



Fundação Vanzolini

www.vanzolini.org.br

**PROGNÓSTICO DE
MOBILIDADE URBANA E
LEVANTAMENTO DE INFORMAÇÕES
Prefeitura Municipal de Aguaí**

ETAPA: TERMO PROPOSITIVO

PRODUTO 03

SUMÁRIO

1. OBJETIVOS	03
2. MARCOS CONCEITUAIS	04
3. MARCOS METODOLÓGICOS	07
4. SISTEMA VIÁRIO	10
04.01. ÁREAS DE INTERVENÇÕES (AI)	10
04.02. PROJETOS VIÁRIOS (PV)	11
04.03. PROJETOS ESTRATÉGICOS (PE)	23
5. TRANSPORTE	27

ANEXOS

PLANO DE MOBILIDADE AGUAÍ MAPA LINHAS DE ÔNIBUS AGUAÍ

PLANO MOBILIDADE AGUAÍ APÊNDICE DAS INTERVENÇÕES VIÁRIA

LINHA 1 PLANO DE MOBILIDADE AGUAÍ MAPA LINHAS DE ÔNIBUS AGUAÍ

LINHA 2 PLANO DE MOBILIDADE AGUAÍ MAPA LINHAS DE ÔNIBUS AGUAÍ

LINHA 3 PLANO DE MOBILIDADE AGUAÍ MAPA LINHAS DE ÔNIBUS AGUAÍ

LINHA 4 PLANO DE MOBILIDADE AGUAÍ MAPA LINHAS DE ÔNIBUS AGUAÍ

LINHA 5 PLANO DE MOBILIDADE AGUAÍ MAPA LINHAS DE ÔNIBUS AGUAÍ

LINHA 6 PLANO DE MOBILIDADE AGUAÍ MAPA LINHAS DE ÔNIBUS AGUAÍ



Fundação Vanzolini

Rua Dr. Alberto Seabra, 1256/1266
Vila Madalena • São Paulo/SP
fone: (11) 3024-2262

1. OBJETIVOS

São objetivos da elaboração do Plano de Mobilidade de Aguaí: expor e definir os marcos conceituais, metodológicos e estratégicos que embasam e fundamentam as proposições ao PLANO DE MOBILIDADE DE AGUAÍ.

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 Aguaí, visando eventuais correções e/ou ajustes de diretrizes e metas projetadas e de seus níveis de priorização.



Fundação Vanzolini

Rua Dr. Alberto Seabra, 1256/1266
Vila Madalena • São Paulo/SP
fone: (11) 3024-2262

2. 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 procedido após as 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:

- Tratando as deficiências que podem ser corrigidas por medidas tópicas, de implantação gradativa e selecionáveis segundo os níveis de prioridade que lhes forem conferidos. São os casos das calçadas acessíveis, que, se estiverem ausentes, dificultam a mobilidade de portadores de limitações físicas, de idosos, de carrinhos de bebê etc., ou da falta do transporte público por ônibus, que necessita de atender os requisitos mínimos do direito de ir e vir, etc., ou, ainda, e, por exemplo, de sinalização inadequada e que precisa ser corrigida para tornar o tráfego mais fluido e seguro; convencionam-se que propostas aqui enquadráveis serão tratadas como **ÁREAS DE INTERVENÇÕES**;
- Outra vertente abrange 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 e complementação 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, convencionam-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, o que requerer envolvimento mais amplos, de setores da União, como a questão ferroviária.

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, de não menos claras relações com os conflitos e deficiências dos serviços urbanos, principalmente da Mobilidade pela falta de estruturação, e contenção da expansão urbana, evitando-se a



Fundação Vanzolini

Rua Dr. Alberto Seabra, 1256/1266
Vila Madalena • São Paulo/SP
fone: (11) 3024-2262

pulverização de núcleos de padrão urbano.

A exacerbação desse processo pode aumentar 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, retardam 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 a 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, conseqüentemente, 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 em revisão -, e de desenvolver estratégias regionais adequadas ao ordenamento territorial em zonas limítrofes e definindo 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 ÁREAS DE INTERVENÇÕES, PROJETOS VIÁRIOS OU PROJETOS ESTRATÉGICOS, 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 Aguaí, requerendo, para sua execução ou viabilização, o concurso do Estado e/ou a participação concorrente de outros órgãos (exemplos: transporte ferroviário, viário sob responsabilidade jurisdicional da União 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 a 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.



Fundação Vanzolini

Rua Dr. Alberto Seabra, 1256/1266
Vila Madalena • São Paulo/SP
fone: (11) 3024-2262

PRIMEIRAS CONCLUSÕES

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

- Estarão definidas quanto ao objeto, de forma clara e concreta, com os dados e características suficientes à sua identificação, localização, amplitude etc.;
- Deverão ser devidamente fundamentadas, com priorização apontada para posterior avaliação;
- Mencionarão os resultados esperados;
- Terão os encaminhamentos apontados, e
- Quando for o caso: apontados 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.



3. 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 ÁREAS DE INTERVENÇÕES (atendendo, normalmente, a vertente conjuntural), se PROJETOS VIÁRIOS (atendendo somente a vertente estrutural), ou se PROJETOS ESTRATÉGICOS (proposição de projetos de impactos regionais, geralmente associadas a parcerias, concessões, operações consorciadas), etc. ou, ainda, se caracterizadas como SUBSÍDIO AO SISTEMA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO 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 ser prioridades).

Portanto, compete ao Plano de Mobilidade, em suas proposições,

considerar todas as implicações da norma legal:

- De cumprimento das funções sociais da cidade. O transporte e a acessibilidade constituem propriedades do domínio público e que devem cumprir suas funções.
- De participação da comunidade na solução dos problemas que a afetam, portanto, no encaminhamento do Plano de Mobilidade.
- De preservação, proteção e recuperação do meio ambiente natural e cultural.
- De garantia de condições técnicas de acesso e funcionamento adequados aos logradouros públicos e meios de transportes coletivos aos cidadãos;
- De planejamento, gerenciamento e operação dos vários modos de transportes;
- De qualidade dos serviços;
- De subsidiar a definição dos percursos e a frequência do Transporte Coletivo;

Os Marcos Conceituais já expõem essas debilidades, questionam o modelo e a obsolescência da configuração centralizadora, reconhecem a identidade cultural da cidade e são expressos em marcos de referência notáveis. Registra-se o feito provinciano do Centro e o paradoxo de uma mobilidade típica de cidade média, congestionada e de conflitos com tendências de agravamento, neste caso muito relacionado à interrupção causada pela passagem e manobra de trens.



Para tanto, o Sistema Viário deverá viabilizar meios para a implantação da política de circulação viária privilegiando a boa técnica, a segurança à circular e a preservação da vida, desenvolvendo programas e ações continuados de melhorias viárias, visibilidade, educativas, fiscalizatórias, 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 da 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-os 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 e ou implantação de Lombofaixas em todo o Município;

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

X - Implantar, em caráter permanente, programas de educação e segurança na mobilidade, nos níveis: escolares, condutores e público geral;

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 rotativos para veículos leves para compatibilizar as atividades de trabalho e lazer;

XIII - 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 - Desenvolver programa específico para a sinalização turística, especialmente para o Caminho da Fé;

XVI - 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.



4. SISTEMA VIÁRIO

04.01. ÁREAS DE INTERVENÇÕES (AI)

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

AI.01. REBAIXAMENTO DE GUIAS PARA ACESSIBILIDADE

Refere-se ao tratamento geral no compartimento central. Apesar das iniciativas de Aguaí 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 META como 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, iluminação nas travessias, além da já apontada necessidade de cumprimento do Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei Nacional nº 13.146, de 6 de julho de 2015).

AI.02. SUBSTITUIÇÃO DAS PLACAS DE SINALIZAÇÃO

Refere-se ao tratamento geral que impacta na questão de segurança. Conjuntamente deverão ser revistos os aspectos

físicos de geometria viária, tais como dimensões, tipos de pavimento, condições dos passeios, e tempos semafóricos específicos. Desta forma, constitui-se como META.



AI-01 - Necessidade de complementação dos rebaixamentos, conforme a NBR 9050



AI-02 - Substituição das placas de sinalização fora de padrão e/ou sem condições de visibilidade contribuirá para diminuição do risco de acidentes



Fundação Vanzolini

Rua Dr. Alberto Seabra, 1256/1266
Vila Madalena • São Paulo/SP
fone: (11) 3024-2262

04.02. PROJETOS VIÁRIOS (PV)

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

PV.01. DEVIDO TRATAMENTO AOS PASSEIOS NAS RUAS DA CIDADE

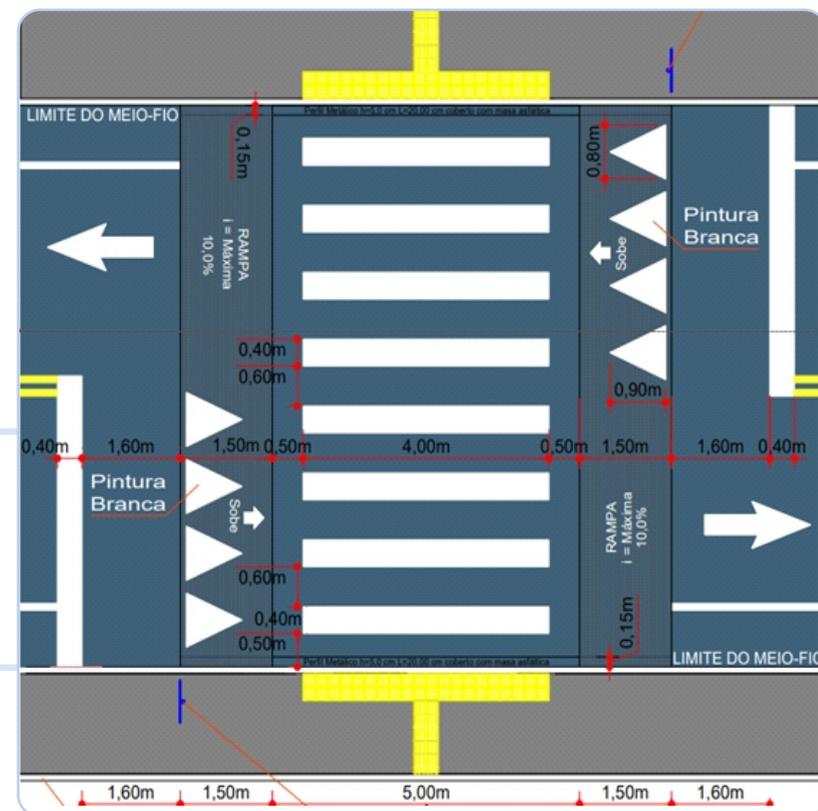
Refere-se ao tratamento geral na cidade, valerá para todos os locais de grande movimentação de pessoas e em particular nas proximidades de escolas e postos de saúde. Trata-se de META, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto viário específico identificando os pontos, extensão e tipo de passeio a serem adotados, habilitando-se a buscar recursos em outras esferas governamentais.



PV-01 – Mesmo no sistema viário principal são notados problemas de ausência de passeios e/ou irregulares, com degraus, estreitos, com interrupções e etc.

PV.02. IMPLANTAÇÃO DE LOMBOFAIXAS

Refere-se à medida de aumento de segurança viária, adotando as travessias de pedestres elevadas em substituição às pinturas de faixas de pedestres. Preferencialmente deverá ser adotada esta medida nos pontos de maiores travessias e/ou ainda junto a equipamentos públicos, como escolas, postos de saúde, praças e pontos de comércio.



PV 02 - Possibilita o aumento da segurança nas travessias de pedestres



Fundação Vanzolini

Rua Dr. Alberto Seabra, 1256/1266
Vila Madalena • São Paulo/SP
fone: (11) 3024-2262

PV.03. ILUMINAÇÃO DAS TRAVESSIAS

Medida complementar a ser adotada nas principais travessias da cidade. Preferencialmente deverá ser adotada nas proximidades de áreas escolares, comerciais e onde ocorram atividades de concentração de pedestres, tais como junto às igrejas e/ou locais de baile, clubes e demais atividades noturnas com pedestres. Também deverá ser adotada junto às travessias de ciclovias e/ou ciclofaixas.



PV 03 - Medida complementar a ser adotada em toda a cidade conferindo organização e segurança aos pedestres e ciclistas

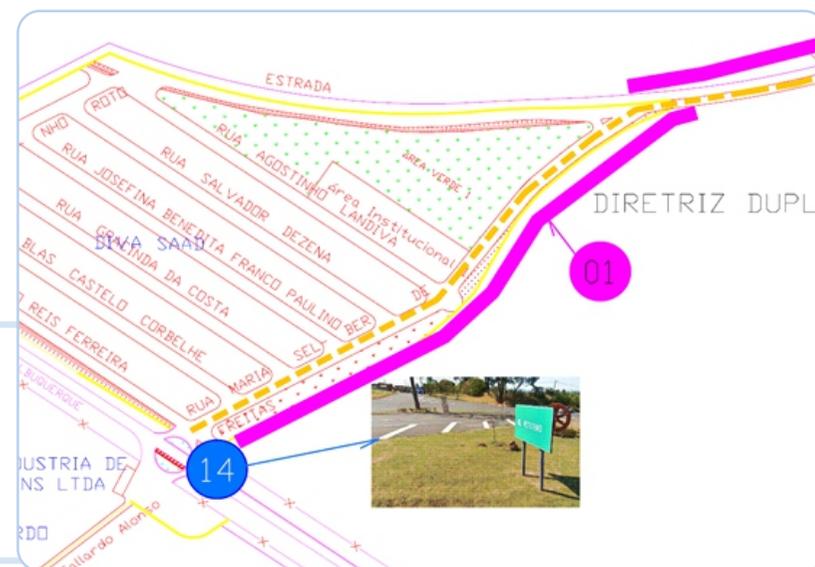
PV.04. DIRETRIZES PARA IMPLANTAÇÃO VIÁRIA

Trata-se de um conjunto de diretrizes para implantação de duplicações, extensões e/ou novas vias que irão constituir o sistema principal de circulação em Aguaí. Algumas Diretrizes dependem única e exclusivamente do município, porém outras dependerão de negociação com outros órgãos, como o DER/ARTESP, DNIT (Ferrovia) e/ou Concessionárias (VLI e Renovias). Porém é vital para dotar a cidade de acessos seguros,

com isto reduzindo o risco de acidentes, ofertando qualidade na circulação, desta forma, preservando vidas.

PV.04-01. DIRETRIZES PARA DUPLICAÇÃO DA RUA MARIA SELBER DE FREITAS

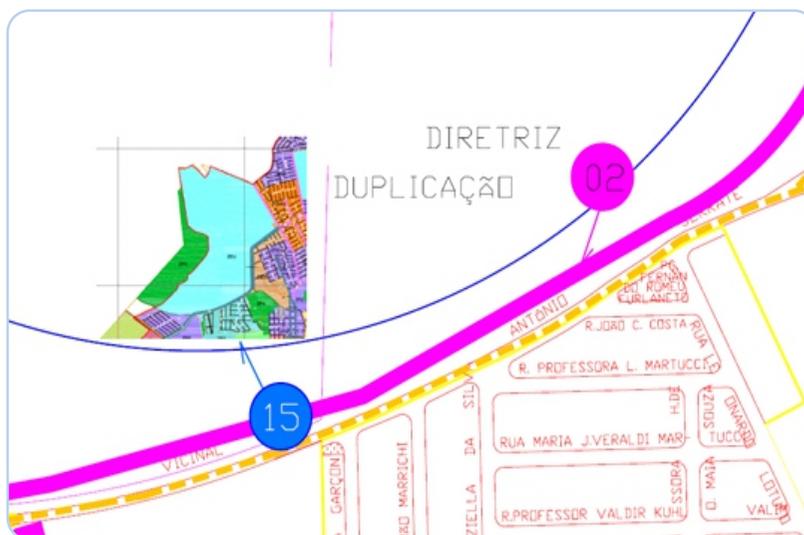
Trata-se do primeiro trecho do Anel de Contorno Norte do Município, com aproximadamente 600m, a ser implantado à medida da urbanização das áreas adjacentes. Este primeiro trecho liga a SP-225 (Ibéria) até a Estrada Vicinal Antônio Serrate.



PV 04 - 01- Duplicação da Rua Maria Selber de Freitas no Diva Saad, medida obrigatória quando da urbanização desta área do município em toda a cidade, conferindo organização e segurança aos pedestres e ciclistas

PV.04-02. DIRETRIZES PARA DUPLICAÇÃO DA ESTRADA VICINAL ANTÔNIO SERRATE

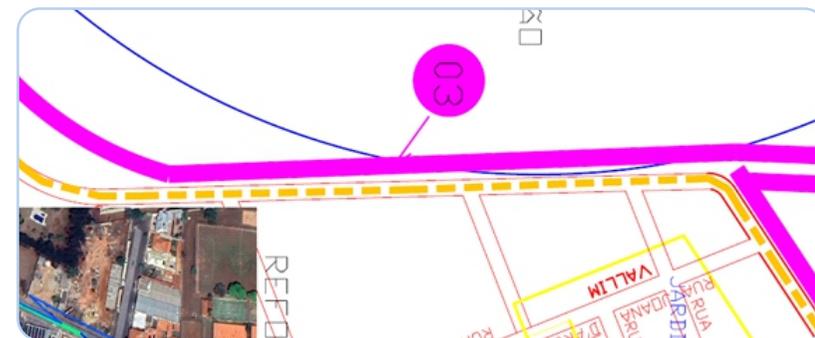
Trata-se do segundo trecho do Anel de Contorno Norte do Município, com 940 m de extensão, a ser implantado à medida da urbanização das áreas adjacentes. Compreende o trecho entre a Rua Maria Selber de Freitas e a Rua Paulo Afonso.



PV 04 - 02- Duplicação da Estrada Vicinal Antônio Serrate- Vital articulação para o município conferindo organização e segurança ao eixo norte

PV.04-03. DIRETRIZES PARA DUPLICAÇÃO DA ESTRADA VICINAL ANTÔNIO SERRATE

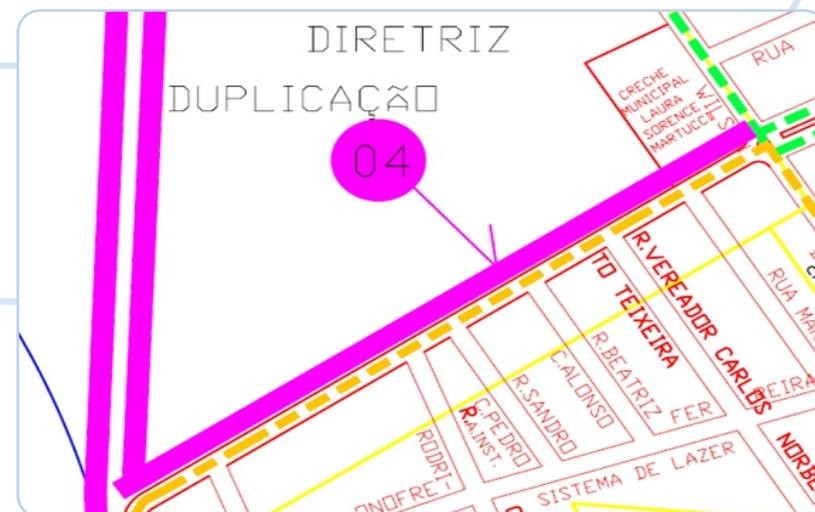
Trata-se do terceiro trecho do Anel de Contorno Norte do Município, com 620 m de extensão, a ser implantado à medida da urbanização das áreas adjacentes. Compreende o trecho entre a Rua Paulo Alonso e a continuidade da Av. Maria Nery Rabelo “Mariquinha”.



PV 04 - 03- Duplicação da Estrada Vicinal Antônio Serrate- Vital articulação para o município conferindo, organização e segurança ao eixo norte

PV.04-04. DIRETRIZES PARA IMPLANTAÇÃO DE PISTA DUPLICADA NA CONTINUIDADE DA AV. MARIA NERY RABELO

Trata-se de ligação do Anel de Contorno Norte do Município ao Jardim Alto da Colina, com 500 m de extensão, a ser implantado à medida da urbanização das áreas adjacentes.



PV 04 - 04- Duplicação da Av. Maria Nery Rabelo - articulação para o Jardim Alto da Colina, conferindo organização e segurança ao eixo norte

PV.04-07. DIRETRIZES PARA IMPLANTAÇÃO DE VIA DUPLICADA – PQ DAS LARANJEIRAS – ESTRADA MUNICIPAL PARA ESTAÇÃO CORONEL MENDES

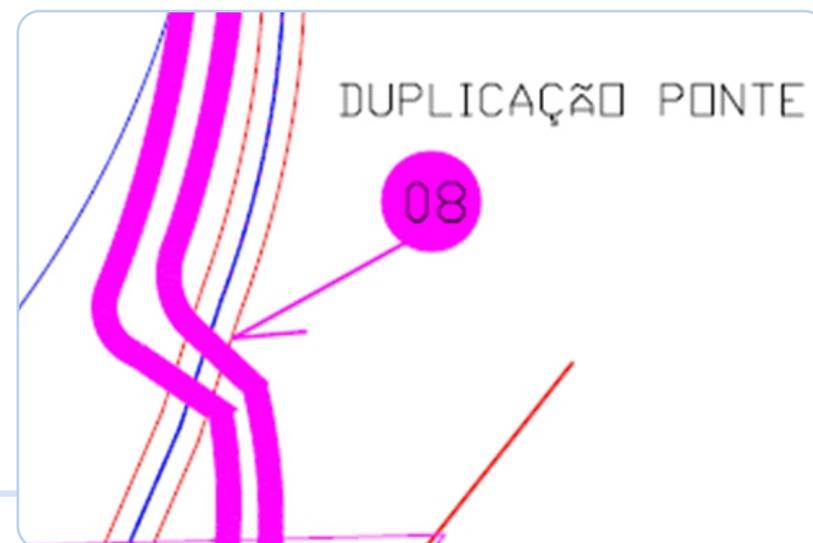
Trata-se do último trecho do Anel de Contorno Norte do Município, com 1.800 m de extensão, a ser implantado à medida da urbanização das áreas adjacentes, estabelecendo o limite da expansão urbana do município neste setor. Compreende o trecho entre Parque das Laranjeiras e a ponte existente sobre a linha férrea junto à Estrada Municipal de acesso à Estação Coronel Mendes.



PV 04 - 07- Duplicação da Estrada Vicinal Antônio Serrate- Vital articulação para o município, conferindo organização e segurança ao eixo norte

PV.04-08. DIRETRIZES PARA DUPLICAÇÃO DE VIADUTO FERROVIÁRIO

Trata-se implantação de duplicação do viaduto existente para continuidade e interligação do PV-04-07(final Anel Norte) e o PV-04-09 (Via Parque).



PV 04 - 08- Duplicação do Viaduto ferroviário existente, articulando Contorno Norte com a Via Parque Proposta

PV.04-11-12 E 13. DIRETRIZES PARA CONTINUIDADE DA AV. FRANCISCO GONÇALVES – TRANSPOSIÇÃO FERROVIA E ACESSO À AV. MIGUEL BIAZZO

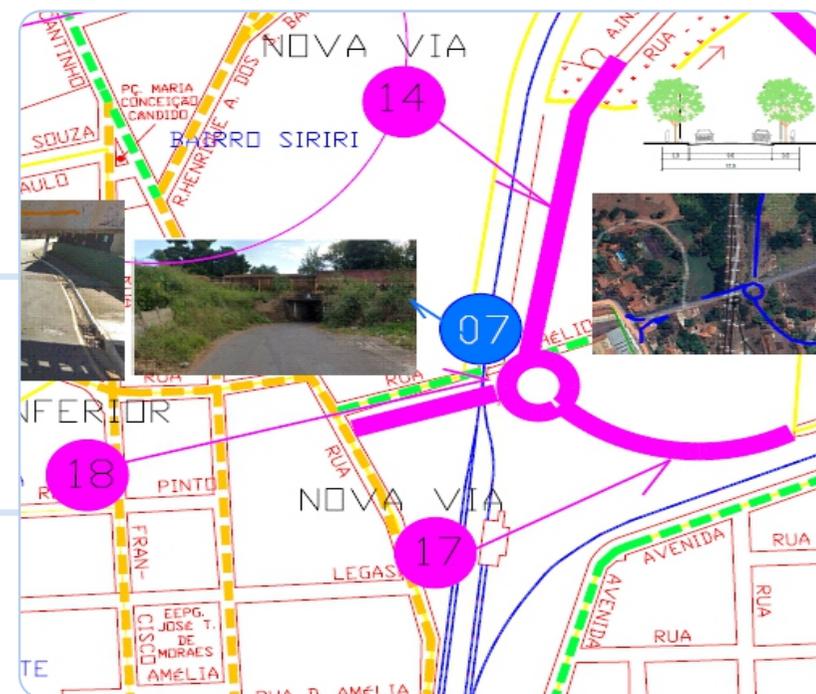
Trata-se de um conjunto de intervenções que articula a Av. Miguel Biazzo ao setor norte e ao Parque Linear proposto. Estabelece, através de complexo viário, a articulação desejada ao setor norte e aos bairros Vila Regina, Vila Montevidéu e Jardim das Rosas, e Anel de acesso à SP-344, com 1.200 m de extensão, a ser implantado em conjunto com as intervenções 12 e 13 assinaladas na imagem. Assim somente terão sentido se implantadas conjuntamente com o PV-04 -11.



PV 04 - 11,12 e 13- Articulação em conjunto abrangendo continuidade da Av. Francisco Gonçalves, viaduto e ligação até Av. Miguel Biazzo

PV.04-14-17 E 18. DIRETRIZES PARA INTERLIGAÇÃO PARA A AV FRANCISCO GONÇALVES – PASSAGEM INFERIOR NA FERROVIA E ACESSO À VILA MONTEVIDÉU

Trata-se de um conjunto de intervenções que articula a Rua Hélio Bertachini à Rua João Silvio Barbosa com 280 m. Estabelece, através de complexo viário, a articulação desejada através de passagem inferior com dimensões apropriadas aos bairros Vila Regina, Vila Montevidéu e Jardim das Rosas, ainda com 300 m de extensão e articulação com rotatória. Propõe acesso direto para a Av. Francisco Gonçalves.



PV 04 - 14, 17 e 18- Articulação em conjunto abrangendo ligação para a Av. Francisco Gonçalves, passagem inferior à ferrovia e ligação da Rua. Hélio Bertachini para a Vila Montevidéu

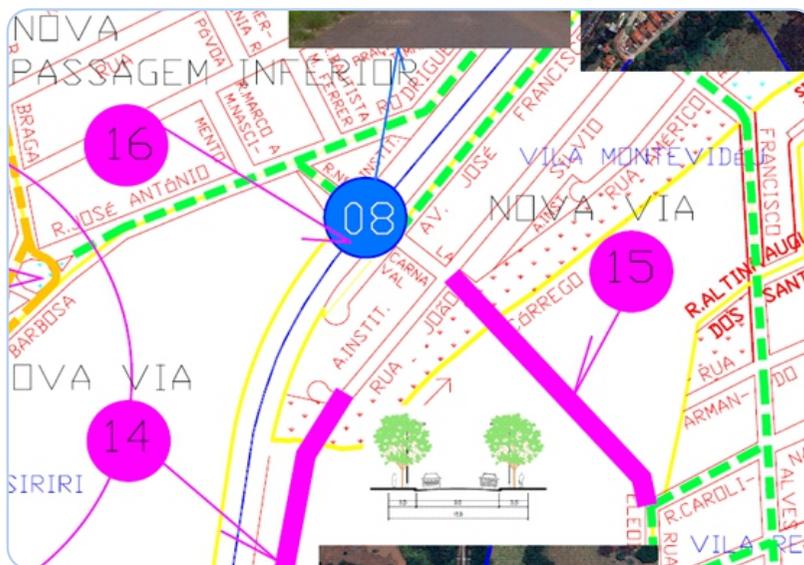


Fundação Vanzolini

Rua Dr. Alberto Seabra, 1256/1266
Vila Madalena • São Paulo/SP
fone: (11) 3024-2262

PV.04-15 E 16. DIRETRIZES PARA INTERLIGAÇÃO PARA A VILA MONTEVIDÉU – PASSAGEM INFERIOR NA FERROVIA E NOVA VIA

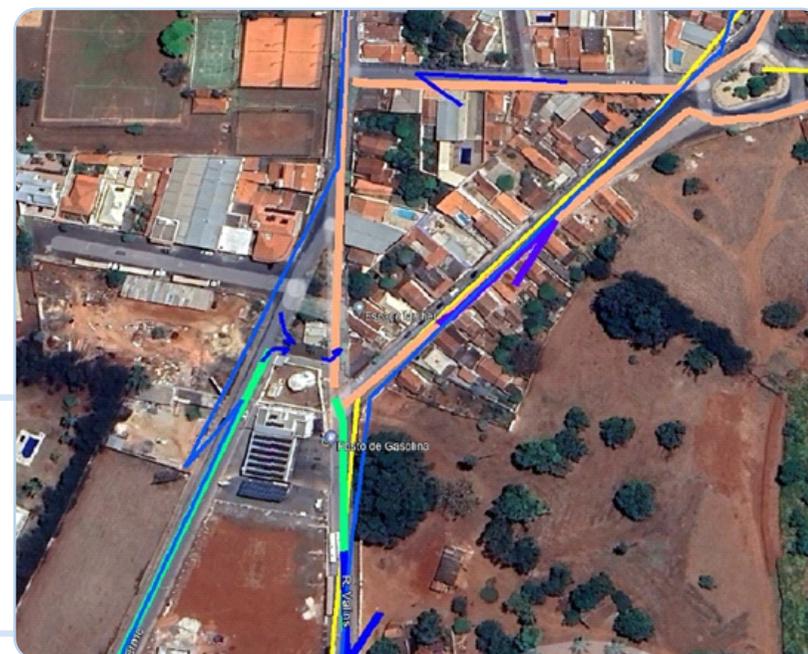
Trata-se de um conjunto de intervenções que articula a Rua Nicola Carnaval à Rua Eleodoro Mateus de Moraes com 240 m. Estabelece, através de complexo viário, a articulação desejada através de passagem inferior com dimensões apropriadas aos bairros Vila Regina, Vila Montevidéu e Jardim das Rosas.



PV 04 - 15 e 16- Articulação em conjunto abrangendo ligação com passagem inferior à ferrovia e nova ligação na Vila Montevidéu

PV.04-19. REVISÃO DE CIRCULAÇÃO PARA ACESSO À ZONA NORTE

Refere-se ao tratamento geral de sentidos de circulação para toda a cidade, em especial às ruas que dão acesso à zona Norte. Trata-se de META, cujo prazo é médio, mas deve ser elaborado projeto viário específico. Esta medida visa a redefinição geral e unificada de adequações na circulação que será complementada com as novas Avenidas e transposições propostas neste TERMO.



PV 04 - 19- Reavaliação de circulação que deverá ser realizada com a contratação de projeto específico para modificações de circulação

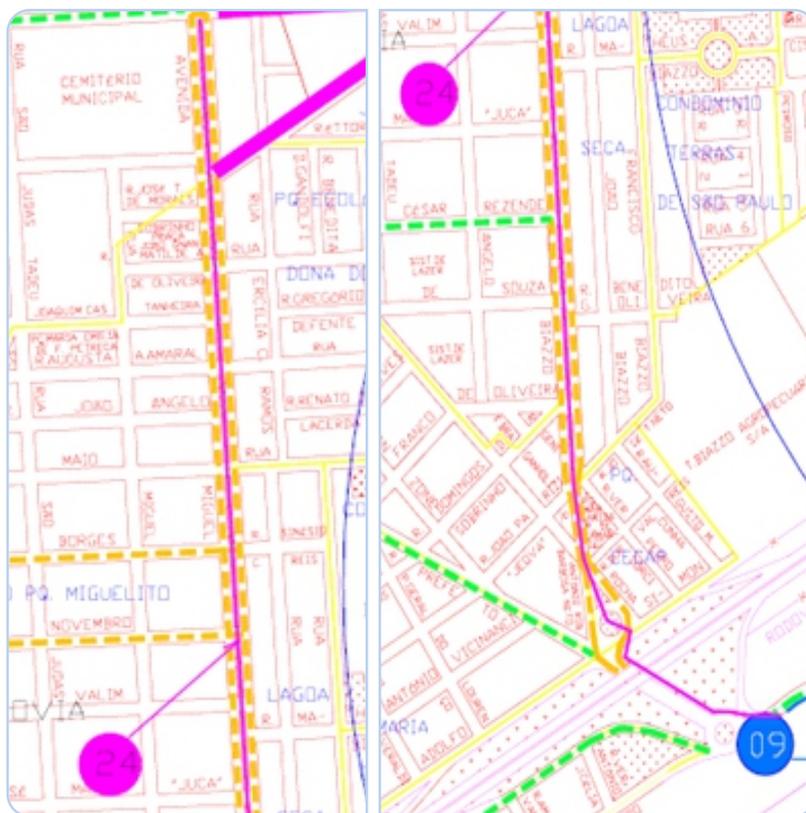


Fundação Vanzolini

Rua Dr. Alberto Seabra, 1256/1266
Vila Madalena • São Paulo/SP
fone: (11) 3024-2262

PV.04-24. IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIA NA AVENIDA MIGUEL BIAZZO

Refere-se à implantação de ciclovia no canteiro central da Av. Miguel Biazzo, com 1.550m de extensão, abrangendo toda Avenida e interligando a ciclofaixa existente na Estrada Vicinal João Duarte. Trata-se de META, porém com autorização da ARTESP para passagem debaixo de viaduto das SP-344, cujo prazo é médio, mas interligará ciclofaixa existente de acesso à distrito industrial.



PV 24- Implantação de ciclovia com 1.550m, interligando ciclofaixa existente

PV.05. PROJETO DE SINALIZAÇÃO GERAL E DE ORIENTAÇÃO DE TRÁFEGO

Refere-se ao tratamento geral de sentidos de circulação para toda cidade, 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.

Outra contratação específica refere-se ao tratamento das placas de indicação, assumindo a posição de destaque que Aguiá tem no “Caminho da Fé”. Assim, o tratamento específico para orientação do tráfego de toda cidade, como medida complementar ao turismo religioso e de esportes do município.



PV 05 - Necessidade de revisão geral da sinalização do município, em especial de Indicação, uma vez que é em Aguiá que se inicia um dos principais trajetos do “Caminho da Fé”

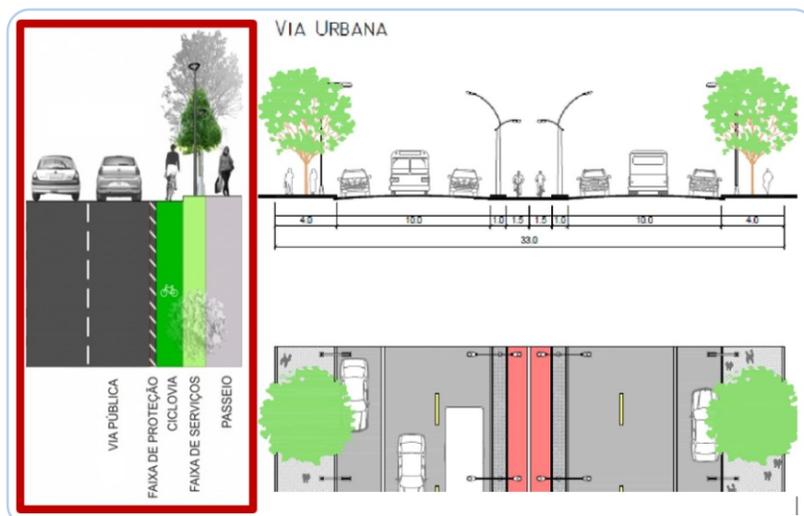


Fundação Vanzolini

Rua Dr. Alberto Seabra, 1256/1266
Vila Madalena • São Paulo/SP
fone: (11) 3024-2262

PV.06. O PLANO CICLOVIÁRIO

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 foram tomadas, mas é preciso conferir caráter estruturado e articulado, daí sua inclusão como Projeto Viário Estruturador, a ser contratado como projeto específico, incluindo conjunto de medidas educativas a ser incluídas.



PV 06- Exemplo de parte de uma ciclofaixa e /ou ciclovia que deverá ser integrado ao sistema viário

PV.07. IMPLANTAÇÃO DE TRANSPOSIÇÕES FERROVIÁRIAS

O município de Aguai tem intrínseca história com seu desenvolvimento pela ferrovia, porém o crescimento populacional e a ausência de política restritiva de ocupação de algumas áreas, que levou à adoção de novas posturas entre os modais de transporte na cidade

Hoje em dia, o atual sistema é conflituoso, e a solução passa por isolamento de passagens em nível com a substituição para viadutos e passagens inferiores (com dimensões apropriadas) a serem construídas como as novas vias de circulação. Observa-se muita dificuldade de acesso aos bairros e com isto é sentida a falta de articulação viária entre os diversos setores e bairros da cidade. Trata-se de DIRETRIZES, cujos recursos deverão ser viabilizados por projetos específicos em outras esferas. Governamentais e por fundos a serem criados, conforme o novo desenho da estruturação viária da cidade, apontadas a seguir:



PV 04-08 - Duplicação de transposição existente, associada à implantação da Via Parque e Complemento do Anel Norte, a serem implantados conforme expansão urbana nas adjacências.



PV 04 - 12 - Transposição com caráter estruturador ao desenvolvimento e ocupação à área de expansão a ser implantada como acesso entre a Av. Francisco Gonçalves e Av. Miguel Biazzo, estabelecendo alternativa de acesso à Zona Norte, mas também em área industrial da cidade.



PV 04 - 16 e 18 - Transposições a serem implantadas com caráter estruturador de acesso à Vila Montevideú, a serem viabilizadas através de fundo urbano a ser criado, como contrapartidas do desenvolvimento imobiliário da cidade



PV 04 - 22 e 23 - Transposições a serem implantadas com caráter estruturador de unificação do centro em substituição às passagens em nível da Rua Capitão Silva Borges e da Rua XV de Novembro, a serem viabilizadas através de intensas negociações com DNIT e VLI e também por fundo urbano a ser criado, como contrapartidas do desenvolvimento imobiliário da cidade



Fundação Vanzolini

Rua Dr. Alberto Seabra, 1256/1266
Vila Madalena • São Paulo/SP
fone: (11) 3024-2262

04.03. PROJETOS ESTRATÉGICOS (PE)

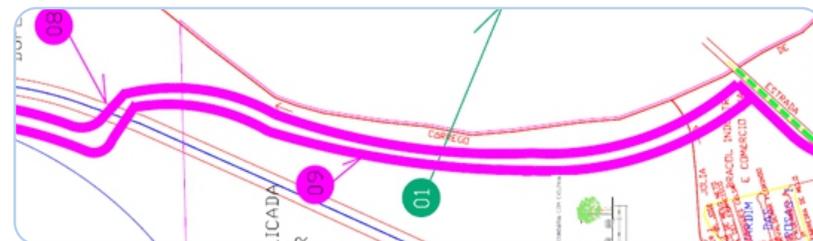
Tratam-se das ações de médio e longo prazo, visando a estruturação para novas possibilidades e melhorias significativas à boa circulação e segurança do tráfego, com caráter estruturante:

PE.01. IMPLANTAÇÃO DE NOVO SISTEMA VIÁRIO COM PARQUE LINEAR

Pela condição de zoneamento junto a áreas ao longo do Córrego do Amaro Nunes, e principalmente como alternativa socioambiental e ainda de acesso à Zona Norte às novas vias de circulação propostas como Via Parque, contribuirá para o desenvolvimento ambientalmente equilibrado deste setor. Também se constituirá em importante espaço de educação ambiental e de lazer para a população.



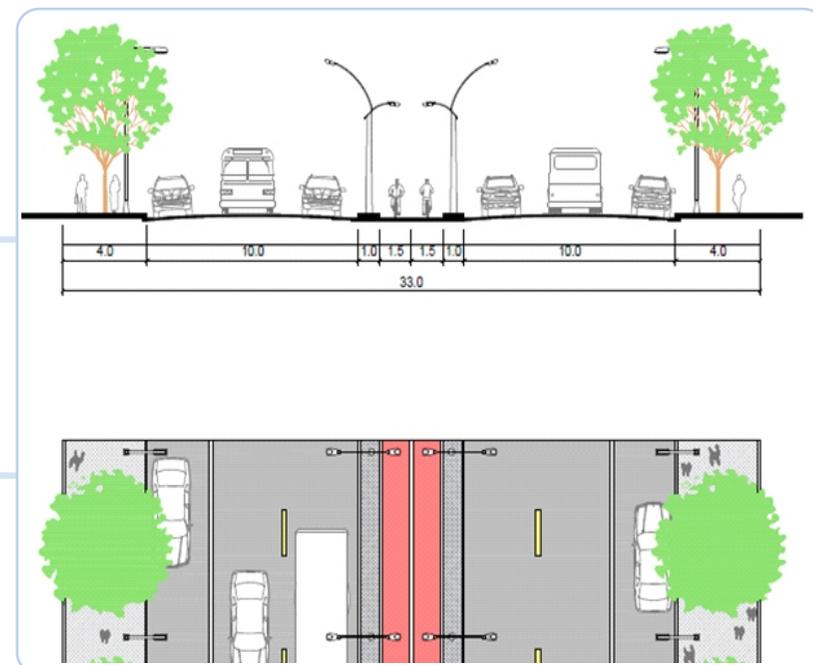
PE 01 - Inteligir ZEU e ZICS através de Parque Linear junto ao Córrego do Amaro Nunes



PE-01 - Articulação viária com a Zona Norte como novo eixo de ligação e articulação viária da cidade

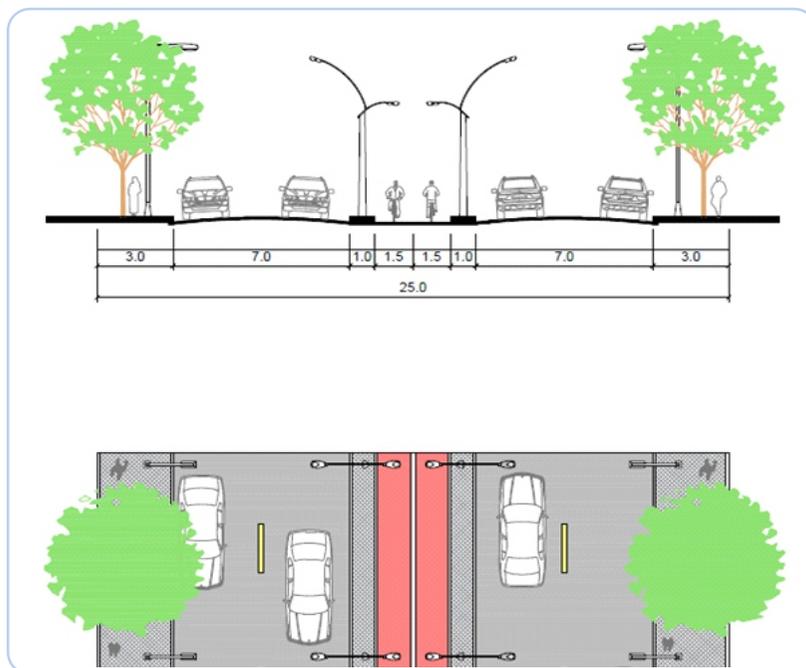
PE.02. ADOÇÃO DE NOVOS GABARITOS VIÁRIOS

Novo Gabarito para as novas vias estruturais como a seguir:



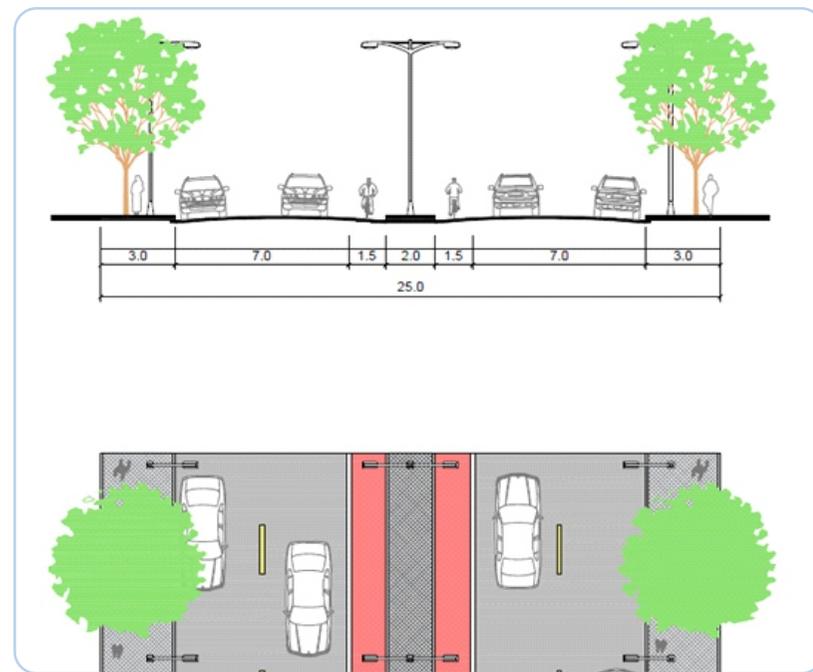
PE-02 Gabarito sugerido, com adoção de ciclovia e de arborização, com 33 m de largura para as novas vias estruturais do município

Novo Gabarito para as vias Coletoras com 25m, que deverá se adotar Ciclovias, com iluminação à Led, arborização e passeios com acessibilidade, além de drenagem e sinalização refletiva, conforme modelo a seguir:



PE-02: Gabarito Via Coletora, com adoção de ciclovias e demais infraestruturas, incluindo arborização, com 25 m de largura.

Para as vias coletoras, para o efeito de capilaridade e de distribuição do tráfego, considerando ainda sua potencialidade para os itinerários do transporte coletivo e ainda do transporte ativo, deverão ser adotadas ciclofaixas, podendo, ainda, sob avaliação técnica, ser adotada ciclovia central (a depender do local compartilhada com pedestres). Segue o modelo com ciclofaixa a seguir:



PE-02: Gabarito Via Coletora, com adoção de ciclovias e demais infraestruturas, incluindo arborização, com 25 m de largura.

Para as Vias Locais adotar 15m de gabarito com 3 m em cada calçada.

Para as Vias Rurais, adotar o gabarito mínimo de 15m, reservando pista como mínimo de 3,5m por faixa; o restante deverá ser reservado para acostamento e área para equipamentos de drenagem.

Para as vias rurais, dependendo da localidade, em função do uso e ocupação, também necessitam de dimensões diferenciadas, a exemplo de outros municípios, sendo que, para as Regionais e / ou Rodovias, deverá ser reservada, em suas áreas lindeiras, faixa non eadificandi com no mínimo 15 de largura para futuras vias marginais municipais.

PE.03. DA EXIGÊNCIA PARA OS NOVOS LOTEAMENTOS

Do Conceito

Constitui objetivo a relação sadia entre uso e ocupação do solo, conforme previsto na Lei de EIV. Na área urbana, a relação do desenvolvimento deverá ser sustentável, assim como o uso do capital imobiliário, legítimo em uma sociedade capitalista, deverá estar aliado ao interesse de dotar de infraestrutura os espaços, de forma a possibilitar o ir e vir com segurança, para que o sistema de mobilidade seja abrangente, possibilite itinerários do transporte coletivo, possibilite caminhar agradável e, ainda, que as bicicletas façam parte deste conceito.

Das Calçadas

Constitui objetivo que os novos loteamentos e/ou parcelamentos do solo tenham passeios implantados com piso uniforme, antiderrapante e com acessibilidade nos moldes da NBR 9050.

Da Iluminação

Constitui objetivo que os novos loteamentos e/ou parcelamentos do solo tenham sistema de iluminação à Led, com economia de consumo e melhor eficácia de iluminação.

Das Bicicletas

Constitui objetivo que os novos loteamentos e/ou parcelamentos do solo tenham ciclovias e ciclofaixas em função dos novos gabaritos viários, para vias estruturais e coletoras.

Da Sinalização

Constitui objetivo que os novos loteamentos e/ou parcelamentos do solo tenham suas vias devidamente sinalizadas com material de alta qualidade e com refletividade.

Da Drenagem

Constitui objetivo que os novos loteamentos e/ou parcelamentos do solo tenham infraestrutura de drenagem completa e eficaz, assegurando boa trafegabilidade em qualquer condição climática.

Da Arborização

Constitui objetivo que os novos loteamentos e/ou parcelamentos do solo tenham árvores plantadas, conforme espécies apromiadas, garantindo sombreamento, sem danificar tubulações e afins, conforme Plano de Arborização Municipal.

PE.04. CRIAÇÃO DA ESTRUTURA PARA A MOBILIDADE

As ações em aprender e distinguir o certo e o errado, viver em sociedade e valorizar a vida são premissas para a criação da Educação para a Mobilidade em Aguaí. O comportamento das pessoas é a regra básica para o convívio social na mobilidade, sendo assim, educar poderá sim trazer mudanças significativas para a nossa realidade atual, mudando dessa forma as características negativas da mobilidade.

Para que se possa haver em nossa sociedade condutas com comportamentos que beneficiem o coletivo e não apenas o indivíduo, acredita-se que o ensino de regras de mobilidade, inseridas no dia a dia, poderá criar e cidadãos melhores e transforma a sociedade.

A criação do Programa de Educação para a Mobilidade Segura de Aguaí, bem como criar condições para em, conjunto com a Secretaria de Educação, desenvolver conteúdo programático para uma série de atividade, dentre as quais culminam na criação de um Espaço Vivencial.

O Ensino Infantil

A ideia é valorizar e capacitar os educadores, que deverão ser treinados para incluir a segurança viária de forma transversal na grade curricular, além de reforçar direitos e responsabilidade de todos os atores do Sistema Mobilidade.

As ações deverão ser desenvolvidas de acordo com faixa etária dos estudantes e vão contemplar atividades internas e externas, enfatizando os papéis de pedestres, ciclistas, passageiros e condutores, assim como seus direitos e deveres, com base nas Diretrizes e Portarias do DENATRAN, voltadas à educação para a Mobilidade Segura.

O Ensino Fundamental

Nesta direção, a inclusão do tema Mobilidade no currículo das instituições de Ensino Fundamental deve ser organizada de forma a possibilitar o conhecimento da cidade onde se vive, com os diferentes papéis: pedestre, passageiro, ciclista.

Assim, reconhecer a importância da prevenção e do autocuidado no ir e vir, bem como para a preservação da vida, no dia a dia, com o estímulo a atitudes de respeito às normas de trânsito e às pessoas, buscando sua plena integração ao espaço público.

O Espaço Vivencial

Envolver a capacitação vivencial dos alunos deverá ser base para as séries do ensino fundamental.

O espaço possibilita a interação dos espaços, indo muito além da simples construção e pavimentação da pista para circulação segura, espaço comumente empregado nos programas desta natureza.

O espaço Institucional deverá ser assegurado com a visitação da Secretaria pelos estudantes, assim, a primeira turma iniciará a atividade pela aproximação com Agentes de Trânsito e Guardas

Municipais; após a turma de estudantes pode se dirigir às salas de Educação, com interação tecnológica.

Atividade em Espaço Pista, na qual o conceito é tratar criança como Criança no Trânsito, assim o objetivo não é torná-la motorista mirim.

O espaço também pode ser destinado

À capacitação de professores, bem como aos:

- Alunos da Rede Municipal, do Ensino Infantil, que possam ser oferecidas atividade de meio período, equivalentes ao horário das aulas, como complemento da atividades desenvolvidas.
- Alunos da Rede Municipal de Ensino Fundamental, que possam ser oferecidas atividades de meio período, como vivência e fixação dos conceitos desenvolvidos nas aulas durante todo o ano letivo.
- Abertura com prévio agendamento para as escolas particulares e de outras cidades e/ou outras esferas governamentais.

As Campanhas Educativas

Abrange toda gama de publicações, internet, redes sociais e participação nas atividades permanentes, como Semana Nacional de Trânsito e Maio Amarelo, Também Cipas e palestras em Universidades.

A Criação da Secretaria de Mobilidade

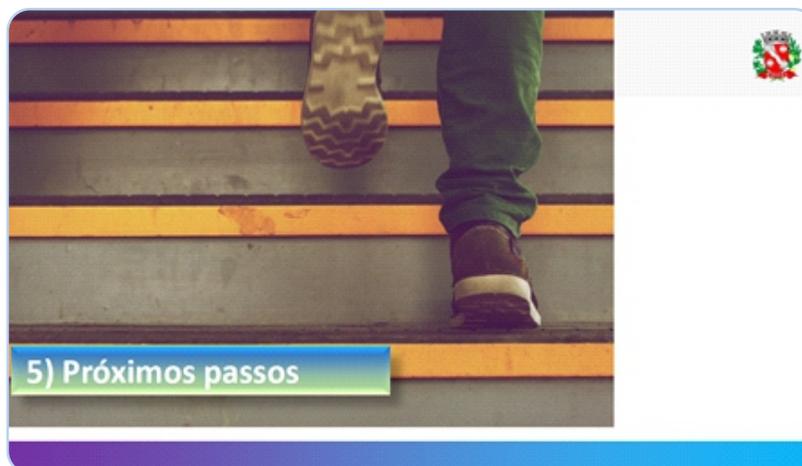
Esta é ação que estrategicamente deverá nortear a estruturação de secretaria própria para a mobilidade, em consonância com a Lei de Mobilidade, uma vez que assegurar mobilidade segura também passa por estruturação institucional, com infraestrutura para gerenciamento, manutenção e projeção de equipes e atividades pertinentes ao desenvolvimento operacional aprimorado do trânsito e transporte de Águaí.



Fundação Vanzolini

Rua Dr. Alberto Seabra, 1256/1266
Vila Madalena • São Paulo/SP
fone: (11) 3024-2262

5. TRANSPORTE PARA A IMPLANTAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO



Aguai padece do sistema de transporte público, e este é o maior problema diagnosticado, dentre outros como os limitantes da linha férrea criando descontinuidade entre os bairros, da falta de qualidade na sinalização viária. Mas seguramente é a busca da implantação do transporte público que deverá ser priorizada na a gestão pública.

Para reversão desses sintomas aponta-se proposta de novos serviços, com tarifa ZERO, a exemplo de cerca de 80 outros municípios que adotaram esta forma de tarifa, entendendo como o serviço público no transporte deve ser compatibilizado com a realidade sócioeconômica da população. Podemos ainda avançar na integração com as bicicletas/ciclovias e pela readequação viária para integração do território, com melhoria significativa para o novo transporte público a ser implantado.

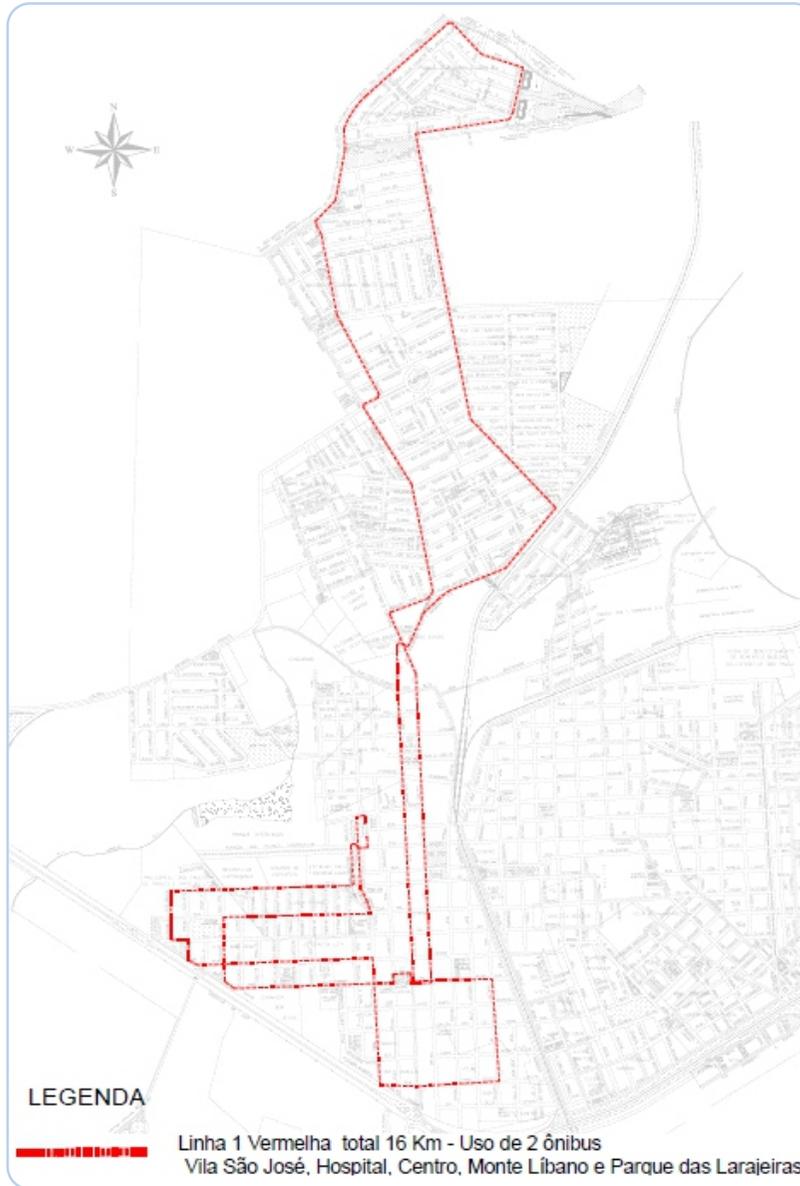
05.01. ÁREAS DE INTERVENÇÕES TRANSPORTE (AIT)

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

AIT.01. IMPLANTAÇÃO IMEDIATA DO TRANSPORTE COLETIVO MUNICIPAL COM A ADOÇÃO DE PARTE DA FROTA MUNICIPAL

Trata-se de META como medida urgente, com a instituição de 6 linhas a serem operadas com 7 ônibus, com servidores municipais, adotando parte da estrutura da frota de escolares, separando custos para evitar problemas com fundos específicos da educação.

-  Linha 1 Vermelha total 16 Km - Uso de 2 ônibus
Vila São José, Hospital, Centro, Monte Libano e Parque das Larajeiras
-  Linha 2 Verde 11,5 Km - Uso de 1 ônibus
Hospital, Centro, Lot Tarcizio Alonso e Distrito Industrial II
-  Linha 3 Marrom Diametral - 13,5 Km - Uso de 1 ônibus
Diva Saad, Hospital, Centro e Jd. Flamboyant
-  Linha 4 Ciano - 8,1 Km - Uso de 1 ônibus
Hospital, Centro, Vila Braga e Jd. Montevideu
-  Linha 5 Magenta - 8,7 Km - Uso de 1 ônibus
Hospital, Centro, Jd. Vista da Colina e Vila das Flores
-  Linha 6 Azul - Total 13,8 Km - Uso de 1 ônibus
Hospital, Centro, Jd. Novaguai, Jg. Santa Maria, Jd. Nova América e Jd. Aeroporto



Linha 01 - Vermelha frequência inicial 30 minutos hora pico manhã e tarde, demais horários a cada 45 minutos



Linha 02 - Verde frequência inicial 45 minutos hora pico manhã e tarde, demais horários a cada 1h.



Linha 03 - Marrom frequência inicial 45 minutos hora pico manhã e tarde, demais horários a cada 1h.

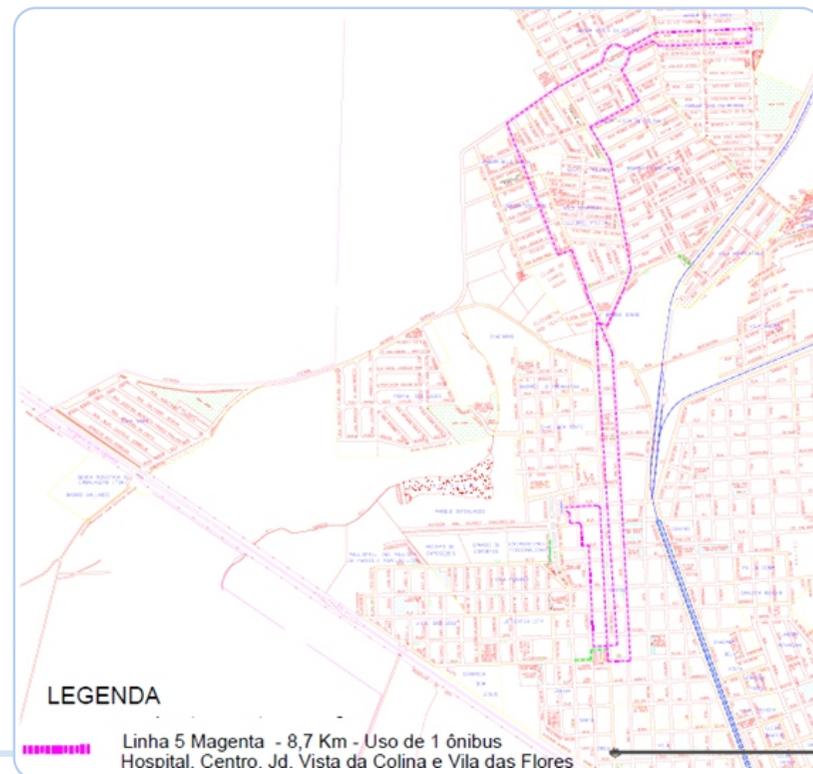


Fundação Vanzolini

Rua Dr. Alberto Seabra, 1256/1266
Vila Madalena • São Paulo/SP
fone: (11) 3024-2262



Linha 04 - Ciano frequência inicial 30 minutos hora pico manhã e tarde, demais horários a cada 45 minutos.

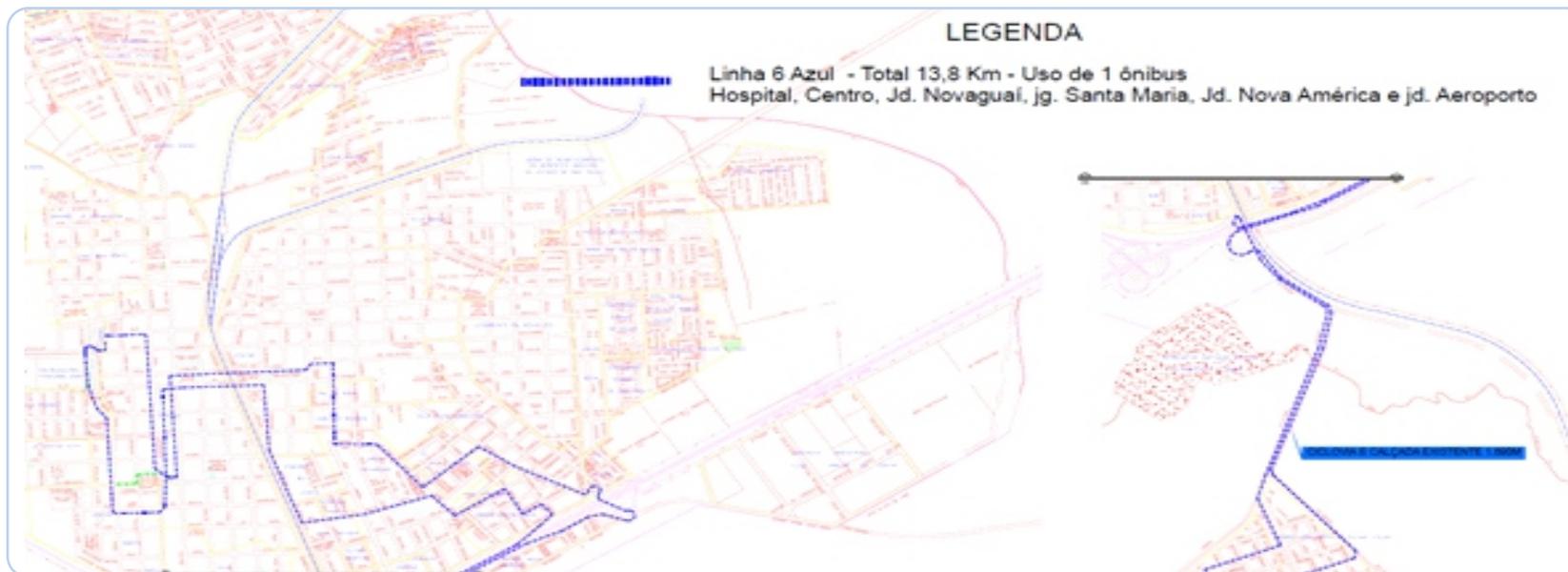


Linha 05 - Magenta frequência inicial 30 minutos hora pico manhã e tarde, demais horários a cada 45 minutos.



Fundação Vanzolini

Rua Dr. Alberto Seabra, 1256/1266
Vila Madalena • São Paulo/SP
fone: (11) 3024-2262



Linha 06 - Azul frequência inicial 45 minutos hora pico manhã e tarde, demais horários a cada 1h.

AIT.02. CRIAÇÃO DE PONTOS

Trata-se de META, como medida geral para atendimento, deverão ser adotados no primeiro momento, postes com placas de ponto distanciados ente 330 m a 400m nos itinerários estabelecidos.



AIT-02. Placas a serem implantadas de 330 m a 400m em cada itinerário



Fundação Vanzolini

Rua Dr. Alberto Seabra, 1256/1266
Vila Madalena • São Paulo/SP
fone: (11) 3024-2262

05.02. PROJETOS DE TRANSPORTE (PT)

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

PT.01. IMPLANTAÇÃO DE ABRIGOS NOS PONTOS

Refere-se ao tratamento geral na cidade e em especial o compartimento Central, valerá para todos os locais de grande movimentação de pessoas e em particular nas proximidades de escolas e postos de saúde. Trata-se de META, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto de padronização específico identificando os pontos, linhas, itinerários, tabela horária. Da mesma forma, deverá ser iluminado, contar com lixeira e bancos, para tanto, deverá ser desenvolvido um padrão que identifique a cidade, e sua implantação deverá ser custeada pelos novos empreendimentos da cidade.



PT 01 - Exemplo de novos abrigos

PT.02. 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 intrabairros poderiam ser feitos por bicicletas, sendo que os trajetos 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 02 - Exemplo de paraciclo junto ao abrigo de ônibus



Fundação Vanzolini

Rua Dr. Alberto Seabra, 1256/1266
Vila Madalena • São Paulo/SP
fone: (11) 3024-2262

PT.03. MIGRAÇÃO PARA ENERGIA LIMPA NO SISTEMA DE TRANSPORTE

Trata-se de META, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto de captação de recurso junto a outras esferas governamentais para implantação de frota movida a Energia Elétrica, assumindo a possibilidade de veículos menores, tipo micro-ônibus elétricos, como maneira de mover 100 % da frota em menos de 8 anos.



PT 03 – Exemplo de micro-ônibus elétrico em teste em Belo Horizonte a ser adotado com aquisição para o município a ser adotado 1 veículo por ano, de maneira que em 8 anos 100% da frota estará renovada



Fundação Vanzolini

Rua Dr. Alberto Seabra, 1256/1266
Vila Madalena • São Paulo/SP
fone: (11) 3024-2262



Fundação Vanzolini

www.vanzolini.org.br