

GT MOBILIDADE URBANA

“HIERARQUIZAÇÃO DAS DIRETRIZES DO PLANO DIRETOR (Política de Acessibilidade e Mobilidade Urbana) SEGUNDO ESTRUTURA PROPOSTA PELO IVAN”

1. Sustentabilidade

1.1 - Qualidade do Ar e as Linhas com Combustíveis menos Poluentes

1.2 - Social e da Empregabilidade

1.3 - Equipamento Urbano, Acervo Arquitetônico e Monumentos Históricos

Obrigatoriamente analisar o impacto dos pólos geradores de viagens (PGV) sobre a capacidade de infra-estrutura do sistema viário localizado no entorno de empreendimentos públicos e privados, previamente à concessão da licença de instalação;

Estabelecer diretrizes e um cronograma para retirar do Centro Histórico pólos geradores de viagens que comprometem a capacidade do sistema viário, oferecendo benefícios fiscais e econômicos para transferência desses empreendimentos segundo as políticas de uso e ocupação do solo urbano, definidas neste Plano Diretor;

Implantar estratégias de gerenciamento da demanda por viagens, através de campanhas de conscientização e incentivos às ações de flexibilidade de horários nas atividades laborais e educacionais, compartilhamento de uso do automóvel, ciclismo e caminhada, como forma de mitigar a intensa circulação de veículos em áreas urbanas;

1.4 - Financeira do Sistema

2. Acessibilidade e Transporte Digno

Promover ações que priorizem o transporte público sobre o transporte individual, através de reserva de parte do sistema viário para a sua circulação exclusiva;

*Desenvolver ações que garantam a acessibilidade das pessoas com deficiência e restrição de mobilidade nos espaços públicos de circulação e nos serviços, principalmente de transporte coletivo, **destacadamente a supressão gradativa das roletas, enquanto proporciona maior status ao cobrador atual, promovendo-o a condutor e capacitando-o a cuidar dos passageiros e do veículo, isto apoiado nas tecnologias existentes; (REVISÃO IVAN);***

Estimular a transferência de viagens feitas por transporte público, na ligação Distritos x Centro, do eixo Estrada União e Indústria para a BR-040, visando aumentar a velocidade operacional do serviço e reduzir os tempos de viagem;

2.1 - Guia Geral para Acessibilidade

2.1.1 - Vias e sua Classificação,

2.1.2 - Calçadas, Rampas, Outros Utensílios Urbanos; tipo: Postes, Lixeiras, Orelhões e demais Instalações das Concessionárias que Interfiram na Circulação

2.1.3 - O Compartilhamento para Aproveitamento de Espaços entre as Vias, Margens de Rios, Praças e Calçadas

2.1.4 - Abrigos, Micro Estações, Estações de Transbordo e Rodoviárias

2.1.5 - Interbairros e Intralocalidades, Eixos Principais e Centro Histórico

2.1.6 - Sistemas de Catracas, Roletas e Coleta de Dados e Imagens, no Contexto Estático e Dinâmico

2.1.7 - Vagas Especiais na Via Pública

Eliminar o estacionamento rotativo de veículos nas vias públicas do centro histórico e estabelecer incentivos fiscais para a implantação do estacionamento privado;

2.1.8 - Estacionamentos Públicos em Parceria com a Iniciativa Privada

Fomentar a implantação de estacionamentos rotativos fora do Centro Histórico e integrado à rede de terminais de transporte coletivo; (REVISÃO IVAN);

2.1.9 - Informações em Tempo Real ao Usuário (passageiro e motoristas de um modo geral)

2.1.10 - Comunicação Visual para Orientação do Usuário, Sinalizações

3 - Conexões Intermodais

3.1 - Interbairros e Intralocalidades, Eixos Principais e Centro Histórico

Planejar o sistema de transporte dos Distritos a partir das políticas de uso e ocupação do solo urbano, com foco no desenvolvimento descentralizado e na formação de sub-centros hierarquizados e interligados pela rede de transporte público;

Elaborar um projeto de rede de transporte coletivo estruturado e dimensionado segundo a matriz de desejos de viagens da população e as diretrizes urbanísticas definidas neste Plano Diretor;

3.2 - Bicicletas Públicas, Estacionamentos para Veículos não Motorizados e Paraciclos

Construir e ampliar calçadas e ciclovias, proporcionando segurança aos ciclistas, pedestres e pessoas com restrição de mobilidade;

Criar um sistema de estacionamento público e gratuito destinado à bicicleta, no Centro Histórico e na rede de terminais de transporte coletivo;

3.3 - O Expresso Imperial e Vias sobre Trilho

3.4 - Teleféricos e O Antigo Teleférico

4 - Educação no Trânsito

Desenvolver campanhas e ações permanentes para promover a segurança, educação e a paz no trânsito, com a destinação obrigatória de 10% dos recursos arrecadados com as multas de trânsito para esse fim;

Desenvolver campanhas de comunicação e marketing voltadas para a mudança de comportamento do cidadão, visando alterar os hábitos de viagem com a valorização dos meios de transporte coletivos e não-motorizados;

5 - Orientação Quanto as Obras de Artes Especiais: Túneis, Pontes e Outras

6 - Políticas e Sistemas de Tarifas

Propor a criação do fundo de transporte com organização e receitas definidas em instrumento específico (decreto ou lei), podendo-se já propor que as receitas derivadas do iss das tarifas sejam migradas para o fundo. (PROPOSTA RONALD);

Ampliar o sistema de integração tarifária temporal no transporte coletivo, estabelecendo a fonte para custeio do benefício;

Mudar para:

Ampliar o sistema de integração tarifária temporal no transporte coletivo. (PROPOSTA RONALD);

Estabelecer fontes alternativas (extra-tarifária) para o financiamento do serviço de transporte coletivo, destinadas principalmente para a cobertura dos benefícios sociais concedidos através de gratuidades e descontos tarifários. **OU**

Criar um fundo para o financiamento público do serviço de transporte coletivo, com organização e receitas definidas em instrumento específico (decreto ou lei), destinado principalmente para a cobertura dos benefícios sociais concedidos através de gratuidades e descontos tarifários. (NOVA PROPOSTA GILMAR);

Reduzir a carga tributária municipal que incide sobre o custo da tarifa do transporte coletivo. (NOVA PROPOSTA GILMAR);

SEM REFERÊNCIA

Restrição à circulação de veículos e operações de carga e descarga comercial, em determinados horários e locais;

Regulamentar o transporte de cargas perigosas e o transporte de resíduos sólidos, estabelecendo restrições de circulação, rotas e os locais de carga e descarga;

*Elaborar, **no prazo de até seis meses**, um plano de mobilidade urbana segundo as diretrizes do plano diretor e com foco na circulação de pessoas e bens, na preservação do patrimônio histórico e na prevalência do transporte coletivo e dos meios não-motorizados sobre o transporte individual;*

Criar restrições ao tráfego de passagem, que circula por vias urbanas densamente povoadas e com a forte presença de edificações tombadas pelo patrimônio histórico, especialmente os veículos de transporte de cargas pesadas e/ou perigosas;

Utilizar-se dos sistemas inteligentes de transporte (ITS) para adotar medidas operacionais e técnicas de engenharia de tráfego com a prioridade de circulação ao transporte coletivo;

Estimular e incentivar o uso de ITS (Sistemas Inteligentes de Transportes) para o melhor planejamento, controle, operação e fiscalização das vias públicas, tanto voltado para o trânsito quanto para os transportes; (PROPOSTA IZA)

Estimular o uso de fontes de energia alternativas e renováveis nos transportes públicos, com foco na redução dos níveis de emissão de poluição atmosférica e sonora;

Que o poder público priorize fontes alternativas de energia para a renovação de sua frota. (PROPOSTA RONALD)