RUA FREI GALVÃO **AV ALBERTO PERATELLO** TERMINAL CABREÚVA KM= 19,1

# LINHA TRONCO 2: Rodoviária/Tem.Jacaré Direto



#### PT1

TERMINAL JACARÉ
AV ALBERTO PERATELLO
RUA GLAÚCIO SILVIO CARDOSO
RODOVIA MARECHAL RONDON
ACESSO
ESTRADA VEREADOR JOSÉ DE MORAES
RUA CONSELHEIRO RODRIGUES ALVES DE MELO
AV MARCIANO XAVIER DE OLIVEIRA
ROVIÁRIA DE CABREÚVA
KM = 12,85

#### PT2

ROVIÁRIA DE CABREÚVA
RODOVIÁRIA DE CABREÚVA
AV MARCIANO XAVIER DE OLIVEIRA
ESTRADA DOS ROMEIROS
ESTRADA VEREADOR JOSÉ DE MORAES
ACESSO
RODOVIA MARECHAL RONDON
AV SÃO PAULO
ACESSO
AV ALBERTO PERATELLO
RUA BELÉM
RUA FREI GALVÃO
AV ALBERTO PERATELLO
TERMINAL JACARÉ
KM = 14,15

### **ALIMENTADORA 1**



TERMINAL JACARÉ AV ALBERTO PERATELLO

RUA BELÉM

RUA FREI GALVÃO

ESTRADA SÃO SIMÃO

**RUA CARLOS SILVEIRA FRANCO NETO** 

**RODOVIA MARECHAL RONDON** 

**ACESSO** 

VIA DAS ACÁCIAS

**RUA DAVID MARCASSA LOPES** 

VIA FRANCISCO BOTI

VIA DAS PALMAS

**ACESSO** 

**RODOVIA MARECHAL RONDON** 

AV SÃO PAULO

ESTRADA FAZENDA CACHOEIRA

RETORNO

ESTRADA FAZENDA CACHOEIRA

AV SÃO PAULO

ACESSO

RODOVIA MARECHAL RONDON

**ACESSO** 

**AV ALBERTO PERATELLO** 

TERMINAL JACARÉ

KM= 21,2

#### **ALIMENTADORA 2**



TERMINAL JACARÉ

**AV ALBERTO PERATELLO** 

**ACESSO** 

AV SÃO PAULO

AV VERADOR JOSÉ DONATO

RUA MARANHÃO

RUA VERADOR JOÃO PEDRA DA SILVA

AV CLÁUDIO GIANNINI

**RUA TURMALINA** 

RUA PÉROLA

**RUA CORAL** 

RUA ALEXANDRITA

**RUA CASSITERITA** 

AV CLÁUDIO GIANNINI

RUA VERADOR JOÃO PEDRA DA SILVA

**RUA MINAS GERAIS** 

RUA PARÁ

AV ITÁLIA

AV SÃO PAULO

**ACESSO** 

**AV ALBERTO PERATELLO** 

RUA BELÉM

RUA FREI GALVÃO

**RUA DOMINGOS ARCHIJA** 

RUA VITÓRIA

ESTRADA SÃO SIMÃO

RUA ISAC DE MESQUITA JUNIOR

ESTRADA SÃO SIMÃO RUA VITÓRIA RUA FREI GALVÃO AV ALBERTO PERATELLO TERMINAL JACARÉ KM = 12,8

### **ALIMENTADORA 3**



TERMINAL JACARÉ AV ALBERTO PERATELLO

**ACESSO** 

AV SÃO PAULO

AV VERADOR JOSÉ DONATO

**RUA IRAQUE** 

**RUA KUWEIT** 

**RUA AFEGANISTÃO** 

RUA JORDÂNIA

**RUA SÍRIA** 

RUA AMBRÓSIO CASTALDI FILHO

AV VERADOR JOSÉ DONATO

RUA INGLATERRA

AV PASCHOAL SANTI

RUA PIRASSUNUNGA

**RUA MONTE CLAROS** 

AV PASCHOAL SANTI

RUA COLÔMBIA

RUA BOLÍVIA

**RUA ARGENTINA** 

RUA VENEZUELA
AV PASCHOAL SANTI
RUA FRANÇA
RUA HUNGRIA
RUA NAMÍBIA
ESTRADA DO KAJITA
RUA RIO GRANDE DO SUL
AV SÃO PAULO
ACESSO
AV ALBERTO PERATELLO
RUA BELÉM
RUA FREI GALVÃO
AV ALBERTO PERATELLO
TERMINAL JACARÉ
KM = 13,4

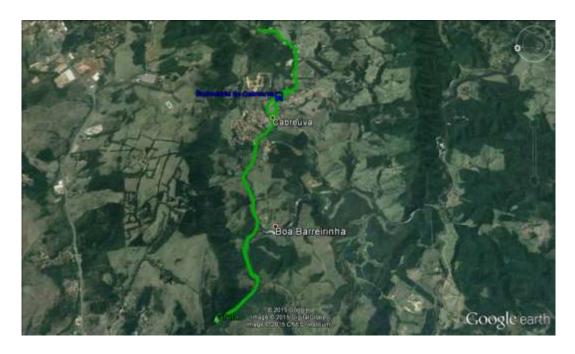
#### **ALIMENTADORA 4**



RODOVIÁRIA DE CABREUVA
AV MARCIANO XAVIER DE OLIVEIRA
ESTRADA DOS ROMEIROS
AV MARGINAL
RUA DAS CANDEIAS
RUA PINHO
RUA AROEIRA
RUA IMBUIA
RUA PRIMAVERA

RUA JEQUITIBÁ
ESTRADA DOS ROMEIROS
RUA JOÃO BATISTA ROSA
RUA 24 DE MARÇO
RUA MAL FLORIANO PEIXOTO
RUA SOROCABA
RUA JUNDIAÍ
RUA TIETÊ
RUA DURVAL AMIRATI
RUA CONSELHEIRO RODRIGUES ALVES DE MELO
AV MARCIANO XAVIER DE OLIVEIRA
RODOVIÁRIA DE CABREUVA
KM= 9,6

### **ALIMENTADORA 5: RODOVIÁRIA / BANANAL**



RODOVIÁRIA DE CABREUVA
AV MARCIANO XAVIER DE OLIVEIRA
ESTRADA DOS ROMEIROS
ESTRADA DA FAZENDA CAMPININHA
RETORNO
ESTRADA DA FAZENDA CAMPININHA
ESTRADA DOS ROMEIROS
RETORNO (GRUTA)
ESTRADA DOS ROMEIROS
RUA JOÃO BATISTA ROSA
RUA 24 DE MARÇO
RUA MAL FLORIANO PEIXOTO
RUA SOROCABA

RUA MAL DEODORO DA FONSECA RUA CONSELHEIRO RODRIGUES ALVES DE MELO AV MARCIANO XAVIER DE OLIVEIRA RODOVIÁRIA DE CABREUVA