PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 4

PLANMOB

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PERUÍBE

VOLUME COMPLETO

PERUÍBE, SP

Agosto 2019

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 5

LISTA DE FIGURAS

Figura 1-1: Síntese da estruturação da Política de Mobilidade Urbana de Peruíbe

Figura 2-1: Priorização dos modais na Política de Mobilidade Urbana de Peruíbe

Figura 2-2: Conceito estratégico da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Peruíbe

Figura 4-1: Estruturação do Plano de Monitoramento Avaliação e Revisão

Figura 5-1: Organograma dos principais agentes de financiamento e fontes de recursos para a PMMU

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 6

LISTA DE QUADROS

Quadro 2.1-1: Objetivos e diretrizes da PMMU de Peruíbe

Quadro 3.1.1-1: Programas para o eixo Infraestrutura Viária e suas relações com objetivos e diretrizes da PMMU e com os desafios identificados anteriormente

Quadro 3.2.1-1: Programas para o eixo Gestão da Mobilidade e suas relações com objetivos e diretrizes do PMMU e com os desafios identificados anteriormente

Quadro 4.1-1: Indicadores e metas para a Política de Mobilidade Urbana de Peruíbe

Quadro 4.1-2: Diretrizes para o cálculo dos indicadores da Política de Mobilidade Urbana de Peruíbe

Quadro 4.2.1-1: Indicadores e metas para os programas de infraestrutura viária

Quadro 4.2.1-2: Detalhamento dos indicadores estabelecidos para os programas de infraestrutura viária

Quadro 4.2.2-1: Indicadores e metas para os programas de gestão da mobilidade

Quadro 4.2.2-2: Detalhamento dos indicadores estabelecidos para os programas de gestão da mobilidade

Quadro 5.1.1-1: Estimativa de custos das ações do eixo de infraestrutura viária e potenciais fontes de recurso

Quadro 5.1.2-1: Estimativa de custos das ações do eixo de gestão da mobilidade e potenciais fontes de recurso

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 7

LISTA DE ANEXOS

Anexo 01 – 1. Programa de Melhoria na Infraestrutura do Transporte Público de Peruíbe Anexo 02 – 2. Programa Cidade Acessível

Anexo 03 – 3. Programa de Melhoria da Infraestrutura para Transporte Ativo Anexo 04 – 5. Programa de Melhoria do Sistema Viário

Anexo 05 – 7. Programa de Melhoria do Transporte Público

Anexo 06 – 9. Programa Turismo e Mobilidade

Anexo 07 – Painel de Acompanhamento (em arquivo digital)

Anexo 08 - Relatório contendo o registro das reuniões realizadas com equipe técnica e sociedade civil

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 8

SUMÁRIO

1. APRESENTAÇÃO 7

2. POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE PERUÍBE..... 9

2.1. Objetivos e Diretrizes da PMMU 10

3. PLANO DE AÇÃO 13

3.1. Infraestrutura viária 13

3.1.1. Breve contextualização 13

3.1.2. Programas e ações 20

3.2. Gestão da mobilidade 32

3.2.1. Breve contextualização 32

3.2.2. Programas e ações 37

4. PLANO DE MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO 47

4.1. Política de Mobilidade Urbana 48

4.2. Programas para a Mobilidade Urbana de Peruíbe 53

4.2.1. Infraestrutura viária 53

4.2.2. Gestão da mobilidade 58

4.3. Revisão do Plano de Mobilidade Urbana 62

5. PLANO DE INVESTIMENTO 63

5.1. Custo das ações e potenciais fontes de recursos 65

5.1.1. Infraestrutura viária 65

5.1.2. Gestão da mobilidade 72

6. ANEXOS 77

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 9

1. APRESENTAÇÃO

O presente documento apresenta o conjunto de proposições que compõe o Plano de Mobilidade de Peruíbe - PlanMob, com vistas a garantir o acesso democrático e seguro à cidade, priorizando os meios de transporte coletivo e ativos (aqueles não-motorizados).

O capítulo inicial estrutura a Política Municipal de Mobilidade Urbana, elencando seus objetivos e diretrizes, tendo em vista as orientações e conceitos estabelecidos pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), contextualizados com o cenário local.

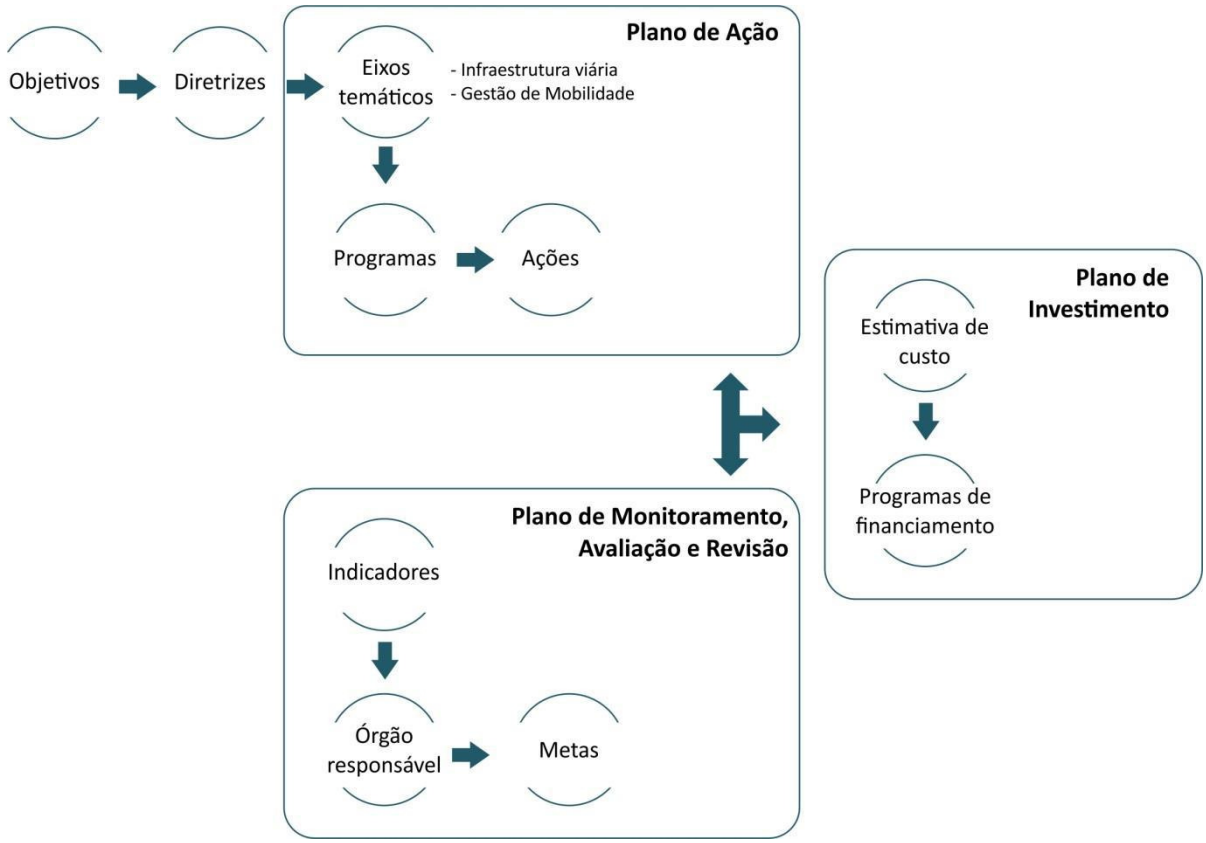
O Plano de Ação, objeto do capítulo três, traça os programas e ações para o horizonte da mobilidade urbana de Peruíbe, objetivando qualificar a infraestrutura viária destinada aos diversos modais, bem como a gestão dos procedimentos da administração pública voltados para o tema em questão.

O quarto capítulo trata do Plano de Monitoramento, Avaliação e Revisão, que deverá ser utilizado pela municipalidade como instrumento de gestão e acompanhamento contínuo da execução das propostas deste PlanMob, a partir da definição de indicadores, órgão responsável e metas.

Por fim, tem-se o Plano de Investimento, o qual tem como objetivo estimar os custos para a consecução de cada programa e ação, bem como as possíveis fontes de recursos.

A **Figura 1-1** sintetiza a estruturação deste documento.

Figura 1-1: Síntese da estruturação da Política de Mobilidade Urbana de Peruíbe



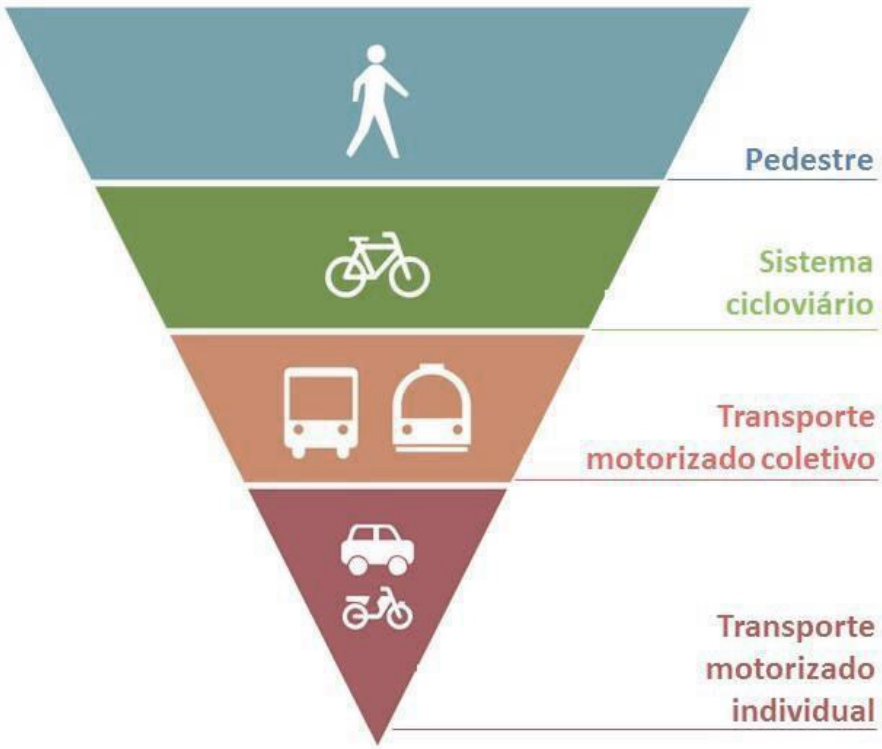
Elaboração: Geo Brasilis, 2017.

Destaca-se que os estudos técnicos para a classificação e definição das diretrizes viárias serão objetos do **Plano de Circulação Viária**, concretizado por meio da Lei do Sistema Viário, sendo o produto da próxima etapa.

2. POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE PERUÍBE

A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Peruíbe (PMMU) tem como princípio proporcionar o acesso amplo e democrático à cidade, priorizando os meios de transporte coletivos e ativos (ciclistas e pedestres) (**Figura 2-1**), de forma inclusiva e segura.

Figura 2-1: Priorização dos modais na Política de Mobilidade Urbana de Peruíbe



Elaboração: Geo Brasilis, 2017.

A política está estruturada em formato de planejamento estratégico, conforme a **Figura 2-2.**

Figura 2-2: Conceito estratégico da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Peruíbe

Elaboração: Geo Brasilis, 2017.

A figura ilustra a relação da aderência à PNMU (Lei Federal nº 12.587/2012) e ao Plano Diretor (Lei Municipal nº 100/2007) com os objetivos e diretrizes da Política Municipal de Mobilidade Urbana, repercutindo na elaboração do Plano de Ação (**Capítulo 3**), que conjuga os programas dessa, em dois eixos estratégicos, com:

- Plano de Monitoramento, Avaliação e Revisão (**Capítulo 4);** e
- Plano de Investimento (**Capítulo 5**).

2.1. Objetivos e Diretrizes da PMMU

Considerando a estruturação apresentada acima, o **Quadro 2.1-1** expõe os objetivos e diretrizes da PMMU, contextualizados com o cenário local, que servirão de base para nortear os programas e ações do PlanMob.

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 13

Quadro 2.1-1: Objetivos e diretrizes da PMMU de Peruíbe

Objetivos	Diretrizes
Tornar o transporte coletivo mais atrativo frente ao transporte individual	• Promover a sustentabilidade financeira, operacional e social do sistema de transporte público convencional
	• Avaliar alteração do critério de remuneração da empresa concessionária, visando aumento da produtividade e qualificação dos serviços
	• Realizar intervenções que eliminem gargalos ao transporte coletivo no sistema viário
	• Implantar sistemas de informação voltados para o transporte coletivo
	• Ampliar a utilização da integração temporal e da bilhetagem eletrônica
	• Desestimular, onde necessário, o uso do automóvel de modo articulado à melhoria do transporte coletivo
	• Promover o acesso e interesse dos turistas pela utilização do transporte público
Permitir aos cidadãos o direito de acesso seguro e eficiente, hoje e no futuro, aos espaços e serviços urbanos	• Dar prioridade a acessibilidade de pedestres, ciclistas, idosos, crianças e pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida
	• Valorizar a mobilidade como meio de acesso e interação com espaços públicos e de lazer
	• Melhorar a infraestrutura para pedestres e ciclistas em bairros com predomínio de população residente, fora da região central
	• Prover infraestrutura viária adequada para atendimento de todos os modais
	• Investir em sinalização de trânsito, horizontal e vertical e em ordenamento viário
	• Utilizar a padronização dimensional, construtiva e de sinalização de infraestruturas como ciclovias, calçadas e vias para colaborar com a melhoria da paisagem urbana e distribuição democrática dos espaços públicos
	• Priorizar iniciativas, projetos e investimentos que potencializem a segurança no trânsito para todos
Assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental	• Estimular a integração dos modos não motorizados aos demais modos de transporte
	• Estimular a adoção de modos não motorizados e ampliar sua participação na matriz de mobilidade
Tornar a mobilidade urbana um fator positivo	• Investir em projetos de mobilidade que sejam sinérgicos ao turismo, ampliando o contato dos visitantes com a cidade e seus atrativos

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 14

Objetivos	Diretrizes
para o ambiente de negócios da cidade	• Compatibilizar a destinação de áreas para usos geradores de impacto no tráfego no planejamento das diretrizes viárias
Integrar políticas metropolitanas e locais de desenvolvimento urbano, habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo	• Definir a hierarquia e planejamento da rede viária em longo prazo, a fim de garantir compatibilidade com o crescimento urbano e disponibilidade de infraestrutura
	• Compatibilizar a política habitacional com a de mobilidade, definindo estratégias e ações para o atendimento de áreas com potencial de regularização
	• Atuar institucionalmente para a realização de investimentos previstos no Sivim e PCM
	• Realizar planejamento específico para maximização de benefícios e redução de impactos urbanos e de mobilidade derivados da concessão e duplicação da SP-055
	• Definir estratégias de aproveitamento do entorno da via férrea (ramal Santos-Cajati), com foco em possível compatibilização de projetos regionais (PMDE-BS) para essa faixa territorial
Consolidar a gestão democrática como instrumento da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana	• Otimizar a gestão da mobilidade, com foco na melhoria de serviços e satisfação da população
	• Fortalecer os instrumentos de gestão democrática e controle social da política de mobilidade urbana
	• Assegurar a transparência orçamentária e de resultados da política de mobilidade urbana

Elaboração: Geo Brasilis, 2017.

3. PLANO DE AÇÃO

Este capítulo tem como finalidade apresentar o conjunto de programas e ações, de acordo com os objetivos e diretrizes estabelecidos para melhorar as condições de acessibilidade e o sistema de mobilidade urbana de Peruíbe, tendo em vista dois eixos estratégicos:

- **Infraestrutura viária**: intervenções predominantemente físicas, voltadas a conformar ou adequar a infraestrutura de circulação viária dos diferentes modais; e
- **Gestão da mobilidade**: intervenções predominantemente operacionais, de regulação e controle, focadas em estabelecer requisitos técnicos para a gestão da mobilidade, incluindo aspectos institucionais.

3.1. Infraestrutura viária

Os programas propostos para infraestrutura viária apresentam aspectos físicos relacionados ao sistema de mobilidade, traduzidos por meio de intervenções estruturantes, projetos e obras de engenharia para melhoria da:

- Circulação do transporte coletivo;
- Estruturação dos componentes do transporte ativo (ciclistas e pedestres); e
- Sistema viário.

Tais aspectos serão tratados a seguir, em propostas de programas que se desdobram em ações, visando superar desafios e tendências desfavoráveis anteriormente identificados, ao mesmo tempo em que colaboram para o pleno desenvolvimento da função social da cidade em Peruíbe.

3.1.1. Breve contextualização

A proposição de programas de política pública para a Infraestrutura Viária é pautada considerando a seguintes características que afetam a malha viária de Peruíbe:

- Vias subutilizadas durante o período de baixa temporada, da orla marítima à linha férrea;
- Vias estreitas, não pavimentadas ou com pavimentação precária, nos loteamentos abertos ou ocupações irregulares;
- Sinalização horizontal, vertical e de nome de ruas precária;
- Problemas de drenagem que dificultam os deslocamentos em dias de chuva e prejudicam o acesso às regiões mais distantes, com características rurais ou de baixa densidade, com destaque para Bananal e Barra do Una;

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 16

- Forte dependência das avenidas Luciano de Bona, Padre Anchieta e Tancredo Neves, as quais concentram altos índices de acidentes;
- Falta de ordenamento em estacionamento e ciclovias fora da região central e das principais vias, gerando conflitos entre modais;
- Sistema de Zona Azul organizado e em operação, com ociosidade de vagas, em ruas periféricas;
- Concentração de suporte para paradas de ônibus nas principais vias e na região central, sem padrão, sem informação sobre linhas e horários e sem oferecer abrigo aos usuários;
- Sistema cicloviário concentrado nas principais vias, intermitente, sem conexões, com sinalização que não atende os quesitos mínimos estabelecidos pelo Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito;
- Forte presença de calçadas inexistentes ou não pavimentadas, estreitas ou irregulares, com desníveis e obstruções;
- Ausência de sinalização viária adequada voltada para a segurança dos pedestres e ciclistas;
- Tendência de crescimento da população de mais de 65 anos deve impactar nas demandas de infraestrutura para deslocamento a pé;
- Evolução contínua da população flutuante pressiona a infraestrutura viária;
- Concessão e duplicação da SP-055 podem dinamizar uso econômico no entorno da via e colaborar para aumento do índice de mobilidade;
- Dificuldade de articulação com Fundação Florestal comprometendo a manutenção e investimentos na estrada da Barra do Una;
- Presença da Terra Indígena Piaçaguera que poderá dificultar o licenciamento ambiental de projetos regionais importantes para Peruíbe, como o BRT ou ciclovia metropolitana na faixa de domínio do ramal ferroviário; e
- Demora na implantação de programas e projetos de investimento metropolitano no município.

Este contexto, somados aos objetivos e diretrizes definidos para a PMMU, são as bases para a proposição dos programas para a Infraestrutura Viária, conforme síntese do **Quadro 3.1.1-1**.

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 17

Quadro 3.1.1-1: Programas para o eixo Infraestrutura Viária e suas relações com objetivos e diretrizes da PMMU e com os desafios identificados anteriormente

Programas	Objetivos	Diretrizes	Desafios associados
1. Programa de Melhoria na Infraestrutura para o Transporte Público de Peruíbe	Tornar o transporte coletivo mais atrativo frente ao transporte individual	• Realizar intervenções que eliminem gargalos ao transporte coletivo no sistema viário • Desestimular, onde necessário, o uso do automóvel de modo articulado à melhoria do transporte coletivo	• Problemas de drenagem que dificultam os deslocamentos em dias de chuva e prejudicando o acesso às regiões mais distantes, com características rurais ou de baixa densidade, com destaque para Bananal e Barra do Una • Concentração de suporte para paradas de ônibus nas principais vias e na região central, sem padrão, sem informação sobre linhas e horários e sem oferecer abrigo aos usuários • Dificuldade de articulação com Fundação Florestal comprometendo a manutenção e investimentos na estrada da Barra do Una
2. Programa Cidade Acessível	Permitir aos cidadãos o direito de acesso seguro e eficiente, hoje e no futuro, aos espaços e serviços urbanos	• Dar prioridade a acessibilidade de pedestres, ciclistas, idosos, crianças e pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida • Valorizar a mobilidade como meio de acesso e interação com espaços públicos e de lazer	• Forte presença de calçadas inexistentes ou não pavimentadas, estreitas ou irregulares, com desníveis e obstruções • Tendência de crescimento da população de mais de 65 anos deve impactar nas demandas de infraestrutura para deslocamento a pé

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 18

Programas	Objetivos	Diretrizes	Desafios associados
3. Programa de Melhoria da Infraestrutura para Transporte Ativo	Permitir aos cidadãos o direito de acesso seguro e eficiente, hoje e no futuro, aos espaços e serviços urbanos	• Melhorar a infraestrutura para pedestres e ciclistas em bairros com predomínio de população residente, fora da região central • Utilizar a padronização dimensional, construtiva e de sinalização de infraestruturas como ciclovias, calçadas e vias para colaborar com a melhoria da paisagem urbana e distribuição democrática dos espaços públicos	• Falta de ordenamento em estacionamento e ciclovias fora da região central e das principais vias, gerando conflitos entre modais • Sistema cicloviário concentrado nas principais vias, intermitente, sem conexões, com sinalização que não atende os quesitos mínimos, estabelecidos pelo Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito • Forte presença de calçadas inexistentes ou não pavimentadas, estreitas ou irregulares, com desníveis e obstruções
	Assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental	• Estimular a integração dos modos não motorizados aos demais modos de transporte • Estimular a adoção de modos não motorizados e ampliar sua participação na matriz de mobilidade	• Falta de ordenamento em estacionamento e ciclovias fora da região central e das principais vias, gerando conflitos entre modais • Sistema cicloviário concentrado nas principais vias, intermitente, sem conexões, com sinalização que não atende os quesitos mínimos, estabelecidos pelo Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito • Forte presença de calçadas inexistentes ou não pavimentadas, estreitas ou irregulares, com desníveis e obstruções
4. Programa de Melhoria da Sinalização Viária	Permitir aos cidadãos o direito de acesso seguro e eficiente, hoje e no futuro, aos espaços e serviços urbanos	• Investir em sinalização de trânsito, horizontal e vertical e em ordenamento viário	• Sinalização horizontal, vertical e de nome de ruas precária • Ausência de sinalização viária adequada voltada para a segurança dos pedestres e ciclistas

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 19

Programas	Objetivos	Diretrizes	Desafios associados
5. Programa de Melhoria do Sistema Viário	Permitir aos cidadãos o direito de acesso seguro e eficiente, hoje e no futuro, aos espaços e serviços urbanos	• Investir em sinalização de trânsito, horizontal e vertical e em ordenamento viário • Priorizar iniciativas, projetos e investimentos que potencializem a segurança no trânsito para todos • Prover infraestrutura viária adequada para atendimento de todos os modais • Propor alternativas para melhorar o fluxo de veículos nos períodos de alta temporada de veraneio	• Vias subutilizadas durante o período de baixa temporada, da orla marítima à linha férrea • Vias estreitas, não pavimentadas ou com pavimentação precária, nos loteamentos abertos ou irregulares • Falta de ordenamento em estacionamento e ciclovias fora da região central e das principais vias, gerando conflitos entre modais • Problemas de drenagem que dificultam os deslocamentos em dias de chuva e prejudicando o acesso às regiões mais distantes, com características rurais ou de baixa densidade, com destaque para Bananal e Barra do Una • Forte dependência das avenidas Luciano de Bona, Padre Anchieta e Tancredo Neves, as quais concentram altos índices de acidentes • Dificuldade de articulação com Fundação Florestal comprometendo a manutenção e investimentos na estrada da Barra do Una • Evolução contínua da população flutuante pressiona a infraestrutura viária
	Tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o ambiente de negócios da cidade	• Compatibilizar a destinação de áreas para usos de impacto no tráfego no planejamento das diretrizes viárias	• Forte dependência das avenidas Luciano de Bona, Padre Anchieta e Tancredo Neves, as quais concentram altos índices de acidentes • Concessão e duplicação da SP-055 podem dinamizar uso econômico no entorno da via e colaborar para aumento do índice de mobilidade

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 20

Programas	Objetivos	Diretrizes	Desafios associados
6. Programa Mobilidade Metropolitana	Integração com políticas metropolitanas e locais de desenvolvimento urbano, habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo	• Atuar para a realização de investimentos previstos no Sivim e PCM • Realizar planejamento específico para maximização de benefícios e redução de impactos urbanos e de mobilidade derivados da concessão e duplicação da SP-055 • Definir estratégias de aproveitamento do entorno da via férrea (ramal Santos-Cajati), com foco em possível compatibilização de projetos regionais para essa faixa territorial	• Presença da Terra Indígena Piaçaguera pode dificultar o licenciamento ambiental de projetos regionais importantes para Peruíbe, como o BRT ou ciclovia metropolitana na faixa de domínio do ramal ferroviário • Demora na implantação de programas e projetos de investimento metropolitano em Peruíbe
Plano de Circulação viária (Etapa 5) [1]	Permitir aos cidadãos o direito de acesso seguro e eficiente, hoje e no futuro, aos espaços e serviços urbanos	• Priorizar iniciativas, projetos e investimentos que potencializem a segurança no trânsito para todos • Prover infraestrutura viária adequada para atendimento de todos os modais • Propor alternativas para melhorar o fluxo de veículos nos períodos de alta temporada de veraneio	• Vias estreitas, não pavimentadas ou com pavimentação precária, nos loteamentos abertos ou irregulares • Sinalização horizontal, vertical e de nome de ruas precárias • Forte dependência das avenidas Luciano de Bona, Padre Anchieta e Tancredo Neves, as quais concentram altos índices de acidentes • Falta de ordenamento em estacionamento e ciclovias fora da região central e das principais vias, gerando conflitos entre

[1] A espacialização das propostas de diretrizes viárias e obras de arte são objeto do **Plano de Circulação Viária,** e, em conjunto com a hierarquia do sistema viário, farão parte da estrutura da Etapa 5, que servirá de subsídio para a elaboração da Lei de Sistema Viário, conforme Termo de Referência.

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 21

Programas	Objetivos	Diretrizes	Desafios associados
	Integração com políticas metropolitanas e locais de desenvolvimento urbano, habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo	• Definir a hierarquia e planejamento da rede viária em longo prazo, a fim de garantir a compatibilidade com o crescimento urbano e disponibilidade de infraestrutura • Planejamento específico para maximização de benefícios e redução de impactos urbanos e de mobilidade derivados da concessão e duplicação da SP-055	modais • Sistema cicloviário concentrado nas principais vias, intermitente, sem conexões, com sinalização que não atende os quesitos mínimos estabelecidos pelo Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito • Ausência de sinalização viária adequada voltada para a segurança dos pedestres e ciclistas • Dificuldade de articulação com Fundação Florestal comprometendo a manutenção e investimentos na estrada da Barra do Una • Demora na implantação de programas e projetos de investimento metropolitano no município

Elaboração: Geo Brasilis, 2017.

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 22

3.1.2. Programas e ações

Programa 1	**Programa de Melhoria na Infraestrutura para o Transporte Público de Peruíbe**
Breve descrição	Propostas para melhoria na infraestrutura voltada para transporte público, a fim de: • Aumentar sua eficiência, eficácia e atratividade • Melhorar os aspectos de circulação e de suporte do transporte coletivo, promovendo maior segurança e conforto aos usuários
Ações	1.1. Priorizar a **requalificação de vias (reforço e implantação de sinalização horizontal e vertical, redução e ordenamento o estacionamento, adaptação das travessias)** que possuem linhas de transporte coletivo, com destaque para: • Av. Tancredo Neves • Rua Padre Vitalino Bernini • Av. Tota • Av. Luciano de Bona • Av. Gheorghe Popescu • Estrada Armando Cunha • Estrada da Barra do Uma • Demais vias arteriais e coletoras (**Plano de Circulação Viária – Etapa 5**) 1.2. Padronizar, implantar ou adequar **pontos e abrigos de ônibus,** provendo condições de espera e informações adequadas, tais como endereço da parada e identificação das linhas, de acordo com os seguintes modelos: • Postes indicadores de parada de ônibus: a serem instalados em calçadas de largura menor que três metros • Abrigos de ônibus: a serem instalados em calçadas maiores que três metros, nas vias classificadas como arteriais 1.3. Elaborar projeto para **terminal de ônibus** compacto próximo ao Terminal Rodoviário, ampliando o conforto e segurança do usuário 1.4. Estudar a **viabilidade de implantação de dois terminais de ônibus**, sendo um na Vila Erminda e outro no Jd. Caraguava 1.5. Elaborar e implantar projetos de **drenagem** para os locais críticos e suscetíveis a alagamentos, notadamente na Estrada Armando Cunha, nas vias arteriais e coletoras (**Plano de Circulação Viária – Etapa 5**) e naqueles pontos indicados pelo Plano de Macrodrenagem do município 1.6. **Reduzir as vagas de zona azul e de estacionamento gratuito**, desestimulando o uso do veículo particular 1.7. Implantar o **Programa de Melhoria do Transporte Público (7)** 1.8. Articular junto à Fundação Florestal, órgãos estaduais e federais para prever **soluções técnicas para a perenização de estradas inseridas nas Unidades de Conservação**, como é o caso da Estrada Barra do Una, considerando a necessidade de acesso do transporte coletivo à comunidade

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 23

Programa 1	**Programa de Melhoria na Infraestrutura para o Transporte Público de Peruíbe**
	Barra do Una
Referências	• **Anexo 01** • **Programa de Melhoria do Transporte Público (7)** • **Plano de Circulação Viária (Etapa 5)** • Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana. Caderno Técnico para Projetos de Mobilidade Urbana - Sistema de Prioridade ao Ônibus. 2016. Disponível em: http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/sistemas-de-prioridade-ao-onibus---caderno-tecnico.pdf • PlanMob de Santa Maria - Ateliê de visão de futuro do PDMU. 2013. Disponível em: http://iplan.santamaria.rs.gov.br/uploads/projeto/17559/projeto.pdf • PlanMob Apucarana. 2015. Disponível em: http://www.apucarana.pr.gov.br/site/wp-content/uploads/pdf/planmob.pdf
Prioridade	De 1 a 10 anos (curto a longo prazo)

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 24

Programa 2 **Programa Cidade Acessível**

Breve descrição	Propostas que visam garantir condições satisfatórias de infraestrutura para a circulação de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida
Ações	2.1. Atuar nas **Zonas de Intervenção Prioritária** (**Anexo 02**), definidas a partir da concentração de comércio, serviço e atrativos turísticos, a fim de priorizar os investimentos públicos para implantação dos seguintes conjuntos de melhorias: • Rebaixamento da calçada junto às travessias de pedestres • Reforçar e aumentar a sinalização de segurança e faixas de pedestres • Faixa elevada para pedestres ou platôs • Piso tátil • Desobstrução da calçada, com ampliação em detrimento da faixa de estacionamento, se necessário, garantindo a faixa livre de 1,5 m, conforme Código de Obras e Edificações • Ampliar a largura de calçadas irregulares e estreitas (menores que 1,5 m), em detrimento da faixa de estacionamento, se necessário • Intervenção no sistema viário a fim de aumentar o espaço destinado ao pedestre • Avaliar a oportunidade de expansão dos calçadões e adoção de vias que priorizam o trânsito de pedestres, a exemplo do *Boulevard* do centro Todas as adequações deverão seguir os parâmetros estabelecidos pela Norma de Acessibilidade (NBR-9050, 2015), ou a que vier a lhe substituir Tais zonas devem ser revistas em conjunto com Conselho Municipal para Assuntos das Pessoas com Deficiência – Comdef, a cada cinco anos 2.2. Implantar **infraestrutura fixa ou temporária**, para garantir a acessibilidade de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, **no percurso entre os passeios públicos e paradas de ônibus até a praia** 2.3. Adaptar e incluir nos projetos públicos viários e de edificações **sinalização e comunicação visual e sonora acessíveis** 2.4. Tornar os **edifícios públicos existentes acessíveis,** a partir de plano de investimentos que priorize os mais utilizados pela população
Referências	• **Anexo 02** • Lei Complementar nº 123/2008 – Código de Obras e Edificações de Peruíbe • ABNT. NBR 9050: acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. 2015 • ABNT. NBR 16537: acessibilidade - sinalização tátil no piso - diretrizes para elaboração de projetos e instalação. 2016 • Brasil. Decreto n° 5.296/2004. • Brasil. Cadernos do Programa Brasil Acessível. 2006. • Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana - SeMob. Caderno Técnico para Projetos de Mobilidade Urbana: Transporte Ativo. 2016. Disponível em: http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/transporte-ativo---projetos-de-mobilidade-urbana.pdf

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 25

Programa 2	**Programa Cidade Acessível**
	• Prefeitura de Belo Horizonte. Construção e Manutenção de Passeios. Disponível em: http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/files.do?evento=download&urlArqPlc=2013_03_13_cartilha_passeios.pdf
Prioridade	De 1 a 10 anos (curto a longo prazo)

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 26

Programa 3	**Programa de Melhoria da Infraestrutura para Transporte Ativo**
Breve descrição	Propostas que visam garantir condições satisfatórias de infraestrutura para o uso dos transportes ativos (ciclistas e pedestres), a fim de: • Prover à cidade uma rede cicloviária segura e conectada entre as áreas com potencial de produção e atração de viagens • Possibilitar a criação ou adequação de calçadas seguras e acessíveis • Promover o aumento de viagens curtas realizadas a pé ou de bicicletas
Ações	**Sistema cicloviário** 3.1. Implantar, por meio de parcerias com a Associação Comercial, e outras instituições da sociedade civil organizada e empreendedores, **paraciclos e bicletários públicos** em locais com alto fluxo de ciclistas, tais como áreas turísticas, áreas com concentração de comércio e serviço, edifícios institucionais e próximo ao Terminal Rodoviário (**Anexo 03**) 3.2. **Reforçar e readequar a sinalização vertical e horizontal das ciclovias e ciclofaixas** existentes nas avenidas Luciano de Bona, Padre Anchieta e na Tancredo Neves, em conformidade com Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume IV (Contram, 2007) 3.3. Implantar o **sistema cicloviário integrado e estruturado, com as ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas,** com prioridade para os locais com grande volume de tráfego de bicicletas, a saber (**Anexo 03**): • Corredor formado pelas avenidas São João e 24 de Dezembro, entre as avenidas Gov. Mario Covas Jr. e Luciano de Bona (ciclofaixa) • Av. Tancredo Neves, a partir da ponte do Rio Preto, e rua Padre Vitalino Bernini (ciclovia e ciclofaixa) • Av. João Abel, entre as avenidas Gov. Mario Covas Jr. e Josedy, marginal SP-55 (ciclovia) • Continuidade da ciclovia da av. Luciano de Bona até a Estância Leão Novaes (ciclovia) • Parte pavimentada da Estrada Armando Cunha (ciclofaixa) • Av. Tota (ciclofaixa) • Prolongar a ciclovia da av. Domingos da Costa Grimaldi até a av. Padre Anchieta (ciclofaixa) • Estrada Eng. Paulo Eugênio Broio, do Guaraú (ciclorrota As ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas devem seguir o padrão estabelecido no **Anexo 03** 3.4. Estudar a possibilidade de implantar **parcerias público-privadas para criação de sistema de compartilhamento de bicicleta** composto de estações e bicicletas, distribuídas próximas a atrativos turísticos, pontos de ônibus com grande fluxo de pedestres e áreas com concentração de comércio e serviço 3.5. Articular junto à concessionária do transporte coletivo a **disponibilização de suportes para bicicleta nos ônibus**, sem custo adicional pelo transporte da bicicleta

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 27

Programa 3	**Programa de Melhoria da Infraestrutura para Transporte Ativo**
	3.6. Implantar **ferramenta de consulta sobre o sistema cicloviário**, com informações sobre rotas e estacionamentos, devendo ser integrado aos demais modais e de forma acessível (via internet, aplicativo, cartazes) **Transporte a pé** 3.7. Utilizar como padrão para readequação ou construção de novas calçadas o **modelo Calçada Cidadã (Anexo 03)**, com as seguintes características: • Faixa de serviço (ou de mobiliário), adjacente ao meio-fio, onde deve estar localizado o mobiliário urbano • Faixa livre (ou passeio), dedicada à circulação exclusiva de pedestres, deve medir pelo menos 1,50 m e ser desobstruída e isenta de interferências e obstáculos • Faixa de acesso (ou de transição) localiza-se entre a faixa livre e a testada da edificação ou lote, com largura máxima de 20% da largura total da calçada • Declividade máxima de 2% (dois por cento) do alinhamento para o meio-fio • Proibição de degraus em vias e logradouros • Proibição de uso de materiais derrapantes e trepidantes, bem como de uso de revestimento formando superfície inteiramente lisa O dimensionamento mínimo das calçadas deve respeitar o **Plano de Circulação Viária e a Lei Complementar nº 123/2008 – Código de Obras e Edificações** 3.8. Implantar o conceito das **Zonas de Intervenção Prioritária - Programa Cidade Acessível (2) - Ação 2.1** 3.9. Regulamentar a implantação de **Parklets**, com a conversão de um espaço de estacionamento de automóveis na via pública em um espaço para permanência de pessoas 3.10. **Implantar e reforçar sinalização estática ou semafórica** em pontos de travessia de meio de quadra ou em cruzamentos, garantindo a presença das faixas próximos a pontos de ônibus, polos atratores de viagens e pontos turísticos
Referências	• **Anexo 03** • **Programa Cidade Acessível (2)** • **Plano de Circulação Viária (Etapa 5)** • **Lei Complementar nº 123/2008 – Código de Obras e Edificações de Peruíbe** • Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana - SeMob. Caderno Técnico para Projetos de Mobilidade Urbana: Transporte Ativo. 2016. Disponível em: http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/transporte-ativo---projetos-de-mobilidade-urbana.pdf • Prefeitura de Juiz de Fora. Lei Municipal nº 13417/2016. Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a/mg/j/juiz-de-fora/lei-

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 28

Programa 3 **Programa de Melhoria da Infraestrutura para Transporte Ativo**

	ordinaria/2016/1342/13417/lei-ordinaria-n-13417-2016-dispoe-sobre-instalacao-de-suporte-de-bicicletas-em-onibus-coletivos-e-fixa-providencias • Integrabike – Sorocaba/SP. Disponível em: https://integrabike.compartibike.com.br/ • Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume IV (Contram, 2007). Disponível em: http://www.dnit.gov.br/download/rodovias/operacoes-rodoviarias/faixa-de-dominio/manual-vol-iv-sinalizacao-horizontal-resolucao-236.pdf • Lei Municipal nº 6.525/200 – Vitória/ES. Disponível em: http://sistemas.vitoria.es.gov.br/webleis/Arquivos/2005/L6525.PDF • Política de Incentivo – Parklet Municipal. 2013. Disponível em: http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2015/06/AF_parklets-municipais.pdf
Prioridade	De 1 a 10 anos (curto a longo prazo)

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 29

Programa 4	**Programa de Melhoria da Sinalização Viária**
Breve descrição	Proposta para padronização e melhoria da sinalização viária, objetivando a ampliação da segurança dos pedestres, ciclistas, ônibus, motocicletas e automóveis
Ações	4.1. **Padronizar a sinalização horizontal e vertical**, de acordo com o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito (Contram, 2017) 4.2. Adequar a sinalização e **limites de velocidade das vias**, de acordo com o **Plano de Circulação Viária** 4.3. Implantar, adequar e reforçar a sinalização viária, priorizando as vias arteriais e coletoras (**Plano de Circulação Viária**), bem como aquelas com maior índice de acidentes – **Programa de Melhoria do Sistema Viário (5) - Ação 5.2** 4.4. **Padronizar e implantar placas de logradouros públicos** (toponímia), priorizando as vias arteriais e coletoras indicadas no **Plano de Circulação Viária** 4.5. Realizar **levantamento, revisão e manutenção periódica da sinalização do sistema viário,** avaliando com maior frequência as vias arteriais e coletoras, identificando intervenções necessárias, incluindo aspectos de acessibilidade 4.6. **Indicar**, por meio de sinalização viária, **alternativas de trajeto** para avenidas Luciano de Bona e Padre Anchieta, desafogando o tráfego existente nessas vias
Referências	• **Programa de Melhoria do Sistema Viário (5)** • **Plano de Circulação Viária (Etapa 5)** • Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume IV (Contram, 2007). Disponível em: http://www.dnit.gov.br/download/rodovias/operacoes-rodoviarias/faixa-de-dominio/manual-vol-iv-sinalizacao-horizontal-resolucao-236.pdf
Prioridade	De 1 a 10 anos (curto a longo prazo)

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 30

Programa 5	**Programa de Melhoria do Sistema Viário**
Breve descrição	Propostas de intervenções para melhoria do sistema viário, a fim de garantir segurança e fluidez nos deslocamentos motorizados e não-motorizados realizados em Peruíbe
Ações	5.1. Implantar **Zona de Tráfego Calmo** na área central, indicada no **Anexo 04,** considerando o alto fluxo de pedestres e veículos, permitindo a coexistência harmônica dos diferentes modais, devendo considerar sinalização, travessias elevadas para pedestres, prolongamentos de calçadas e painel educativo 5.2. Instalar **dispositivos moderadores de velocidade** (lombadas, faixas elevadas para pedestres e ferramentas de fiscalização eletrônica ou presencial) nas vias com maior índice de acidente, sendo elas (Anexo 04): • Av. Padre Anchieta • Av. 24 de dezembro • Corredor da Av. Luciano de Bona • Av. Tancredo Neves • Av. João Abel • Av. Domingos da Costa Grimaldi • Av. Padre Leonardo Nunes • Estrada Armando Cunha • Estrada Eng. Paulo Eugênio Broio Deverão ser respeitadas as velocidades máximas indicadas no **Plano de Circulação Viária** 5.3. Elaborar e implantar projetos de **drenagem** para os locais críticos e suscetíveis a alagamentos, notadamente na Estrada Armando Cunha e nas vias arteriais e coletoras (**Plano de Circulação Viária – Etapa 5**) 5.4. Criar e atender **cronograma de pavimentação asfáltica** para as vias que atualmente não dispõem de tal infraestrutura, incluindo o provimento de sistemas de drenagem urbana, priorizando bairros populosos como Jd. Caraguava e Vila Erminda, bem como as vias arteriais e coletoras 5.5. Criar **Vias de Lazer** no domingo, das 7h às 16h, abertas exclusivamente para pedestres, ciclistas e praticantes de atividades como skate, corrida, estimulando o uso do espaço público e transporte não motorizado, conforme **Anexo 04** 5.6. Aplicar **a estratégia para melhorar o aproveitamento das vias subutilizadas**, localizadas entre a orla marítima e a linha férrea, por meio do incentivo ao adensamento e da criação de eixos destinados ao uso misto, conforme previsto no Plano Diretor 5.7. Aplicar a hierarquização viária prevista no **Plano de Circulação Viária** 5.8. Definir e **fiscalizar as faixas não edificantes** junto à:

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 31

Programa 5	**Programa de Melhoria do Sistema Viário**
	• Rodovia SP-55 para a implantação de marginais • Ferrovia para a criação de avenida-parque 5.9. **Articular as áreas destinadas aos usos geradores de tráfego**, considerando o Plano Diretor e a sua iminente revisão, **com as de diretrizes viárias** que serão estabelecidas no **Plano de Circulação Viária** 5.10. Articular junto à Fundação Florestal, órgãos estaduais e federais para prever **soluções técnicas para a perenização de estradas inseridas nas Unidades de Conservação**, como é o caso da Estrada Barra do Una, considerando a necessidade de acesso do transporte coletivo à comunidade Barra do Una 5.11. Criar rotas alternativas para o fluxo de veículos, no período de alta temporada, notadamente na região central de Peruíbe (**Plano de Circulação Viária – Etapa 5**)
Referências	• **Anexo 04** • **Plano de Circulação Viária (Etapa 5)** • Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana - SeMob. Caderno Técnico para Projetos de Mobilidade Urbana: Transporte Ativo. 2016. Disponível em: http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/transporte-ativo---projetos-de-mobilidade-urbana.pdf • EMBARQ Brasil. Diretrizes e Exemplos para Promover a Segurança Viária a partir do Desenho Urbana. 2015. Disponível em: http://wricidades.org/research/publication/o-desenho-de-cidades-seguras • PlanMob de São José dos Campos – Anexo I Plano Estratégico. 2015. Disponível em: http://www.sjc.sp.gov.br/media/528054/anexoi_planoestrategico.pdf
Prioridade	De 1 a 10 anos (curto a longo prazo)

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 32

Programa 6 **Programa Mobilidade Metropolitana**

Breve descrição	Proposta de definição de estratégias para que as políticas metropolitanas correspondam aos anseios da municipalidade
Ações	6.1. **Atuar institucionalmente** junto às esferas metropolitanas (AGEM, FUNDO, EMTU) e estaduais (Governo Estadual, Secretaria de Estado do Turismo, Secretaria de Logística e Transporte, entre outros) **para realização dos projetos regionais e captação de investimentos que possuem interfaces com a mobilidade de Peruíbe**, a exemplo do Sistema Viário de Interesse Metropolitano (SIVIM, 2012) 6.2. **Atuar institucionalmente** junto à Agência Metropolitana da Baixada Santista – AGEM **para a atualização do Plano Cicloviário Metropolitano – PCM** em consonância com os interesses de Peruíbe e com as intervenções definidas no **Programa de Melhorias para a Infraestrutura para Transporte Ativo (3)** 6.3. **Participar das discussões junto ao Governo do Estado** (DER – SP, Artesp e SLT – Secretaria de Logística e Transportes) **relacionadas à concessão da SP-055,** a fim de apresentar e solicitar projetos e obras de interesse para Peruíbe, como é o caso das marginais, transposições e novo acesso, conforme indicações do Plano de Circulação Viária 6.4. **Elaborar o projeto da avenida-parque na faixa de domínio do ramal ferroviário Cajati-Santos**, contendo no mínimo ciclovia metropolitana (PMDE-BS, 2014) 6.5. **Estudar a viabilidade**, junto à AGEM e a ALL-Rumo, **para implantação do BRT** na faixa de domínio do ramal ferroviário Cajati-Santos, em sinergia com o PMDE-BS 6.6. Articular com a ALL-Rumo a **implantação da avenida parque** na faixa de domínio do ramal ferroviário Cajati-Santos 6.7. Participar e defender os **interesses do município** na ocasião da elaboração do **Plano de Mobilidade Metropolitano,** indicado no PMDE-BS 6.8. Acompanhar a elaboração do **Plano Hidroviário Metropolitano**
Referências	• **Programa de Melhorias para a Infraestrutura para Transporte Ativo (3)** • Plano Metropolitano de Desenvolvimento Econômico da Baixada Santista, PMDE-BS. Disponível em: http://www.agem.sp.gov.br/pmdebs/ • **Plano de Circulação Viária**
Prioridade	De 1 a 10 anos (curto a longo prazo)

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 33

	Plano de Circulação Viária
Breve descrição	Definição de hierarquia e diretrizes viárias, bem como intervenções a serem executadas a fim de garantir a continuidade da malha viária existente, orientando o crescimento da cidade e a implantação de novas urbanizações
Ações	• **Hierarquizar o sistema viário (Plano de Circulação Viária – Etapa 5)** • Solicitar a autorização à ALL-Rumo para **implantação das seguintes transposições em nível sobre a linha férrea**: ○ Rua Odilo L. Fernandes ○ Rua Maria Ferreira Araújo ○ Av. São Domingos ○ Av. Dr. Ernesto Dias de Castro ○ Av. Alan Kardec ○ Av. das Américas • **Implantar as seguintes obras de arte:** ○ **Ponte sobre o rio Preto**, nos seguintes pontos: ▪ Rua Maria Ferreira Araújo, na Vila Romar, com a rua Cardeal Marco Antonio Barbarigo, no Jd. Caraguava ▪ Intersecções do rio com as diretrizes viárias propostas (**Plano de Circulação Viária – Etapa 5**) ○ **Dispositivo para acesso e transposição da SP-055**, na continuidade da Av. Dr. Ernesto Dias de Castro ○ **Dispositivo de transposição da SP-055**, na continuidade da Av. Samyramis Souza ○ **Regularizar e implantar transposições sobre a linha férrea** (**Plano de Circulação Viária – Etapa 5**) • **Implantar as seguintes diretrizes viárias (Plano de Circulação Viária – Etapa 5):** ○ **Marginais à SP-055** ○ **Continuidade da Av. Dr. Ernesto Dias de Castro** ○ **Via arterial a norte da SP-055**, com foco na readequação da PB-05 (Estrada Guaxirú) • Obedecer as diretrizes viárias (**Plano de Circulação Viária – Etapa 5**) nos novos loteamentos abertos ou fechados, a fim de garantir que as vias formem uma rede consistente, sem descontinuidades ou estrangulamentos • Implantar binário entre as avenidas Luciano de Bona e Gheorghe Popescu, por etapas, conforme **Plano de Circulação Viária – Etapa 5**
Referências	• **Plano de Circulação Viária – Etapa 5**
Prioridade	De 1 a 10 anos (curto a longo prazo)

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 34

3.2. Gestão da mobilidade

O eixo Gestão da Mobilidade abarca aspectos que não requerem intervenções em infraestrutura e que são, ainda assim, relevantes para a realização dos objetivos municipais para a mobilidade urbana, entre os quais tem-se:

- Gestão dos serviços de responsabilidade da administração municipal, com destaque para concessões de transporte público e de Zona Azul;
- Educação para a mobilidade;
- Regulação dos sistemas e do uso dos espaços públicos pelos distintos públicos e modais;
- Fiscalização de uso de espaços públicos pelos diferentes modais, de cumprimento de normativas e leis e de prestação de serviços públicos; e
- Gestão democrática e controle social, para o que colabora a transparência de gastos e resultados, entre outros.

Tais aspectos serão tratados a seguir, em propostas de programas que se desdobram em ações, visando superar desafios e tendências desfavoráveis anteriormente identificados, ao mesmo tempo em que colaboram para o pleno desenvolvimento da função social da cidade em Peruíbe.

3.2.1. Breve contextualização

A proposição de programas de política pública para a Gestão da Mobilidade em Peruíbe é pautada pela seguinte configuração da mobilidade, identificada no diagnóstico, no prognóstico e nas discussões com a sociedade e gestores públicos:

- Principais aspectos de mobilidade regulamentados por instrumentos legais adequados, com o envolvimento do Departamento de Mobilidade Urbana no fornecimento de permissões, alvarás e outros instrumentos, além da fiscalização dos distintos serviços (taxis, taxi-van, ônibus, fretados, transporte escolar, etc.);
- Governança participativa para a mobilidade estruturada e atuante;
- Sistema de Zona Azul organizado e em operação, com ociosidade de vagas, em ruas periféricas e limitações de fiscalização;
- Integração tarifária temporal no transporte coletivo municipal regular, o que é pouco utilizado pela população;
- Concessão e duplicação da SP-055 podem dinamizar uso econômico no entorno da via e colaborar para aumento do índice de mobilidade;
- Revisão do Plano Diretor Municipal pode organizar a expansão urbana, articulando os vetores atuais com as intervenções necessárias para a mobilidade e com a desconcentração de usos econômicos, aproximando os residentes dos empregos;
- Dificuldade de fiscalização e gestão das políticas e regulamentações existentes repercute no sistema de transporte coletivo municipal, no sistema de Zona Azul e na sobrecarga do Departamento de Mobilidade Urbana;

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 35

- Dificuldade de acompanhamento do empenho e pagamento de despesas relacionadas à mobilidade, como no caso dos subsídios do transporte público;
- Transporte público convencional (viação Jundiá) pouco apropriado pela população, com queixas quanto à frequência dos ônibus;
- Evolução contínua da população flutuante pressiona a infraestrutura viária;
- Necessidade de garantir a coerência entre a política urbana e a de mobilidade, de modo a assegurar a disponibilidade de infraestrutura adequada e acesso à totalidade do território municipal;
- Oportunidade de valorização de espaços públicos e atrativos turísticos através da ampliação do acesso para pedestres e ciclistas; e
- Dependência de investimentos de outras esferas de governo, notadamente estadual e metropolitana, com demora na implantação de programas e projetos previstos.

Tais desafios, somados aos objetivos e diretrizes para a política de mobilidade urbana, são as bases para a proposição dos programas para a Gestão da Mobilidade, conforme síntese do **Quadro 3.2.1-1**.

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 36

Quadro 3.2.1-1: Programas para o eixo Gestão da Mobilidade e suas relações com objetivos e diretrizes do PMMU e com os desafios identificados anteriormente

Programa	Objetivo	Diretrizes	Desafios associados
7. Programa de Melhoria do Transporte Público	Tornar o transporte coletivo mais atrativo frente ao transporte individual	• Promover a sustentabilidade financeira, operacional e social do sistema de transporte público convencional • Avaliar alteração do critério de remuneração da empresa concessionária, visando aumento da produtividade e diversificação	• Integração tarifária temporal no transporte coletivo municipal regular, o que é pouco utilizado pela população • Transporte público convencional (viação Jundiá) pouco apropriado pela população, com queixas quanto à frequência dos ônibus
8. Programa de Valorização do Transporte Público	Tornar o transporte coletivo mais atrativo frente ao transporte individual	• Implantar sistemas de informação voltados para o transporte coletivo • Ampliar a utilização da integração temporal e da bilhetagem eletrônica • Desestimular o uso do automóvel, de modo articulado à melhoria do transporte coletivo	• Integração tarifária temporal no transporte coletivo municipal regular, o que é pouco utilizado pela população • Transporte público convencional (viação Jundiá) pouco apropriado pela população, com queixas quanto à frequência dos ônibus

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 37

Programa	Objetivo	Diretrizes	Desafios associados
9. Programa Turismo e Mobilidade	Tornar o transporte coletivo mais atrativo frente ao transporte individual	• Promover o acesso e interesse dos turistas pela utilização do transporte público	• Oportunidade de valorização de espaços públicos e atrativos turísticos através da ampliação do acesso para pedestres e ciclistas
	• Tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o ambiente de negócios da cidade	• Investir em projetos de mobilidade que sejam sinérgicos ao turismo, ampliando o contato dos visitantes com a cidade e seus atrativos	
10. Programa Educação e Mobilidade para Todos	• Permitir aos cidadãos o direito de acesso seguro e eficiente, hoje e no futuro, aos espaços e serviços urbanos	• Priorizar iniciativas, projetos e investimentos que potencializem a segurança no trânsito para todos	
11. Programa Cidade para Todos	• Integração com políticas metropolitanas e locais de desenvolvimento urbano, habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo	• Compatibilizar a política habitacional com a de mobilidade, definindo estratégias e ações para o atendimento de áreas com potencial a ser regularizadas	• Necessidade de garantir a coerência entre a política urbana e a de mobilidade, de modo a assegurar a disponibilidade de infraestrutura adequada e acesso à totalidade do território municipal
12. Programa Gestão em Mobilidade	• Consolidar a gestão democrática como instrumento da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana	• Otimizar a gestão da mobilidade, com foco na melhoria dos serviços e satisfação da população	• Dificuldade de fiscalização e gestão das políticas e regulamentações existentes repercute no sistema de transporte coletivo municipal, no sistema de Zona Azul e na sobrecarga do Departamento de Mobilidade Urbana • Principais aspectos de mobilidade regulamentados por instrumentos legais adequados, com o envolvimento do Departamento de Mobilidade Urbana no fornecimento de permissões, alvarás e outros instrumentos, além da fiscalização dos distintos serviços (taxis, taxi-van, ônibus,

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 38

Programa	Objetivo	Diretrizes	Desafios associados
			fretados, transporte escolar, etc.)
13. Programa Mobilidade Participativa e Transparente	• Consolidar a gestão democrática como instrumento da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana	• Fortalecer os instrumentos de gestão democrática e controle social da politica de mobilidade urbana • Assegurar a transparência orçamentária e de resultados da política de mobilidade urbana	• Governança participativa para a mobilidade estruturada e atuante • Dificuldade de acompanhamento do empenho e pagamento de despesas relacionadas à mobilidade, como no caso dos subsídios do transporte público

Elaboração: Geo Brasilis 2017.

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 39

3.2.2. Programas e ações

Programa 7	**Programa de Melhoria do Transporte Público**
Breve descrição	O programa é voltado para a eliminação dos principais gargalos do sistema de transporte público, de modo a ampliar sua utilização pela população residente e visitante
Ações	7.1 Elaborar **Plano Operacional do Transporte Coletivo**, que deve conter: • Estudo de demanda, considerando o atendimento dos bairros rurais e periféricos, como Barra do Una, Bananal e Santa Cruz • Reorganização do itinerário e da frequência das linhas de transporte público de Peruíbe, considerando a possibilidade de adoção de linhas troncais e diferentes portes de veículos, além da utilização exclusiva do ônibus convencional 7.2 **Revisar a legislação incidente e renegociar os contratos de concessão** considerando o resultado do Plano Operacional do Transporte Coletivo 7.3 Adotar **indicadores de desempenho e de qualidade de serviços,** conforme **Anexo 05,** cujos resultados sejam condicionantes para pagamento de parcela da remuneração dos contratos 7.4 Definir **equipe de fiscais do Departamento de Mobilidade** para a fiscalização do transporte coletivo 7.5 **Treinar periodicamente fiscais** nos procedimentos e práticas para a fiscalização do transporte coletivo, no que se refere ao atendimento de horários, itinerários, condições dos veículos e quantidade de usuários atendidos 7.6 **Estabelecer, implantar e divulgar canais de comunicação** (número de telefone e site) com a população **para o registro de queixas relativas ao transporte público** 7.7 Estabelecer e implantar **procedimento de análise, definição de ações e acompanhamento de resultados das reclamações dos usuários** sobre transporte público 7.8 Realizar **reunião anual para apresentação dos resultados do transporte público** (valor de subsídio, percentual de gratuidade, percentual de viagens com integração, percentual de utilização da bilhetagem eletrônica, número de passageiros por linha, resultados dos indicadores, consolidação das queixas) para o **Conselho da Cidade e para a Câmara de Vereadores** 7.9 **Criar aplicativo para a divulgação das linhas de ônibus**, se possível informando os horários dos próximos veículos e a localização das paradas de ônibus mais próximas 7.10 **Divulgar anualmente os principais resultados do sistema de transporte coletivo** (valor de subsídio, percentual de gratuidade, percentual de viagens com integração, percentual de utilização da bilhetagem eletrônica, número de passageiros por linha, resultados dos indicadores, consolidação das queixas), no Boletim Oficial do Município, na página da prefeitura na internet e suas redes sociais 7.11 Implantar sistemática estruturada para a **revisão semestral ou anual do Plano Operacional do Transporte Coletivo** quanto aos itinerários das linhas de ônibus, respectivas frequências e horários, incluindo procedimentos para a divulgação das alterações

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 40

Programa 7	**Programa de Melhoria do Transporte Público**
	7.12 Criar **central de controle do transporte público**, para acompanhamento dos veículos (GPS), itinerários e horários, o que no longo prazo vai reduzir o esforço de fiscalização em campo 7.13 **Estruturar e capacitar equipe de gestão de transporte público**, quanto ao acompanhamento e gestão de contratos, cálculo e cobrança de indicadores de desempenho e negociação de ações de melhoria, em caso de resultados insuficientes e problemas repetitivos 7.14 Realizar **pesquisa periódica** para verificação da satisfação dos usuários com o sistema de transporte público
Referências	• **Anexo 05** • Leal, José. Atuação dos agentes de fiscalização do transporte público e a qualidade do serviço – o caso de Curitiba. 2015. Disponível em: http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2016/01/14/0F75EE26-06A9-4D74-8577-AF73688666F4.pdf • Aplicativo Moovit
Prioridade	De 1 a 10 anos (curto a longo prazo)

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 41

Programa 8	**Programa de Valorização do Transporte Público**
Breve descrição	Contempla ações para a divulgação do transporte público e seus benefícios, além da melhoria da informação disponível para usuários residentes e visitantes de Peruíbe. Também inclui medidas de desestímulo ao transporte motorizado individual
Ações	8.1 Realizar ampla **campanha de divulgação da integração temporal existente em Peruíbe**, com cartazes, folhetos e vídeos em mídias sociais e pontos chave acessados pelos usuários 8.2 Realizar **campanha de divulgação das vantagens da bilhetagem eletrônica** 8.3 Criar **aplicativo para a divulgação das linhas de ônibus**, se possível informando os horários dos próximos veículos e a localização dos pontos de ônibus mais próximos 8.4 Incluir no **Mapa Turístico e folders para visitantes as linhas que podem ser utilizadas para acessar os atrativos** 8.5 Criar e divulgar **circuito turístico** a ser realizado via transporte público 8.6 Implantar **campanha de divulgação do transporte público**, utilizando datas como Dia Mundial sem Carro (22 de setembro), aniversário de Peruíbe (18 de fevereiro), entre outros, para que prefeito, secretários, vereadores, conselheiros do Conselho da Cidade e formadores de opinião utilizem o transporte coletivo. Os resultados devem ser publicados no BOM, redes sociais e em jornais locais 8.7 Implantar **desafio intermodal**, em trecho definido, com resultado público 8.8 Ampliar os **pontos de venda do bilhete eletrônico**, abrangendo os bairros mais populosos da cidade 8.9 Criar **sistema para recarga de bilhete eletrônico via internet ou via aplicativo** 8.10 **Reduzir vagas de zona azul e de estacionamento gratuito**, desestimulando o uso do veículo particular
Referências	• Desafio multimodal São Paulo. Disponível em: http://www.bikemagazine.com.br/2016/09/desafio-intermodal-sera-nesta-quinta-feira-em-sao-paulo/
Prioridade	De 1 a 10 anos (curto a longo prazo)

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 42

Programa 9	**Programa Turismo e Mobilidade**
Breve descrição	Conjunto de ações que visa promover a circulação dos turistas por Peruíbe, por outros modais que não sejam o motorizado individual
Ações	9.1 Incluir no **Mapa Turístico** e folders para visitantes as linhas que podem ser utilizadas para acessar os atrativos 9.2 Criar e divulgar **cicloturismo** para acesso a atrativos turísticos**,** valorizando este modal e segmento conjuntamente com a identidade da localidade, conforme **Anexo 06** **9.3 Revitalizar o calçadão da Rua São João** 9.4 **Ampliar calçadões**, conforme indicações do **Programa de Melhoria de Infraestrutura para Transporte Ativo (3)** 9.5 Criar e implantar **rota pedonal sinalizada**, conectando atrativos próximos da praia e da área central 9.6 Complementar e padronizar a **sinalização turística de Peruíbe**, utilizando como base o SINALVIM e o Guia Brasileiro de Sinalização Turística
Referências	• **Anexo 06** • **Programa de Melhoria de Infraestrutura para Transporte Não Motorizado** • http://viagemeturismo.abril.com.br/atracao/circuito-costa-verde-mar/ • https://viagem.uol.com.br/noticias/2013/05/06/dez-roteiros-especiais-pelo-brasil-para-fazer-de-bicicleta.htm • PlanMob de São José dos Campos – Anexo I Plano Estratégico. 2015. Disponível em: http://www.sjc.sp.gov.br/media/528054/anexoi_planoestrategico.pdf • Sinalização Viária Metropolitana – SINALVIM – Disponível em: http://www.agem.sp.gov.br/portfolio/sinalvim/ • Guia Brasileiro de Sinalização Turística - Disponível em: http://www.turismo.gov.br/publicacoes/item/41-guia-brasileiro-de-sinalizacao-turistica.html
Prioridade	De 1 a 10 anos (curto a longo prazo)

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 43

Programa 10	**Programa de Educação e Mobilidade para Todos**
Breve descrição	Objetiva a organização e estruturação de campanhas de educação para a mobilidade junto a diferentes públicos
Ações	10.1 Criar e implantar **campanhas para pedestres**, destacando a necessidade de atravessar na faixa de pedestres, de sinalizar a intenção de atravessar a via e de esperar a sinalização verde nos semáforos em travessias a pé. Utilizar números de atropelamentos nos últimos anos para sensibilizar o público 10.2 Criar e implantar **campanhas para motociclistas**, destacando a necessidade de direção segura, respeito ao pedestre e à sinalização 10.3 Realizar **campanhas para educação do ciclista**, quanto à utilização segura dos espaços compartilhados, vias comuns e segregadas, incluindo a divulgação de material educativo em redes sociais, pedaladas educativas (como Bike Anjo) e atuação em escolas, nos bairros onde é comum pais e crianças utilizarem o modal 10.4 Realizar **campanhas de valorização do pedestre e pessoas com dificuldade de locomoção**, junto a motoristas em geral, com divulgação em redes sociais, internet e escolas 10.5 Alinhar **atividades existentes de Educação para o Trânsito na rede escolar às diretrizes da PNMU**, quanto à valorização do transporte público e não motorizado, com a realização de atividades práticas como caminhadas e pedaladas no entorno das escolas 10.6 Promover **caminhada e/ou pedalada cidadã em datas festivas**, com a interdição de vias para o tráfego de bicicletas e pedestres
Referências	• http://bikeanjo.org/
Prioridade	Permanente

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 44

Programa 11	**Programa Cidade para Todos**
Breve descrição	Propõe ações para a integração de áreas com possibilidade de regularização à cidade e ao sistema de mobilidade
Ações	11.1 Atualizar **mapeamento das áreas com potencial para regularização** 11.2 Efetuar o **Plano Operacional do Transporte Coletivo** considerando o **atendimento das áreas sujeitas à regularização e os respectivos potenciais de adensamento** 11.3 Prever no **Plano de Circulação Viária** a integração à cidade e ao sistema viário principal das áreas com potencial para regularização, especialmente daquelas onde o adensamento é mais acelerado, como Jd. Erminda e Caraguava, considerando a necessidade de segurança para o tráfego de pedestres e ciclistas
Referências	• **Plano de Circulação Viária (Etapa 5)**
Prioridade	De 4 a 8 anos (médio prazo)

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 45

Programa 12 **Programa de Gestão em Mobilidade**

Breve descrição	Visa à melhoria da gestão dos aspectos relativos à mobilidade urbana de Peruíbe, seja através de ações de capacitação, de adoção de ferramentas de gestão e indicadores de resultados e mudanças de práticas, além da integração de órgãos atuantes
Ações	12.1 Implantar **grupo de trabalho para a mobilidade urbana**, envolvendo a Secretaria de Planejamento, de Obras e de Defesa Social nas seguintes atividades mínimas: • Avaliação preliminar de resultados de indicadores e ações do ano em finalização, com a elaboração de planos de correção, caso necessário; • Planejamento anual das ações e objetivos periódicos do PlanMob Peruíbe para o período seguinte; • Detalhamento das diretrizes relativas à mobilidade do PPA para o orçamento anual • Avaliação de desafios prioritários para cada ano e estratégias de superação • Inclusão de programas e ações no PPA correspondente • O grupo pode ser utilizado ainda para a avaliação de empreendimentos potencialmente geradores de impacto 12.2 Elaborar **plano de aplicação de tecnologia no Departamento de Mobilidade Urbana**, prevendo investimentos em recursos para automatização de fiscalização e liberação de profissionais para outras atividades 12.3 **Organizar o Departamento de Mobilidade Urbana a partir das funções que lhe são legalmente atribuídas e das que são acrescidas com a política de mobilidade**, com a definição de equipes de fiscalização e gestão específicas para sistemas críticos como transporte coletivo 12.4 Incluir nas atribuições da Secretaria de Defesa Social a possibilidade da **Guarda Municipal realizar ações de fiscalização de trânsito**, em conformidade com o Código Nacional de Trânsito e a Jurisprudência do STF 12.5 Implantar **projeto de padronização de fluxo de informações**, com mapeamento de atividades e processos para otimização de operações do Departamento de Mobilidade e avaliação da necessidade de ampliação de equipe 12.6 Implantar **indicadores de gestão e desempenho para a mobilidade**, conforme Plano de Monitoração, Avaliação e Revisão. Os indicadores devem ter divulgação obrigatória anual e permitir a avaliação do andamento da implantação do PlanMob e da evolução da mobilidade em Peruíbe. Sistemática de análise deve ser implantada para assegurar a tomada de ações corretivas caso seja necessário 12.7 **Realizar reuniões anuais no Conselho da Cidade e na Câmara de Vereadores**, nas quais a equipe do Departamento de Mobilidade apresentará os **resultados dos indicadores do PlanMob Peruíbe e do sistema de transporte coletivo** 12.8 **Realizar treinamento com fiscais e outros órgãos de apoio de fiscalização**, como a Guarda Municipal, ampliando as ações nas áreas de Zona Azul e padronizando os procedimentos de autuação e orientação aos cidadãos 12.9 Criar e implantar de sistemática de **registro das ações do PlanMob Peruíbe e seus resultados**, de modo a documentar a transformação e benefícios para a localidade

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 46

Programa 12	**Programa de Gestão em Mobilidade**
	12.10 Adotar **ferramenta de gestão para acompanhamento de implantação das ações do PlanMob Peruíbe (Anexo Eletrônico – planilha excel),** com indicação de situação de cada uma, responsável e gargalos, quando existirem 12.11 Organizar do Caderno Municipal da Mobilidade Urbana, a ser disponibilizado via internet, com a juntada de leis, decretos, regramentos e cartilhas vigentes referentes à Mobilidade Urbana de Peruíbe, incluindo a PMMU 12.12 **Adaptar a estrutura administrativa da Prefeitura Municipal de Peruíbe para o atendimento das disposições da política municipal de mobilidade urbana** (PlanMob Peruíbe), o que inclui: • Criação de equipe para orientação e fiscalização de calçadas na Secretaria de Obras • Ajuste funcional, de recursos humanos, técnicos e materiais, do Departamento de Mobilidade Urbana, como a equipe para central de controle, cálculo e divulgação de indicadores, registro e gestão de reclamações de transporte público e criação e implantação de campanhas de educação para a mobilidade • Ajuste funcional da Secretaria de Planejamento, de modo a disponibilizar recursos humanos e técnicos para a elaboração de projetos de captação de recursos junto a outras esferas de governo, além da realização de parcerias público-privadas, para a viabilização das ações e programas do PlanMob Peruíbe 12.13 **Reorganizar e ativar o Fundo Municipal de Trânsito**, que deve ter como órgão executivo o grupo de trabalho de transporte e ser fiscalizado pelo Conselho da Cidade. Os recursos do fundo deverão ser aplicados conforme planejamento anual do grupo para a mobilidade 12.14 **Revisar a legislação incidente sobre a Zona Azul,** direcionando parte dos recursos de responsabilidade da prefeitura para o Fundo Municipal de Trânsito (hoje vão para o Fundo Social de Solidariedade) 12.15 **Capacitar as equipes técnicas da Prefeitura Municipal de Peruíbe**, prioritariamente do Departamento de Mobilidade Urbana e da Secretaria de Planejamento quanto a: • Política Nacional de Mobilidade Urbana • Política Municipal de Mobilidade Urbana • Planejamento Urbano • DOTS – Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável • Gestão de projetos
Referências	Santo André, Prefeitura. Treinamento de agentes de trânsito - Santo André – SP. 1999. Disponível em: http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/21/687857E9-C416-4CA4-9A63-9A43DC07DEA0.pdf • Lei Complementar nº 212, de 11 de julho de 2014

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 47

Programa 12 **Programa de Gestão em Mobilidade**

Prioridade	De 1 a 8 anos (curto a médio prazo)

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 48

Programa 13 **Programa de Mobilidade Participativa e Transparente**

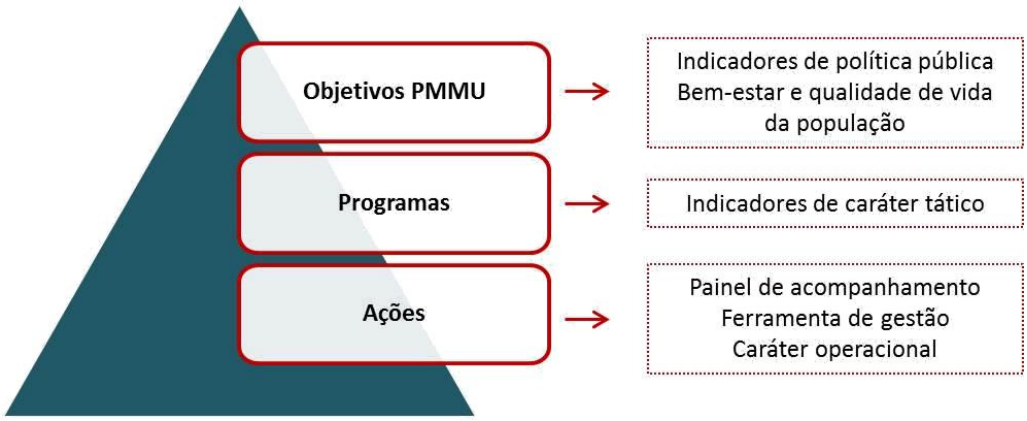
Breve descrição	Promover a ampliação da gestão democrática e do controle social na mobilidade urbana, através da adoção de ferramentas como a estruturação da participação do Conselho da Cidade e maior transparência orçamentária e de resultados
Ações	13.1 Criar e implantar de maneira sistemática de **registro das ações do PlanMob Peruíbe e seus resultados**, de modo a documentar a transformação e benefícios para a localidade 13.2 **Realizar de reuniões anuais no Conselho da Cidade e na Câmara de Vereadores**, nas quais a equipe do Departamento de Mobilidade apresentará os resultados dos indicadores do PlanMob Peruíbe e do sistema de transporte coletivo 13.3 **Divulgar anualmente os principais resultados dos indicadores do PlanMob Peruíbe e do sistema de transporte coletivo** (valor de subsídio, percentual de gratuidade, percentual de viagens com integração, percentual de utilização da bilhetagem eletrônica, número de passageiros por linha, resultados dos indicadores, consolidação das queixas), no Boletim Oficial do Município, na página da prefeitura na internet e suas redes sociais 13.4 **Realizar de audiências para apresentar as revisões do Plano Operacional do Transporte Coletivo** 13.5 Realizar **pesquisa periódica** (no mínimo a cada três anos) para verificação da **satisfação dos cidadãos com o sistema de transporte coletivo e investimentos realizados em ciclovias, calçadas e melhoria viária** 13.6 Criar **aplicativo para mapeamento colaborativo do sistema cicloviário e de sua infraestrutura**, além de estabelecimentos com infraestrutura para receber ciclistas, onde possam ser assinalados também pontos onde é necessária intervenção para melhoria
Referências	• https://sp156.prefeitura.sp.gov.br/portal/ • https://diariodotransporte.com.br/2016/12/28/passageiros-podem-utilizar-whatsapp-para-fazer-reclamacoes-sobre-onibus-no-grande-recife/ • http://www.colab.re/ • http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/geral/noticia/2014/04/19/mobilidade-participativa-com-o-colab-125420.php • http://site.insporte.com.br/
Prioridade	Permanente

4. PLANO DE MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO

Este capítulo apresentará as ferramentas necessárias para monitorar os objetivos da Política Municipal de Mobilidade Urbana - PMMU, bem como o andamento da implementação das propostas e ações previstas no **Plano de Ação**, permitindo avaliar os aspectos ligados à execução, efetividade e resultado dos programas estabelecidos. Tal processo possibilitará a identificação de problemas no planejamento e execução, facilitando a realização de ajustes, a fim de concretizar melhorias mobilidade urbana local.

A **Figura 4-1** expõe a estruturação do Plano de Monitoramento, Avaliação e Revisão, tendo em vista os diferentes níveis de abordagem que serão detalhados a seguir.

Figura 4-1: Estruturação do Plano de Monitoramento Avaliação e Revisão



Elaboração: Geo Brasilis, 2017.

Cabe registrar que os horizontes para metas e acompanhamento serão aplicados para o monitoramento da política pública (**Seção 4.1**), para a implantação resultados dos programas (**Seção 4.2**) e para a implantação das ações conforme ferramenta de gestão (**Painel de Acompanhamento - anexo digital**). Assim, foram definidos quatro horizontes compatibilizados os prazos estabelecidos pelo PPA:

- Curto prazo: até quatro anos;
- Médio prazo: de quatro a oito anos;
- Longo prazo: de oito a dez anos; e
- Permanente: aplicável aos dez[2] anos de vigência desta política, até sua revisão.

[2] Segundo a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012), em seu artigo 23, parágrafo XI, a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana deve ocorrer no prazo não superior a 10 (dez) anos.

Por fim, destaca-se que o contínuo monitoramento dos objetivos e programas é importante para possibilitar a efetividade e a eficácia do **Plano de Mobilidade Urbana**, se constituindo como uma ferramenta de acompanhamento e avaliação do andamento das políticas propostas.

4.1. Política de Mobilidade Urbana

O monitoramento da Política de Mobilidade Urbana de Peruíbe visa estabelecer os métodos e referenciais que permitam aferir a consecução dos objetivos estabelecidos (**Quadro 2.1-1**), tendo como foco os benefícios para a população e a construção de uma cidade democrática que promove condições adequadas e seguras para deslocamentos de pessoas e bens.

A partir desta premissa, foram estabelecidos indicadores para os objetivos gerais do PlanMob Peruíbe, assim como fontes de dados necessários, periodicidade de cálculo e divulgação e órgão responsável, além de metas evolutivas para os próximos dez anos, o que está organizado no **Quadro 4.1-1** e no **Quadro 4.1-2**.

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 51

Quadro 4.1-1: Indicadores e metas para a Política de Mobilidade Urbana de Peruíbe

Objetivos	Indicador	Metas			
		Permanente	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo
Tornar o transporte coletivo mais atrativo frente ao transporte individual	Satisfação dos usuários com os serviços de transporte público coletivo	-	50% de usuários satisfeitos	70% de usuários satisfeitos	90% de usuários satisfeitos
	Índice de passageiro por quilômetro (por ano – Em 2016, 10.244 pass/km)	-	10.474	10.419	10.689
	Percentual de queixas de usuários adequadamente respondidas sobre o total de queixas recebidas	-	80%	95%	100%
Permitir aos cidadãos o direito de acesso seguro e eficiente, hoje e no futuro, aos espaços e serviços urbanos	Número de acidentes de trânsito (Foi de 381, em 2016)	-	278	196	123
Assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental	Percentual de viagens efetuadas no modal cicloviário, sobre o total de viagens (em 2007, era de 28,21%)	-	30,47%	31,03%	32,44%
	Percentual de viagens efetuadas a pé sobre o total de viagens (Era de 36,86%, em 2007)	-	38,70%	39,44%	40,55%
Tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o ambiente de negócios da cidade	Quilômetro de ciclorrotas conectando atrativos turísticos		16,94 km	25,41 km	33,88 km

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 52

Objetivos	Indicador	Metas			
		Permanente	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo
Integração com políticas metropolitanas e locais de desenvolvimento urbano, habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo	Lei de Sistema Viário aprovada, com estruturação do sistema para o longo prazo	-	Lei aprovada		
	Quilômetro de via (ciclovia, ruas) implantado na faixa de domínio do Ramal Santos Cajati		4 km	6 km	8 km
Consolidar a gestão democrática como instrumento da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana	Percentual das ações realizadas do PlanMob Peruíbe, em relação ao total de ações previstas no período	-	50%	70%	90%
	Número de reuniões de apresentação de resultados de Mobilidade Urbana com Câmara de Vereadores e com Conselho da Cidade	Mínimo 2	-	-	-

Elaboração: Geo Brasilis, 2017.

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 53

Quadro 4.1-2: Diretrizes para o cálculo dos indicadores da Política de Mobilidade Urbana de Peruíbe

Indicador	Fórmula de cálculo	Fontes dos dados	Órgão responsável	Periodicidade de cálculo e divulgação
Satisfação dos usuários com os serviços de transporte público coletivo	$\frac{}{} \quad 100\ (\%)$	Pesquisa realizada com usuários do sistema de transporte público	Secretaria de Planejamento	A cada três anos
Índice de passageiro por quilômetro	$\frac{}{}$	Empresas prestadoras de serviço	Departamento de Mobilidade Urbana	Anual
Percentual de queixas de usuários adequadamente respondidas sobre o total de queixas recebidas no transporte coletivo	$\frac{\text{ú}}{} \quad 100$	Sistema de recebimento de reclamações	Departamento de Mobilidade Urbana	Anual
Número total de viagens no sistema público de transporte coletivo	Σ	Empresas prestadoras de serviço	Departamento de Mobilidade Urbana	Anual
Tempo de espera médio a parada	$\frac{\Sigma}{}$	Pesquisa realizada com usuários do sistema de transporte público	Secretaria de Planejamento	A cada três anos
Número de acidentes de trânsito	$\sum \text{ú} \quad \text{â}$	Apontamento operacional	Departamento de Mobilidade Urbana	Anual
Percentual de viagens efetuadas no modal cicloviário, sobre o total de viagens	$\frac{\text{ú}}{} \quad 100$	Pesquisa Origem Destino	EMTU – Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos	A cada cinco anos

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 54

Indicador	Fórmula de cálculo	Fontes dos dados	Órgão responsável	Periodicidade de cálculo e divulgação
Percentual de viagens efetuadas a pé sobre o total de viagens	ú é / 100	Pesquisa Origem Destino	EMTU – Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos	A cada cinco anos
Quilômetro de ciclorrotas conectando atrativos turísticos	Σ	Base cartográfica atualizada	Secretaria de Planejamento	Anual
Lei de Sistema Viário aprovada, com estruturação do sistema para o longo prazo	Não há	Câmara Municipal	Secretaria de Planejamento	Anual
Quilômetro de via (ciclovia, ruas) implantado na faixa de domínio do Ramal Santos Cajati	Σ	Base cartográfica atualizada	Secretaria de Planejamento	Anual
Percentual das ações realizadas do PlanMob Peruíbe, em relação ao total de ações previstas no período	çõ í / 100	Ferramenta de gestão (anexo digital)	Secretaria de Planejamento	Anual
Número de reuniões de apresentação de resultados de Mobilidade Urbana com Câmara de Vereadores e com Conselho da Cidade	ú õ ú Σ	Atas de reunião	Secretaria de Planejamento	Anual

Elaboração: Geo Brasilis, 2017.

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 55

4.2. Programas para a Mobilidade Urbana de Peruíbe

O monitoramento dos programas que integram o Plano de Ação visa estabelecer os métodos e referenciais que permitam aferir a consecução dos mesmos (**Quadro 2.1-1**), tendo como foco a melhoria das condições das infraestruturas de circulação (**Seção 4.2.1**) e das estruturas de gestão que possuem sinergia com a mobilidade de Peruíbe (**Seção 4.2.3**).

A partir desta premissa, foram estabelecidos indicadores para os programas, assim como fontes de dados necessários, periodicidade de divulgação e órgão responsável, além de metas evolutivas para os próximos dez anos, organizados nos **Quadros 4.2.1-1, 4.2.1-2, 4.2.2-1 e 4.2.2-2.**

4.2.1. Infraestrutura viária

Quadro 4.2.1-1: Indicadores e metas para os programas de infraestrutura viária

Programas	Indicadores	Metas			
		Permanente	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo
1. Programa de Melhoria na Infraestrutura para o Transporte Público de Peruíbe	Quilômetros de vias requalificadas	-	7,6 km	15,2 km	22,8 km
	Implantação do terminal de ônibus urbano na região central	-	Elaboração do projeto	Implantação do terminal de ônibus	Terminal de ônibus em operação
2. Programa Cidade Acessível	Metros de calçadas padronizadas na Zona Prioritária de Intervenção (em 2017, não existe)	-	5.483 m	10.966 m	16.449 m
	Número de infraestruturas de acesso à praia instaladas		10	20	50
	Percentual de prédios públicos adaptados	-	20%	50%	90%

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 56

Programas	Indicadores	Metas			
		Permanente	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo
3. Programa de Melhoria da Infraestrutura para Transporte Ativo	Quantidade de paraciclos públicos instalados	-	10	20	40
	Quantidade de paraciclos privados instalados	-	20	40	70
	Quilômetros de vias dedicadas para bicicleta (Em 2017, 15,98 km)	-	26,51 km	39,76 km	53,02 km
	Quantidade de estações instaladas destinadas ao Sistema Compartilhado de Bicicletas	-	3 estações	7 estações	15 estações
	Quantidade de bicicletas que podem ser transportadas na frota de transporte coletivo	-	25	50	75
4. Programa de Melhoria da Sinalização Viária	Percentagem de vias com placas de logradouros públicos padronizadas	-	40% vias arteriais	80% vias arteriais 40% vias coletoras	100% vias arteriais 80% vias coletoras 20% vias locais
5. Programa de Melhoria do Sistema Viário	Quilômetros de vias integradas à Zona de Tráfego Calmo, conforme proposta		12,5 km	25,1 km	50, 3 km
6. Programa Mobilidade Metropolitana	Implantação da avenida parque na faixa de domínio do ramal ferroviário Cajati-Santos	-	Elaboração do projeto para avenida parque	Articulação junto à ALL-Rumo sobre a viabilidade da avenida parque	Implantação da avenida parque

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 57

Programas	Indicadores	Metas			
		Permanente	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo
Plano de Circulação Viária	Quantidade de transposição em nível sobre a linha férrea implantada e/ou regularizada	-	2	4	-
	Ponte sobre o rio Preto implantada	-	1 (conexão da rua Maria Ferreira Araujo e rua Cardeal M. A. Barbarigo)	-	-
	Quilômetros de diretrizes viárias implantadas	-	1,2 km (continuidade da Av. Dr. Ernesto Dias de Castro) 1,2 km (marginal SP-055)	3,4 km (marginal SP-055)	4,3 km (via arterial norte) 7 km (marginal SP-055)
	Quilômetros de binários implantados (Av. Luciano de Bona)	-	Etapa 1 – 1,9 km	Etapa 2 – 3,5 km	Etapa 3 – 2,1 km

Elaboração: Geo Brasilis, 2017.

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 58

Quadro 4.2.1-2: Detalhamento dos indicadores estabelecidos para os programas de infraestrutura viária

Indicador	Fontes dos dados	Órgão responsável	Periodicidade de cálculo e divulgação
Quilômetros de vias requalificadas	Base cartográfica atualizada (**Anexo 01**)	Secretaria de Planejamento Secretaria de Obras	Anual
Implantação do terminal de ônibus	Projeto executivo	Secretaria de Planejamento Secretaria de Obras	Anual
Metros de calçadas padronizadas na Zona Prioritária de Intervenção	**Anexo 02** Base cartográfica atualizada	Secretaria de Planejamento Secretaria de Obras	Anual
Número de infraestrutura de acesso à praia instalada	Base cartográfica atualizada	Secretaria de Planejamento Secretaria de Obras	Anual
Percentual de prédios públicos adaptados	Projeto executivo e dados patrimoniais atualizados	Secretaria de Planejamento Secretaria de Obras	Anual
Quantidade de paraciclos instalados	Base cartográfica atualizada	Secretaria de Planejamento Secretaria de Obras	Anual
Quilômetros de vias dedicadas para bicicleta por 100.000 habitantes	**Anexo 03** Base cartográfica atualizada Fundação Seade	Secretaria de Planejamento Secretaria de Obras	Anual
Quantidade de estações instaladas destinadas ao Sistema Compartilhado de Bicicletas	Plano do Sistema Compartilhado de Bicicletas	Secretaria de Planejamento	Anual
Quantidade de bicicletas que podem ser transportadas na frota de transporte coletivo	Empresas prestadoras de serviço	Departamento de Mobilidade	Anual
Percentagem de vias com placas de logradouros públicos padronizados	Base cartográfica atualizada	Secretaria de Planejamento	Anual
Porcentagem de vias integradas à Zona de	**Anexo 04**	Secretaria de Planejamento	Anual

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 59

Indicador	Fontes dos dados	Órgão responsável	Periodicidade de cálculo e divulgação
Tráfego Calmo, conforme proposta	Base cartográfica atualizada		
Implantação da avenida parque na faixa de domínio do ramal ferroviário Cajati-Santos	Base cartográfica	Secretaria de Planejamento	Anual
Quantidade de obras de arte instalada	Base cartográfica	Secretaria de Planejamento	Anual
Quilômetros de diretrizes viárias implantadas	Base cartográfica	Secretaria de Planejamento	Anual
Quilômetros de binários implantados	Base cartográfica	Secretaria de Planejamento	Anual

Elaboração: Geo Brasilis, 2017.

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 60

4.2.2. Gestão da mobilidade

Quadro 4.2.2-1: Indicadores e metas para os programas de gestão da mobilidade

Programas	Indicadores	Metas			
		Permanente	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo
7. Programa de Melhoria do Transporte Público	Percentual das ações do Plano Operacional do Transporte Coletivo realizadas em relação às ações previstas	100%	-	-	-
	Queixas de transporte coletivo registradas nos canais adequados/ total de viagens realizadas	-	1%	0,8%	0,4%
	Número total de viagens no sistema público de transporte coletivo (por ano – Em 2016, foram 2.161.500 viagens)	-	2.269.575	2.312.805	2.485.725
	Tempo de espera médio na parada (Urbano: Em fev/2017, era de 63 min.)	-	50 min.	40 min.	30 in.
8. Programa de Valorização do Transporte Público	Percentual de viagens realizadas com integração sobre o total de viagens	-	10%	20%	40%
	Percentual de viagens pagas com a bilhetagem eletrônica	-	15%	35%	90%
	Ações interativas e participativas realizadas para valorização do transporte público (mínimo)	Mínimo de duas ao ano	-	-	-
9. Programa Turismo e Mobilidade	Número de atrativos integrados por circuito cicloturismo e rota pedonal	-	4	8	12
	Percentual de atrativos e equipamentos turísticos adequadamente sinalizados sobre o total de atrativos e equipamentos a serem atendidos	-	50%	100%	100%

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 61

Programas	Indicadores	Metas			
		Permanente	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo
10. Programa Educação e Mobilidade para Todos	Número de campanhas realizadas para educação de pedestres (com mínimo de três ações distintas)	Mínimo uma campanha por ano	-	-	-
	Número de campanhas realizadas para educação de motociclistas (com mínimo de três ações distintas)	Mínimo uma campanha por ano	-	-	-
	Número de campanhas realizadas para educação de motoristas (com mínimo de três ações distintas)	Mínimo uma campanha por ano	-	-	-
	Número de campanhas realizadas para educação para o trânsito junto a alunos a rede pública	Mínimo uma campanha por ano	-	-	-
	Número de campanhas para valorização de pedestres e pessoas com dificuldade de locomoção	Mínimo uma campanha por ano	-	-	-
12. Programa Gestão em Mobilidade	Percentual de realização dos investimentos previstos com o Fundo Municipal de Trânsito		Reorganização do fundo	100%	100%
13. Programa Mobilidade Participativa e Transparente	Número de ações de divulgação dos resultados do PlanMob de Peruíbe (matérias jornalísticas na mídia regional, publicações em congressos e estudos acadêmicos)	-	-	2 ao ano	3 ao ano
	Realização de pesquisa de satisfação com sistema cicloviário e transporte a pé junto aos cidadãos	A cada três anos	-	-	-
	Número de usuários de aplicativo de sistema cicloviário	-	10.000	30.000	-

Elaboração: Geo Brasilis, 2017.

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 62

Quadro 4.2.2-2: Detalhamento dos indicadores estabelecidos para os programas de gestão da mobilidade

Indicador	Fontes dos dados	Órgão responsável	Periodicidade
Percentual das ações do Plano Operacional do Transporte Coletivo realizadas em relação às ações previstas	Plano Operacional do Transporte Coletivo	Departamento de Mobilidade Urbana	Anual
Queixas de transporte coletivo registradas nos canais adequados/ total de viagens realizadas	Serviços de ouvidoria Prestadores de serviço	Departamento de Mobilidade Urbana	Anual
Realização de pesquisa de satisfação do transporte público com usuários	Relatório da pesquisa	Secretaria de Planejamento	A cada três anos
Número total de viagens no sistema público de transporte coletivo	Empresas prestadoras de serviço	Departamento de Mobilidade Urbana	Anual
Tempo de espera médio a parada	Pesquisa realizada com usuários do sistema de transporte público	Secretaria de Planejamento	A cada três anos
Percentual de viagens realizadas com integração sobre o total de viagens	Prestadores de serviço	Departamento de Mobilidade Urbana	Anual
Percentual de viagens pagas com a bilhetagem eletrônica	Prestadores de serviço	Departamento de Mobilidade Urbana	Anual
Ações interativas e participativas realizadas para valorização do transporte público (mínimo)	Registro das ações e reportagens	Departamento de Mobilidade Urbana	Anual
Número de atrativos integrados por circuito de cicloturismo e rota pedonal	**Anexo 06** Base cartográfica	Secretaria de Planejamento	Anual
Percentual de atrativos e equipamentos turísticos adequadamente sinalizados sobre o total de atrativos e equipamentos a serem atendidos	Inventário Turístico	Departamento de Turismo	Anual

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 63

Indicador	Fontes dos dados	Órgão responsável	Periodicidade
Número de campanhas realizadas para educação de pedestres (com mínimo de três ações distintas)	Registro das ações e reportagens	Departamento de Mobilidade Urbana	Anual
Número de campanhas realizadas para educação de motociclistas (com mínimo de três ações distintas)	Registro das ações e reportagens	Departamento de Mobilidade Urbana	Anual
Número de campanhas realizadas para educação de motoristas (com mínimo de três ações distintas)	Registro das ações e reportagens	Departamento de Mobilidade Urbana	Anual
Número de campanhas realizadas para educação para o trânsito junto a alunos a rede pública	Registro das ações e reportagens	Departamento de Mobilidade Urbana	Anual
Número de campanhas para valorização de pedestres e pessoas com dificuldade de locomoção	Registro das ações e reportagens	Departamento de Mobilidade Urbana	Anual
Percentual de realização dos investimentos previstos com o Fundo Municipal de Trânsito	Fundo Municipal de Trânsito e plano de aplicação de recursos	Secretaria de Planejamento	Anual
Número de ações de divulgação dos resultados do PlanMob de Peruíbe (matérias jornalísticas na mídia regional, publicações em congressos e estudos acadêmicos)	Publicações efetuadas	Secretaria de Planejamento	Anual
Realização de pesquisa de satisfação com sistema cicloviário e transporte a pé junto aos cidadãos	Relatório de Pesquisa	Secretaria de Planejamento	A cada três anos
Número de usuários de aplicativo de sistema cicloviário	Aplicativo	Secretaria de Planejamento	Anual

Elaboração: Geo Brasilis, 2017.

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 64

O **Anexo 07** (em arquivo digital) apresenta as ações, no formato de Painel de Gestão, que servirá como ferramenta para acompanhamento da execução das mesmas, considerando o estabelecimento dos quatro horizontes:

- Curto prazo: até quatro anos;
- Médio prazo: de quatro a oito anos;
- Longo prazo: de oito a dez anos; e
- Permanente: aplicável aos dez anos de vigência desta política até sua revisão.

4.3. Revisão do Plano de Mobilidade Urbana

A revisão dos elementos que compõe o Plano de Mobilidade Urbana, em conformidade com o artigo 23 (parágrafo XI) da Política Nacional de Mobilidade Urbana, deve ocorrer no máximo 10 anos após aprovação do mesmo, para efeitos de:

- Verificar e avaliar a execução das propostas;
- Identificar possíveis carências e dificuldades;
- Reavaliar prioridades e alocação de recursos referentes à área de mobilidade;
- Acompanhar a evolução urbana do município; e
- Avaliar a existência de empreendimento e projetos estruturantes que poderão modificar o território.

Recomenda-se a antecipação do prazo de revisão, considerando a ocorrência das seguintes situações:

- Elaboração do PPA Federal e Estadual 2020-2024, tendo em vista possibilidade de haver recursos que repercutem na mobilidade de Peruíbe;
- Aprovação do Plano de Mobilidade Metropolitano; e
- Próxima revisão do Plano Diretor Municipal.

Neste contexto, o processo de revisão deve ser utilizado para ajustar o Plano de Mobilidade Urbana às novas realidades, de modo a se manter atual e, consequentemente, adequado como ferramenta de apoio à tomada de decisões.

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 65

5. PLANO DE INVESTIMENTO

O objetivo do Plano de Investimento é apresentar a estimativa de custo para consecução das ações indicadas no Plano de Ação, bem como as possíveis fontes de recursos existentes nos três níveis de governo, que podem viabilizar os projetos propostos, colaborando para o planejamento do empenho de recursos municipais em caso de ações a serem financiadas pela administração local.

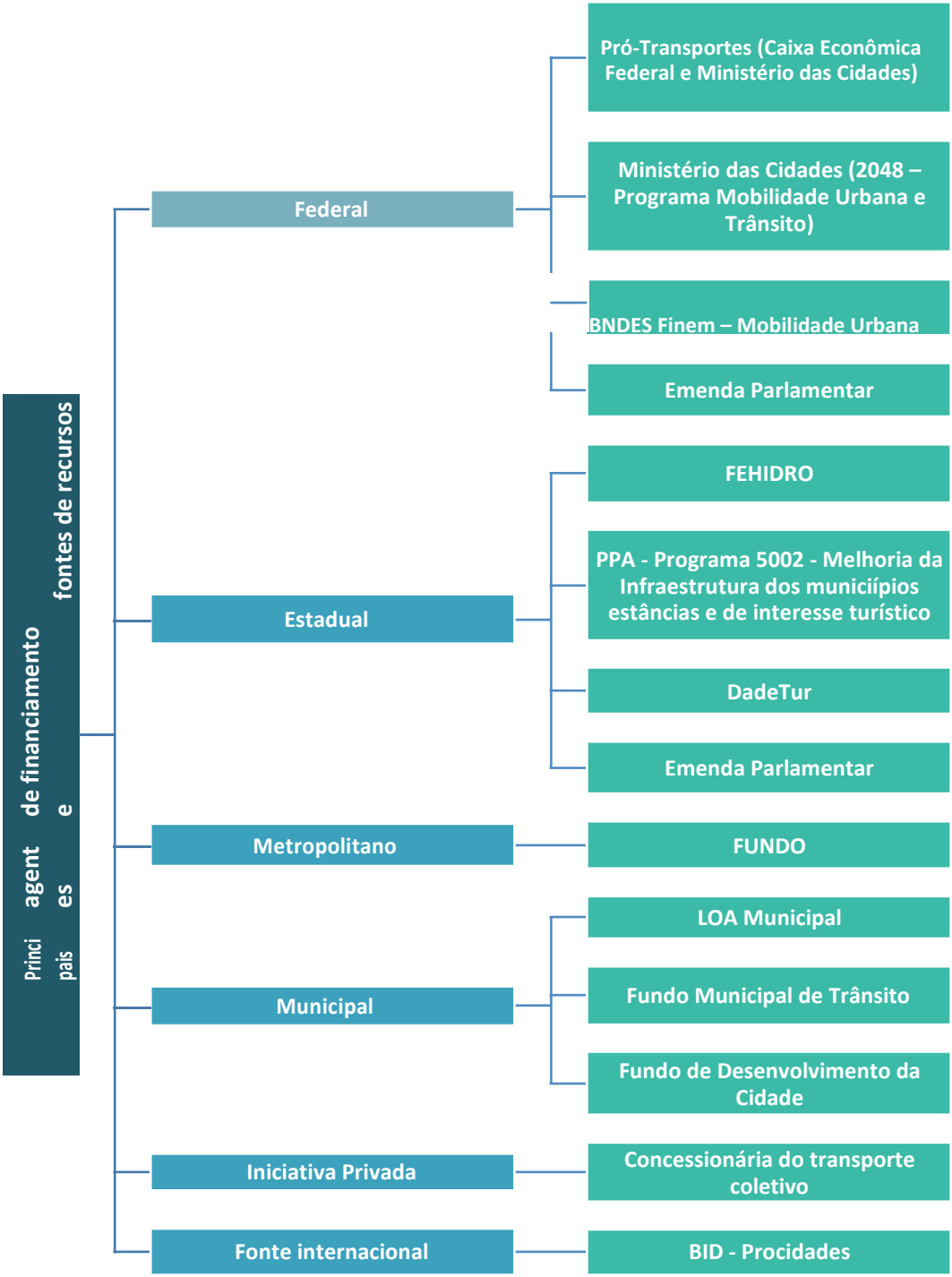
Para o orçamento preliminar dos investimentos, foram levantados os custos executados e propostos por outros municípios para ações similares e fontes oficiais como SINAPI (Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil), levando em consideração a realidade local e a atualização dos dados obtidos. Todos os valores estão expressos em R$ (reais), de janeiro de 2017.

Ressalta-se que os valores apresentados são de referência, devendo ser validados pelo processo de projeto e orçamento, usualmente praticados na administração pública, podendo também ser afetados por alterações nas condições previstas ou nas propostas em si, ao longo do processo de discussão comunitária.

No sentido de viabilizar a consecução das ações apresentadas, elaborou-se levantamento dos principais agentes de financiamento e fontes de recursos, conforme a **Figura 5-1.**

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 66

Figura 5-1: Organograma dos principais agentes de financiamento e fontes de recursos para a PMMU



Elaboração: Geo Brasilis, 2017.

Cumpre destacar que as ações não apresentadas a seguir relacionam-se com atividades inseridas nas atribuições cotidianas da administração municipal, a serem executadas como parte do custeio atualmente orçado e efetuado, não configurando como investimentos.

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 67

5.1. Custo das ações e potenciais fontes de recursos

5.1.1. Infraestrutura viária

Quadro 5.1.1-1: Estimativa de custos das ações do eixo de infraestrutura viária e potenciais fontes de recurso

Programas	Ações	Estimativa de custo	Potenciais fontes de recursos
1. Programa de Melhoria na Infraestrutura para o Transporte Público de Peruíbe	1.1. Priorizar a requalificação de vias (reforço e implantação de sinalização horizontal e vertical, redução e ordenamento o estacionamento, adaptação das travessias) que possuem linhas de transporte coletivo, com destaque para: • Av. Tancredo Neves • Rua Padre Vitalino Bernini • Av. Tota • Av. Luciano de Bona • Av. Gheorghe Popescu • Estrada Armando Cunha • Estrada da Barra do Uma • Demais vias arteriais e coletoras (**Plano de Circulação Viária – Etapa 5**)	7.700,00/km	Pró-Transportes (Caixa Econômica Federal e Ministério das Cidades) Ministério das Cidades (2048 – Programa Mobilidade Urbana e Trânsito) BNDES Finem – Mobilidade Urbana Emenda Parlamentar
	1.2. Padronizar, implantar ou adequar pontos e abrigos de ônibus, provendo condições de espera e informações adequadas, tais como endereço da parada e identificação das linhas, de acordo com os seguintes modelos: • Postes indicadores de parada de ônibus: a serem instalados em calçadas de largura menor que três metros • Abrigos de ônibus: a serem instalados em calçadas maiores que três metros, nas vias classificadas como arteriais	Poste indicador de parada de ônibus: R$ 5.300,00 unidade Abrigo de ônibus: R$ 17.700,00/unidade	Pró-Transportes (Caixa Econômica Federal e Ministério das Cidades) Ministério das Cidades (2048 – Programa Mobilidade Urbana e Trânsito) LOA Municipal
	1.3. Elaborar projeto para terminal de ônibus compacto próximo ao Terminal Rodoviário, ampliando o conforto e segurança do usuário	Projeto arquitetônico: R$ 25.200,00	Pró-Transportes (Caixa Econômica Federal e Ministério das Cidades) Ministério das Cidades (2048 – Programa Mobilidade Urbana e Trânsito)

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 68

Programas	Ações	Estimativa de custo	Potenciais fontes de recursos
			Fundo Municipal de Transporte LOA Municipal
	1.5. Elaborar e implantar projetos de **drenagem** para os locais críticos e suscetíveis a alagamentos, notadamente na Estrada Armando Cunha, nas vias arteriais e coletoras e naqueles pontos indicados pelo Plano de Macrodrenagem do município	Projeto de drenagem (5 km): R$ 66.500,00 Implantação do projeto de drenagem (5 km): R$ 2.805.000,00	FEHIDRO Pró-Transportes (Caixa Econômica Federal e Ministério das Cidades)
	1.8. Articular junto à Fundação Florestal, órgãos estaduais e federais para prever soluções técnicas para a perenização de estradas inseridas nas Unidades de Conservação, como é o caso da Estrada Barra do Una, considerando a necessidade de acesso do transporte coletivo à comunidade Barra do Una	Projeto de drenagem (18 km): R$ 240.000,00 Implantação do projeto de drenagem (18 km): R$ 10.098.000,00	BID - Procidades Pró-Transportes (Caixa Econômica Federal e Ministério das Cidades)
2. Programa Cidade Acessível	2.1. Atuar nas Zonas de Intervenção Prioritária (**Anexo 02**), definidas a partir da concentração de comércio, serviço e atrativos turísticos, a fim de priorizar os investimentos públicos para implantação dos seguintes conjuntos de melhorias: • Rebaixamento da calçada junto às travessias de pedestres • Reforçar e aumentar a sinalização de segurança e faixas de pedestres • Faixa elevada para pedestres ou platôs • Piso tátil • Desobstrução da calçada, com ampliação em detrimento da faixa de estacionamento, se necessário, garantindo a faixa livre de 1,5 metro, conforme Código de Obras e Edificações • Ampliar a largura de calçadas irregulares e estreitas (menores que 1,5 m), em detrimento da faixa de estacionamento, se necessário	R$ 1.076.707,42/km	BNDES Finem – Mobilidade Urbana Pró-Transportes (Caixa Econômica Federal e Ministério das Cidades) Emenda Parlamentar Fundo Municipal de Transporte LOA Municipal

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 69

Programas	Ações	Estimativa de custo	Potenciais fontes de recursos
	• Intervenção no sistema viário a fim de aumentar o espaço destinado ao pedestre • Avaliar a oportunidade de expansão dos calçadões e adoção de vias que priorizam o trânsito de pedestres, a exemplo do *Boulevard* do centro Todas as adequações deverão seguir os parâmetros estabelecidos pela Norma de Acessibilidade (NBR-9050, 2015), ou a que vier a lhe substituir		
	2.2. Implantar infraestrutura fixa ou temporária, para garantir a acessibilidade de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, no percurso entre os passeios públicos **e paradas de ônibus até à praia**	R$ 1.670,00 unidade	Emenda Parlamentar LOA Municipal
	2.3. Adaptar e incluir nos projetos públicos viários e de edificações sinalização e comunicação visual e sonora acessíveis	Botoeira sonora: R$ 1.600,00/unidade Mapa tátil (40x85cm): R$ 3.600,00	Emenda Parlamentar LOA Municipal
3. Programa de Melhoria da Infraestrutura para Transporte Ativo	3.2. Reforçar e readequar a sinalização vertical e horizontal das ciclovias e ciclofaixas existentes nas avenidas Luciano de Bona e Padre Anchieta, em conformidade com Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume IV (Contram, 2007)	7.700,00/km	BNDES Finem – Mobilidade Urbana Emenda Parlamentar Fundo Municipal de Transporte LOA Municipal
	3.3. Implantar o sistema cicloviário integrado e estruturado, com as ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, com prioridade para os locais com grande volume de tráfego de bicicletas	Ciclovia: R$ 281.000,00/km Ciclofaixa: R$ 101.000,00/km Ciclorrota: R$ 7.700,00/km	Ministério das Cidades (2048 – Programa Mobilidade Urbana e Trânsito – 10ST) Emenda Parlamentar Fundo Municipal de Transporte LOA Municipal
	3.6. Implantar ferramenta de consulta sobre o sistema cicloviário, com informações sobre rotas e estacionamentos, devendo ser integrado aos demais modais e de forma acessível (via internet, aplicativo, cartazes)	Aplicativo: R$ 65.000,00	Fundo Municipal de Transporte LOA Municipal

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 70

Programas	Ações	Estimativa de custo	Potenciais fontes de recursos
	3.10. Implantar e reforçar sinalização estática ou semafórica em pontos de travessia de meio de quadra ou em cruzamentos, garantindo a presença das faixas próximos a pontos de ônibus, polos atratores de viagens e pontos turísticos	Semáforo com foco no pedestre: R$ 1.300,00/unidade Faixa de pedestre: R$ 3.000,00/unidade	Pró-Transportes (Caixa Econômica Federal e Ministério das Cidades) Fundo Municipal de Transporte LOA Municipal
4. Programa de Melhoria da Sinalização Viária	4.2. Adequar a sinalização e limites de velocidade das vias, de acordo com o Plano de Circulação Viária	Sinalização viária: R$ 47,00/m	Pró-Transportes (Caixa Econômica Federal e Ministério das Cidades) Fundo Municipal de Transporte LOA Municipal
	4.3. Implantar, adequar e reforçar a sinalização viária, priorizando as vias arteriais e coletoras (Plano de Circulação Viária), bem como aquelas com maior índice de acidentes – Programa de Melhoria do Sistema Viário (5) - Ação 5.2	Sinalização viária: R$ 47,00/m	Pró-Transportes (Caixa Econômica Federal e Ministério das Cidades) Fundo Municipal de Transporte LOA Municipal
	4.4. Padronizar e implantar placas de logradouros públicos (toponímia), priorizando as vias arteriais e coletoras indicadas no Plano de Circulação Viária	-	Mediante concessão de serviços de publicidade nos postes
	4.5. Realizar levantamento, revisão e manutenção periódica da sinalização do sistema viário avaliando com maior frequência as vias arteriais e coletoras, identificando intervenções necessárias, incluindo aspectos de acessibilidade	Sinalização viária: R$ 47,00/m	Pró-Transportes (Caixa Econômica Federal e Ministério das Cidades) Fundo Municipal de Transporte LOA Municipal
	4.6. Indicar, por meio de sinalização viária, alternativas de trajeto para avenidas Luciano de Bona e Padre Anchieta, desafogando o tráfego existente nessas vias	Sinalização viária: R$ 47,00/m	Pró-Transportes (Caixa Econômica Federal e Ministério das Cidades) Fundo Municipal de Transporte LOA Municipal

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 71

Programas	Ações	Estimativa de custo	Potenciais fontes de recursos
5. Programa de Melhoria do Sistema Viário	5.1. Implantar Zona de Tráfego Calmo na área central, indicada no **Anexo 04**, considerando o alto fluxo de pedestres e veículos, permitindo a coexistência harmônica dos diferentes modais, devendo considerar sinalização, travessias elevadas para pedestres, prolongamentos de calçadas e painel educativo	Sinalização viária: R$ 47,00/m	Pró-Transportes (Caixa Econômica Federal e Ministério das Cidades) Fundo Municipal de Transporte LOA Municipal
	5.2. Instalar dispositivos moderadores de velocidade (lombadas, faixas elevadas para pedestres e ferramentas de fiscalização eletrônica ou presencial) nas vias com maior índice de acidente, sendo elas: • Av. Padre Anchieta • Avenidas Luciano de Bona e Terezinha Rodrigues Kalil • Av. Tancredo Neves • Av. João Abel • Av. Domingos da Costa Grimaldi • Av. Padre Leonardo Nunes • Estrada Armando Cunha • Estrada Eng. Paulo Eugênio Broio Deverão ser respeitadas as velocidades máximas indicadas no Plano de Circulação Viária	Faixa elevada: R$ 10.800,00/unidade Semáforo com foco no pedestre: R$ 1.300,00/unidade Faixa de pedestre: R$ 3.000,00/unidade	Pró-Transportes (Caixa Econômica Federal e Ministério das Cidades) Emenda Parlamentar Fundo Municipal de Transporte LOA Municipal
	5.3. Elaborar e implantar projetos de drenagem para os locais críticos e suscetíveis a alagamentos, notadamente na Estrada Armando Cunha e nas vias arteriais e coletoras (**Plano de Circulação Viária – Etapa 5**)	Projeto de drenagem (5 km): R$ 66.500,00 Implantação do projeto de drenagem (5 km): R$ 2.805.000,00	FEHIDRO Pró-Transportes (Caixa Econômica Federal e Ministério das Cidades)
	5.4. Criar e atender cronograma de pavimentação asfáltica para as vias que atualmente não dispõem de tal infraestrutura, incluindo o provimento de sistemas de drenagem urbana, priorizando bairros populosos como Jd. Caraguava e Vila Erminda, bem como as vias arteriais e coletoras	R$ 1.470,00/m	Pró-Transportes (Caixa Econômica Federal e Ministério das Cidades) Emenda Parlamentar Fundo Municipal de Transporte

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 72

Programas	Ações	Estimativa de custo	Potenciais fontes de recursos
			LOA Municipal
	5.10. Articular junto à Fundação Florestal, órgãos estaduais e federais para prever soluções técnicas para a perenização de estradas inseridas nas Unidades de Conservação, como é o caso da Estrada Barra do Una, considerando a necessidade de acesso do transporte coletivo à comunidade Barra do Una	Projeto de drenagem (18 km): R$ 240.000,00 Implantação do projeto de drenagem (18 km): R$ 10.098.000,00	BID - Procidades Pró-Transportes (Caixa Econômica Federal e Ministério das Cidades)
	5.11. Criar rotas alternativas para o fluxo de veículos, no período de alta temporada, notadamente na região central de Peruíbe	Sinalização viária: R$ 47,00/m	Fundo Municipal de Transporte LOA Municipal
6. Programa Mobilidade Metropolitana	6.4. Elaborar o projeto da avenida-parque na faixa de domínio do ramal ferroviário Cajati-Santos, contendo no mínimo ciclovia metropolitana (PMDE-BS, 2014)	R$ 100.000,00	Programa 5002 – GESP DadeTur FUNDO LOA Municipal
Plano de Circulação Viária	• Implantar transposição em nível sobre a linha férrea	R$ 25.000,00 cada	Fundo Municipal de Transporte LOA Municipal Emenda Parlamentar
	• Implantar ponte sobre o rio Preto	R$ 630.000,00	Pró-Transportes (Caixa Econômica Federal e Ministério das Cidades BNDES Finem – Mobilidade Urbana Emenda Parlamentar
	• Implantar transposição da SP-055	R$ 37.000.000,00 cada	Concessão da SP-055 Emenda Parlamentar

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 73

Programas	Ações	Estimativa de custo	Potenciais fontes de recursos
	• Implantar diretrizes viárias	R$ 4.100,00/m	Pró-Transportes (Caixa Econômica Federal e Ministério das Cidades BNDES Finem – Mobilidade Urbana Emenda Parlamentar
	• Implantar binário entre as avenidas Luciano de Bona e Gheorghe Popescu	Pavimentação da Av. Gheorghe Popescu: R$ 1.470,00/m Sinalização viária: R$ 47,00/m	Pró-Transportes (Caixa Econômica Federal e Ministério das Cidades BNDES Finem – Mobilidade Urbana Emenda Parlamentar

Elaboração: Geo Brasilis, 2017.

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 74

5.1.2. Gestão da mobilidade

Quadro 5.1.2-1: Estimativa de custos das ações do eixo de gestão da mobilidade e potenciais fontes de recurso

Programas	Ações	Estimativa de custo	Potenciais fontes de recursos
7. Programa de Melhoria do Transporte Público	7.1. Elaborar Plano Operacional do Transporte Coletivo	R$ 250.000,00	Ministério das Cidades (2048 – Programa Mobilidade Urbana e Trânsito) BNDES Finem – Mobilidade Urbana
	7.5. Treinar periodicamente fiscais nos procedimentos e práticas para a fiscalização do transporte coletivo (ônibus e vans), no que se refere ao atendimento de horários, itinerários, condições dos veículos e quantidade de usuários atendidos	R$ 3.000,00 (20 horas – 5 fiscais)	Fundo Municipal de Transporte LOA Municipal
	7.6. Estabelecer, implantar e divulgar canais de comunicação (número de telefone e site) com a população para o registro de queixas relativas ao transporte público	R$ 42.000 (Site e linha telefônica - inclui custo manutenção no ar por 10 anos)	Fundo Municipal de Transporte LOA Municipal
	7.9. Criar aplicativo para a divulgação das linhas de ônibus, se possível informando os horários dos próximos veículos e a localização das paradas de ônibus mais próximas	R$ 45.000,00	Fundo Municipal de Transporte LOA Municipal Concessionário
	7.12. Criar central de controle do transporte público, para acompanhamento dos veículos (GPS), itinerários e horários, o que no longo prazo vai reduzir o esforço de fiscalização em campo	Investimento: R$ 165.000 Custeio: R$ 3.000.000,00 (em dez anos)	BNDES Finem – Mobilidade Urbana LOA Municipal
	7.14. Realização de pesquisa periódica para verificação da satisfação dos usuários com o sistema de transporte público	R$ 12.000,00 (por pesquisa)	Fundo Municipal de Transporte LOA Municipal

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 75

Programas	Ações	Estimativa de custo	Potenciais fontes de recursos
8. Programa de Valorização do Transporte Público	8.1. Realizar ampla campanha de divulgação da integração temporal existente em Peruíbe, com cartazes, folhetos e vídeos em mídias sociais e pontos chave acessados pelos usuários	-	Concessionário
	8.2. Realizar campanha de divulgação das vantagens da bilhetagem eletrônica	-	Concessionário
	8.3. Criar aplicativo para a divulgação das linhas de ônibus, se possível informando os horários dos próximos veículos e a localização dos pontos de ônibus mais próximos	R$ 45.000,00	Fundo Municipal de Transporte LOA Municipal Concessionário
	8.4. Incluir no Mapa Turístico e folders para visitantes as linhas que podem ser utilizadas para acessar os atrativos	R$ 10.000,00	DadeTur
	8.5. Criar e divulgar circuito turístico a ser realizado via transporte público	Inserir na contratação do Plano Diretor de Turismo	DadeTur LOA
	8.6. Implantar campanha de divulgação do transporte público, utilizando datas como Dia Mundial sem Carro (22 de setembro), aniversário de Peruíbe (18 de fevereiro), entre outros, para que prefeito, secretários, vereadores, conselheiros do Conselho da Cidade e formadores de opinião utilizem o transporte coletivo. Os resultados devem ser publicados no BOM, redes sociais e em jornais locais	R$ 5.000,00	Fundo Municipal de Transporte LOA Municipal
	8.7. Implantar desafio intermodal, em trecho definido, com resultado público	R$ 5.000,00	Fundo Municipal de Transporte LOA Municipal
	8.9. Criar sistema para recarga de bilhete eletrônico via internet ou por aplicativo	R$ 45.000,00	Fundo Municipal de Transporte LOA Municipal Concessionário

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 76

Programas	Ações	Estimativa de custo	Potenciais fontes de recursos
9. Programa Turismo e Mobilidade	9.1. Incluir no Mapa Turístico e folders para visitantes as linhas que podem ser utilizadas para acessar os atrativos	R$ 10.000,00	DadeTur
	9.2. Criar e divulgar cicloturismo para acesso a atrativos turísticos, valorizando este modal e segmento conjuntamente com a identidade da localidade, conforme **Anexo 06**	Inserir na contratação do Plano Diretor de Turismo	DadeTur LOA
	9.3. Revitalizar o calçadão da Rua São João	R$ 500.000,000	Emenda Parlamentar DadeTur
	9.4. Ampliar calçadões, conforme indicações do **Programa de Melhoria de Infraestrutura para Transporte Ativo (3)**	R$ 483/ m²	DadeTur Emenda Parlamentar Fundo de Desenvolvimento da Cidade
10. Programa de Educação e Mobilidade para Todos	10.1. Criar e implantar campanhas para pedestres (incluindo distribuição de 10.000 folders, 10.000 folhetos e 300 cartazes e ações em mídias sociais), destacando a necessidade de atravessar na faixa de pedestres, de sinalizar a intenção de atravessar a via e de esperar a sinalização verde nos semáforos em travessias a pé. Utilizar números de atropelamentos nos últimos anos para sensibilizar o público	R$ 10.000,00	Fundo Municipal de Transporte LOA Municipal
	10.2. Criar e implantar campanhas para motociclistas, destacando a necessidade de direção segura, respeito ao pedestre e à sinalização	R$ 10.000,00	Fundo Municipal de Transporte LOA Municipal
	10.3. Realizar campanhas para educação do ciclista (incluindo distribuição de 5.000 cartilhas, 10.000 folhetos, 300 cartazes e ações em mídias sociais), quanto à utilização segura dos espaços compartilhados, vias comuns e segregadas, incluindo a divulgação de material educativo em redes sociais, pedaladas educativas (como Bike Anjo) e atuação em escolas, nos bairros onde é comum pais e crianças utilizarem o modal	R$ 20.000,00	Fundo Municipal de Transporte LOA Municipal

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 77

Programas	Ações	Estimativa de custo	Potenciais fontes de recursos
	10.4. Realizar campanhas de valorização do pedestre e pessoas com dificuldade de locomoção, junto a motoristas em geral, com divulgação em redes sociais, internet e escolas	10.000,00	Fundo Municipal de Transporte LOA Municipal
	10.6. Promover caminhada e/ou pedalada cidadã em datas festivas, com a interdição de vias para o tráfego de bicicletas e pedestres	R$ 5.000,00	Fundo Municipal de Transporte LOA Municipal
11. Programa Cidade para Todos	11.3. Prever no Plano de Circulação Viária a integração à cidade e ao sistema viário principal das áreas com potencial para regularização, especialmente daquelas onde o adensamento é mais acelerado, como Jd. Erminda e Caraguava, considerando a necessidade de segurança para o tráfego de pedestres e ciclistas	R$ 250.000,00	Ministério das Cidades (2048 – Programa Mobilidade Urbana e Trânsito) BNDES Finem – Mobilidade Urbana
12. Programa de Gestão em Mobilidade	12.8 Realizar treinamento com fiscais e outros órgãos de apoio de fiscalização, como a Guarda Civil Metropolitana, ampliando as ações nas áreas de Zona Azul e padronizando os procedimentos de autuação e orientação aos cidadãos	R$ 12.000,00 (20 horas – 30 participantes por ciclo de treinamento)	Fundo Municipal de Transporte LOA Municipal
	12.15 Capacitar as equipes técnicas da Prefeitura Municipal de Peruíbe, prioritariamente do Departamento de Mobilidade Urbana e da Secretaria de Planejamento quanto a: • Política Nacional de Mobilidade Urbana • Política Municipal de Mobilidade Urbana • Planejamento Urbano • DOTS – Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável • Gestão de projetos	R$ 8.000,00 (20 horas – 10 participantes)	Fundo Municipal de Transporte LOA Municipal
13. Programa de Mobilidade Participativa e	13.5 Realizar pesquisa periódica (no mínimo três anos) para verificação da satisfação dos cidadãos com o sistema de transporte coletivo e investimentos realizados em ciclovias, calçadas e melhoria viária	R$ 108.000,00 (3 pesquisas a cada 3 anos)	Fundo Municipal de Transporte LOA Municipal

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 78

Programas	Ações	Estimativa de custo	Potenciais fontes de recursos
Transparente	13.6 Criar aplicativo para mapeamento colaborativo do sistema cicloviário e de sua infraestrutura, além de estabelecimentos com infraestrutura para receber ciclistas, onde possam ser assinalados também pontos onde é necessária intervenção para melhoria	R$ 65.000,00	Fundo Municipal de Transporte LOA Municipal

Elaboração: Geo Brasilis, 2017.

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 79

6. ANEXOS

Anexo 01 – 1. Programa de Melhoria na Infraestrutura do Transporte Público de Peruíbe Anexo 02 – 2. Programa Cidade Acessível

Anexo 03 – 3. Programa de Melhoria da Infraestrutura para Transporte Ativo Anexo 04 – 5. Programa de Melhoria do Sistema Viário

Anexo 05 – 7. Programa de Melhoria do Transporte Público

Anexo 06 – 9. Programa Turismo e Mobilidade

Anexo 07 – Painel de Acompanhamento (em arquivo digital)

Anexo 08 - Relatório contendo o registro das reuniões realizadas com equipe técnica e sociedade civil

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 80

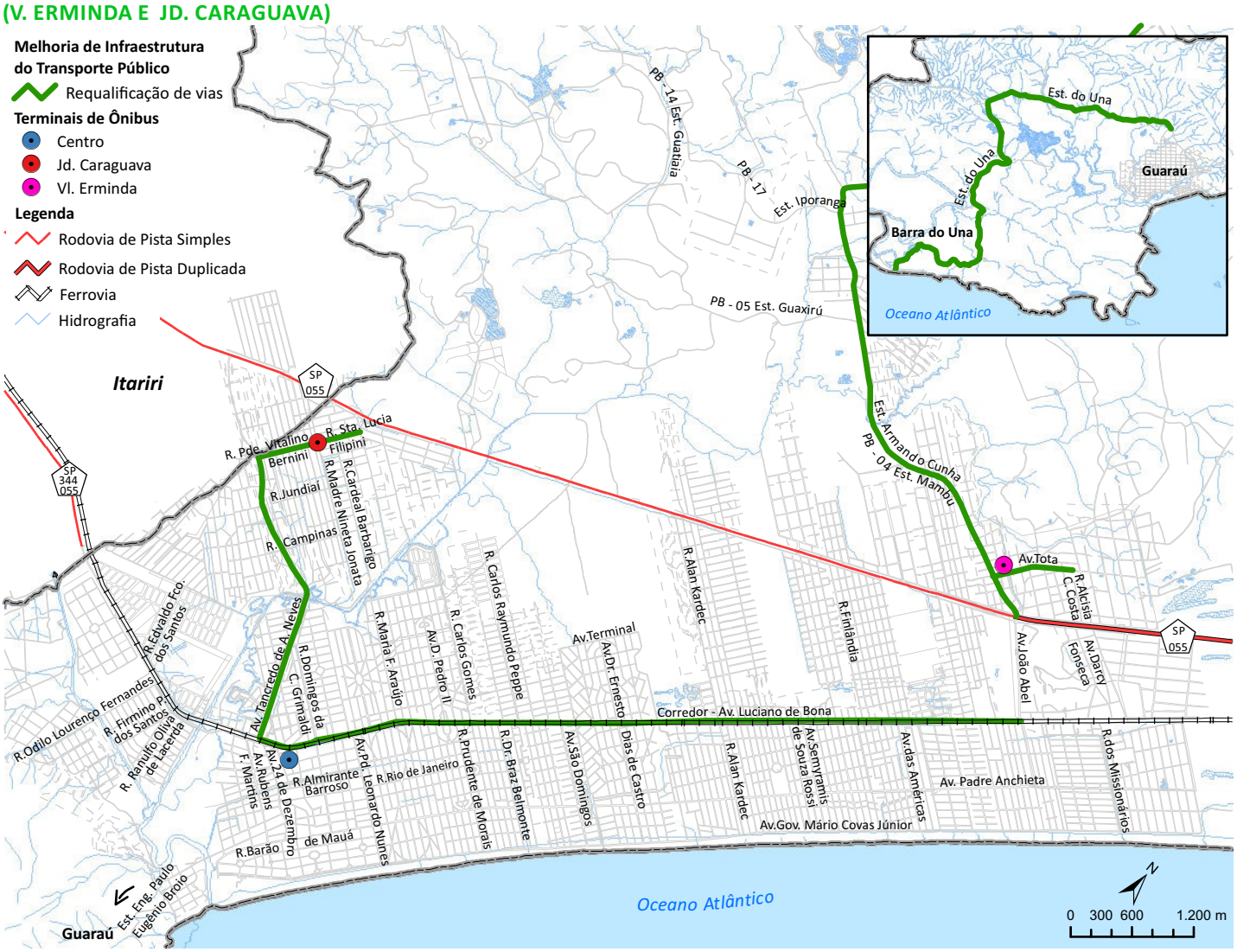
Anexo 01

1. Programa de Melhoria na Infraestrutura do Transporte Público de Peruíbe

1. PROGRAMA DE MELHORIA DA INFRAESTRUTURA DO TRANSPORTE COLETIVO DE PERUÍBE

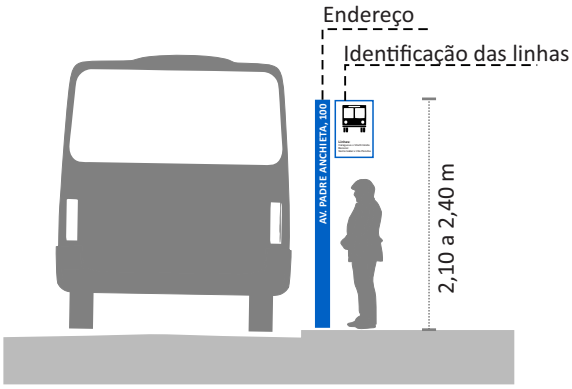
AÇÕES

1.1 REQUALIFICAR VIAS QUE CONCENTRAM LINHAS DO TRANSPORTE COLETIVO
1.3 ELABORAR PROJETO DE TERMINAL DE ÔNIBUS COMPACTO NO CENTRO
1.4 ESTUDAR A VIABILIDADE TERMINAIS DE ÔNIBUS EM BAIRROS PERIFÉRICOS (V. ERMINDA E JD. CARAGUAVA)



1.2 PADRONIZAR, IMPLANTAR OU ADEQUAR POSTES E ABRIGOS DE ÔNIBUS

Poste indicador de parada de ônibus:
instalados em calçadas menores que três metros



Abrigo de ônibus:
instalados em calçadas maiores que três metros, nas vias classificadas como arteriais

Fonte: Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana - SeMob.
Caderno Técnico para Projetos de Mobilidade Urbana: Transporte Ativo. 2016

Elaboração:
GEO BRASILIS
Planejando o futuro

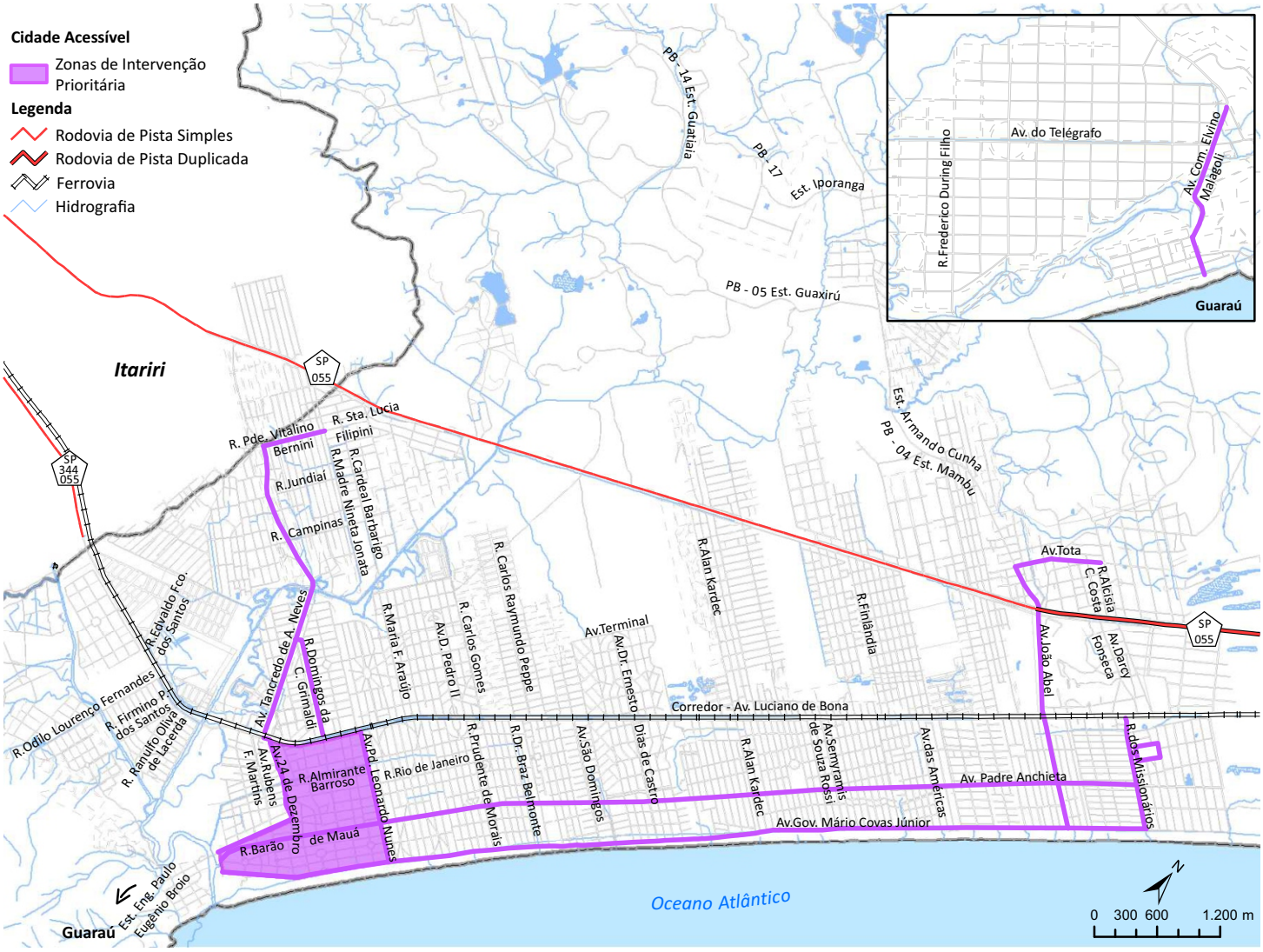
PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 81

Anexo 02

2. Programa Cidade Acessível

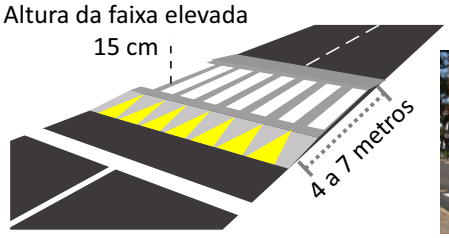
AÇÕES

2.1 ZONA DE INTERVENÇÃO PRIORITÁRIA

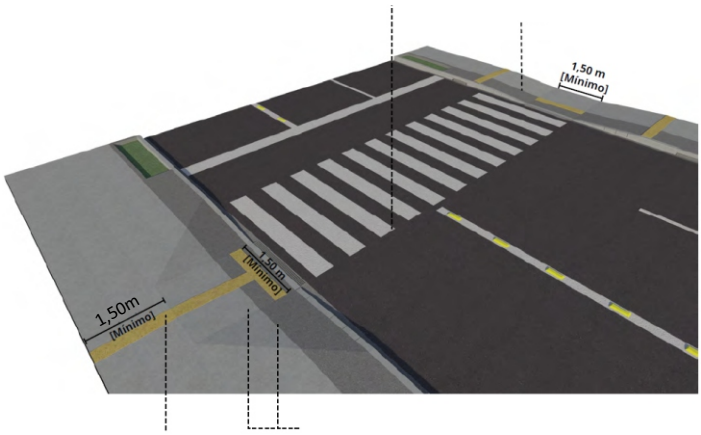


- Rebaixamento da calçada junto às travessias de pedestres
- Reforçar e aumentar a sinalização de segurança e faixas de pedestres

Altura da faixa elevada 15 cm



Guarapuava/PR



- Piso tátil - Inclinação máxima 8,33%

Intervenção no sistema viário, a fim de aumentar o espaço destinado ao pedestre

Fonte: - Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana - SeMob.
Caderno Técnico para Projetos de Mobilidade Urbana: Transporte Ativo. 2016
- Código de Obras e Edificações de Peruíbe. Lei Complementar nº 123/2008

Elaboração:

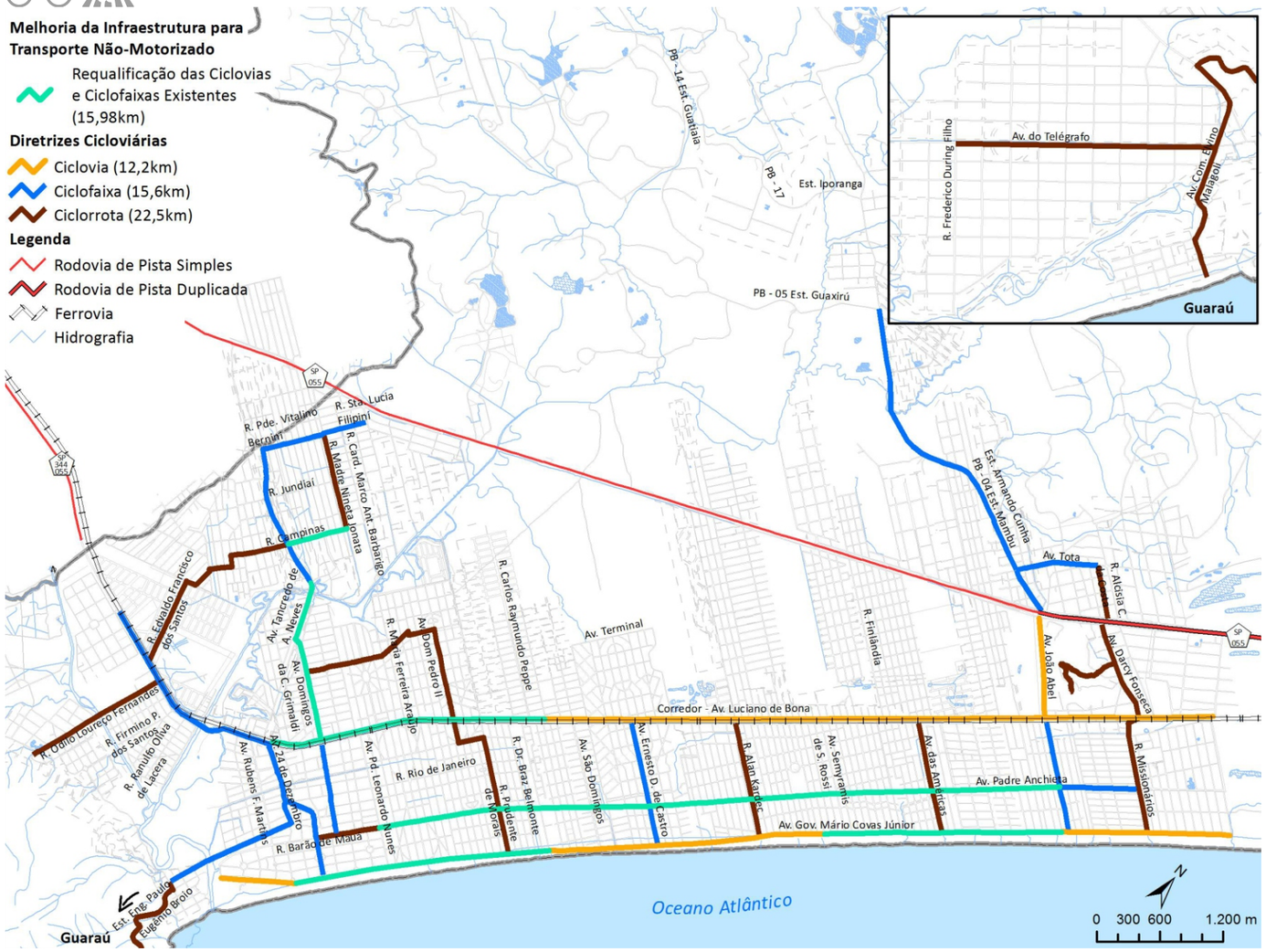
GEO BRASILIS
Planejando o futuro

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 82

Anexo 03

3. Programa de Melhoria da Infraestrutura para Transporte Ativo

3. PROGRAMA DE MELHORIA DA INFRAESTRUTURA PARA O TRANSPORTE ATIVO



SISTEMA CICLOVIÁRIO

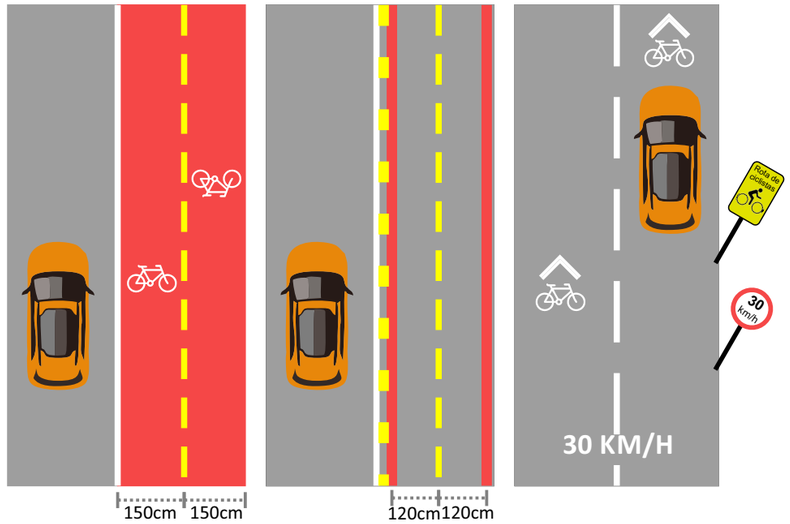
3.1 MODELO PARACICLOS

3.3 SISTEMA CICLOVIÁRIO INTEGRADO

CICLOVIA
pista exclusiva para a circulação de ciclistas

CICLOFAIXA
faixa da via destinada a circulação de ciclistas

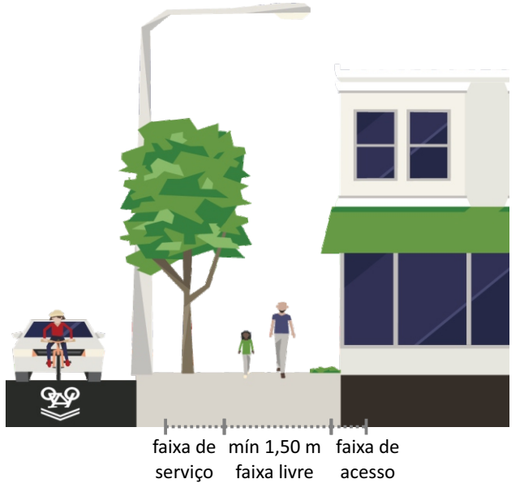
CICLORROTA
veículos e bicicletas dividem a via, com preferência para o ciclista



Fonte: Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana - SeMob.
Caderno Técnico para Projetos de Mobilidade Urbana: Transporte Ativo. 2016

TRANSPORTE A PÉ

3.7 MODELO CALÇADA CIDADÃ

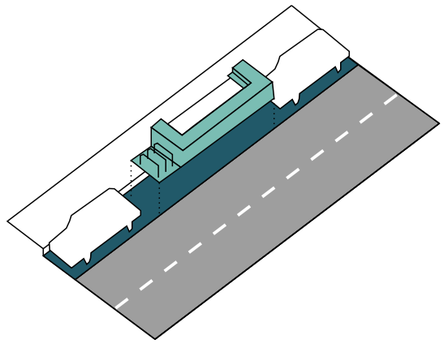


Fonte: - Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana - SeMob.
Caderno Técnico para Projetos de Mobilidade Urbana: Transporte Ativo. 2016
- Código de Obras e Edificações de Peruíbe. Lei Complementar nº 123/2008

3.9 PARKLET

conversão de estacionamento em espaço público

Fonte: Prefeitura de São Paulo, 2017.



3.10 SINALIZAÇÃO VOLTADA PARA O PEDESTRE

Fonte: Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana - SeMob.
Caderno Técnico para Projetos de Mobilidade Urbana: Transporte Ativo. 2016

Elaboração:
GEO BRASILIS
Planejando o futuro

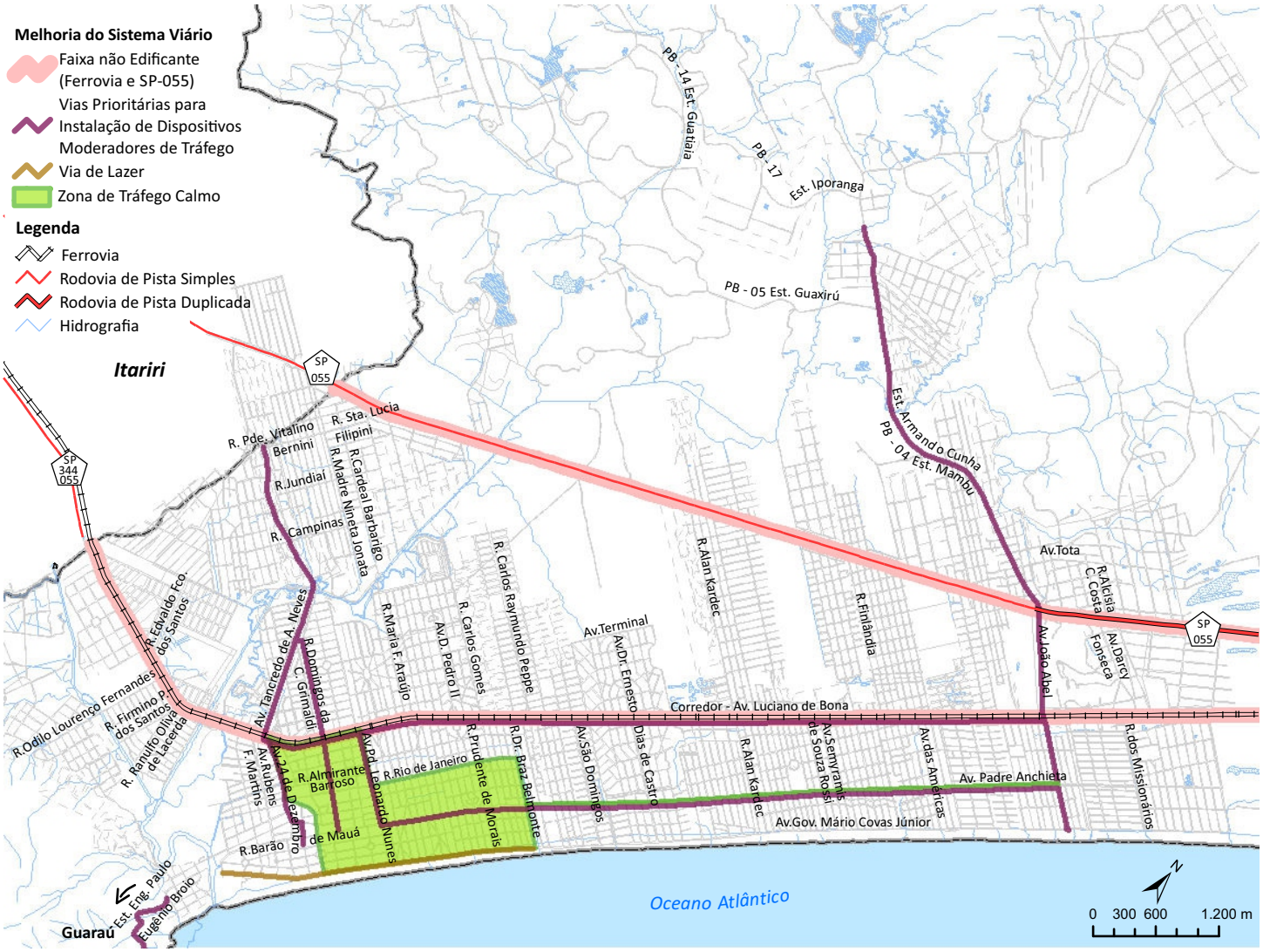
PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 83

Anexo 04

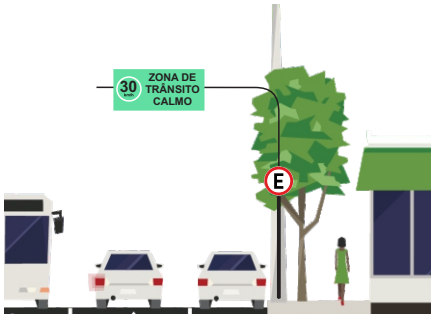
5. Programa de Melhoria do Sistema Viário

AÇÕES

5.1 IMPLANTAR ZONA DE TRÁFEGO CALMO
5.2 INSTALAR DISPOSITIVOS MODERADORES DE VELOCIDADE
5.5 VIAS DE LAZER
5.8 FISCALIZAR AS FAIXAS NÃO EDIFICANTES



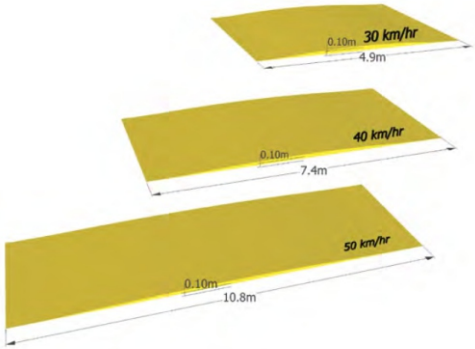
5.1 IMPLANTAR ZONA DE TRÁFEGO CALMO



Rio de Janeiro/RJ

Foto: Willian Cruz

5.2 INSTALAR DISPOSITIVOS MODERADORES DE VELOCIDADE



Lombadas desenhadas para velocidades diferentes
Fonte: Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana - SeMob. Caderno Técnico para Projetos de Mobilidade Urbana: Transporte Ativo. 2016

5.5 VIAS DE LAZER

Eusébio/CE

Foto: JL ROSA

Elaboração:

GEO BRASILIS
Planejando o futuro

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 84

Anexo 05 – 7. Programa de Melhoria do Transporte Público

INDICADORES DO SISTEMA – SEM IMPACTO SOBRE A REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA		
Indicador	**Periodicidade**	**Fonte**
Valor do subsídio anual de equilíbrio econômico financeiro	Anual	Secretaria da Fazenda
Percentual de gratuidade entre o total de viagens	Anual	Empresa concessionária
Percentual de viagens com integração	Anual	Empresa concessionária
Número de passageiros por linha	Anual	Empresa concessionária
Participação das viagens de transporte coletivo no total de viagens	Dez anos	Pesquisa Origem Destino EMTU
Quilômetros de via preferencial para transporte coletivo	Anual	Secretaria de Planejamento
Quilômetros de via exclusiva para transporte coletivo	Anual	Secretaria de Planejamento

INDICADORES DO SISTEMA – COM IMPACTO SOBRE A REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA		
Indicador	**Periodicidade**	**Fonte**
Percentual de viagens pagas com a bilhetagem eletrônica	Anual	Empresa concessionária
Percentual de viagens com saída do ponto inicial no horário previsto sobre número total de viagens realizadas	Anual	Departamento de Mobilidade Urbana – Sistema de Bilhetagem Eletrônica
Número de queixas de usuários consideradas procedentes	Anual	Secretaria de Administração/Ouvidoria
Percentual de queixas de usuários adequadamente respondidas sobre o total de queixas recebidas	Anual	Secretaria de Administração/Ouvidoria
Média de autuações quanto à legislação de trânsito por veículos da frota	Anual	Departamento de Mobilidade Urbana

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 85

Anexo 06

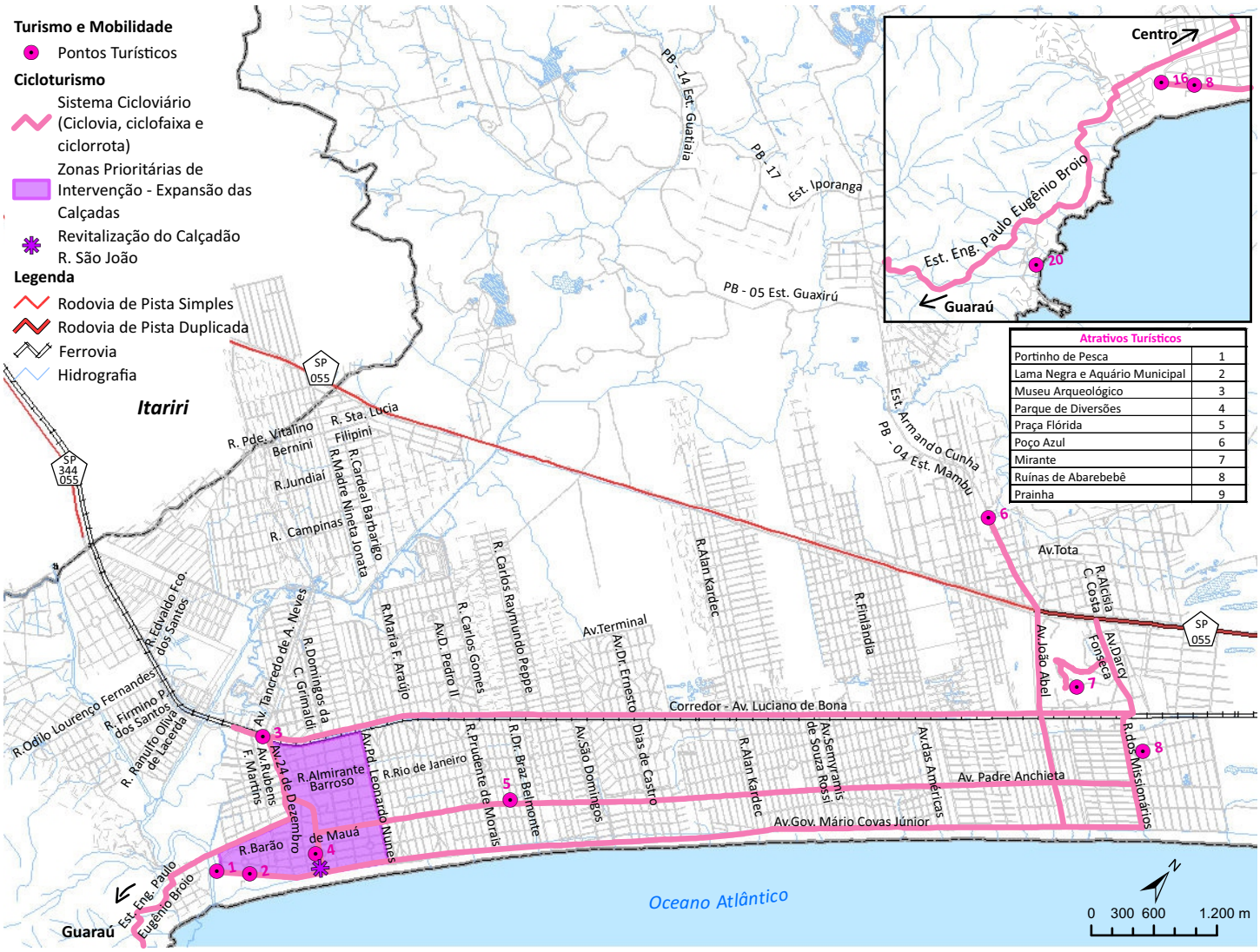
9. Programa Turismo e Mobilidade

AÇÕES

9.2 CRIAR E DIVULGAR CICLOTURISMO PARA ACESSO A ATRATIVOS TURÍSTICOS

9.3 REVITALIZAR O CALÇADÃO DA RUA SÃO JOÃO

9.4 AMPLIAR CALÇADÕES



9.5 CRIAR E IMPLANTAR ROTA PEDONAL SINALIZADA

Fonte: PMS E https://viagem.uol.com.br/album/passosdosjesuitas_album.htm

9.3 REVITALIZAR O CALÇADÃO DA RUA SÃO JOÃO

Fonte: http://www.gramadocanela.com.br/rua-coberta/

Elaboração:

GEO BRASILIS
Planejando o futuro

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 86

Anexo 07

Painel de Acompanhamento (em arquivo digital)

Programa	Ações	Metas de execução				Responsável e coparticipantes
		Permanente	Curto (até 4 anos)	Médio (de 4 a 8 anos)	Longo (8 a 10 anos)	
1. Programa de Melhoria na Infraestrutura para o Transporte Público de Peruíbe	1.1. Priorizar a requalificação de vias (reforço e implantação de sinalização horizontal e vertical, redução e ordenamento o estacionamento, adaptação das travessias) que possuem linhas de transporte coletivo, com destaque para (**Anexo 01**): • Estrada Armando Cunha • Estrada da Barra do Una • Av. Tancredo Neves • Rua Padre Vitalino Bernini • Av. Tota • Av. Luciano de Bona		• Av. Luciano de Bona • Av. Tancredo Neves	• Estrada Armando Cunha • Rua Padre Vitalino Bernini	• Estrada da Barra do Una • Av. Tota	• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Obras
	1.2. Padronizar, implantar ou adequar pontos e abrigos de ônibus, provendo condições de espera e informações adequadas, tais como endereço da parada e identificação das linhas		Priorizar as vias arteriais	Priorizar as vias arteriais e coletoras	Priorizar as vias coletoras	• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Obras • Departamento de Mobilidade Urbana • Empresas prestadoras de serviço
	1.3. Elaborar projeto para terminal de ônibus compacto próximo ao Terminal Rodoviário, ampliando o conforto e segurança do usuário		Elaboração do projeto	Implantação do terminal de ônibus	Terminal de ônibus em operação	• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Obras • Departamento de Mobilidade Urbana • Empresas prestadoras de serviço
	1.4. Estudar a viabilidade de implantação de dois terminais de ônibus, sendo um na Vila Erminda e outro no Jd. Caraguava		Elaboração do estudo locacional e de viabilidade do terminal de ônibus no Jd. Caraguava e no Vila Erminda	Elaboração do projeto	Implantação do terminal de ônibus no Jd. Caraguava e no Vila Erminda	• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Obras • Departamento de Mobilidade Urbana • Empresas prestadoras de serviço
	1.5.Elaborar e implantar projetos de drenagem para os locais críticos e suscetíveis a alagamentos, notadamente na Estrada Armando Cunha e nas vias arteriais e coletoras (**Plano de Circulação Viária**)		Elaboração do projeto de drenagem	Implantação do projeto de drenagem		• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Obras
	1.6. Reduzir as vagas de zona azul e de estacionamento gratuito, desestimulando o uso do veículo particular		Redução de 20% das vagas de zona azul	Redução de 30% das vagas de zona azul	Redução de 50% das vagas de zona azul	• Secretaria de Planejamento
	1.7. Implantar o **Programa de Melhoria do Transporte Público (7)**					• Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana • Empresas prestadoras de serviço
	1.8 Articular junto à Fundação Florestal, órgãos estaduais e federais para prever soluções técnicas para a perenização de estradas inseridas nas Unidades de Conservação, como é o caso da Estrada Barra do Una, considerando a necessidade de acesso do transporte coletivo à comunidade Barra do Una		Articulação junto à Fundação Florestal para elaboração do projeto de perenização	Implantação do projeto de perenização, em conformidade com as diretrizes estabelecidas pela Fundação Florestal	Estrada Barra do Una apta à circulação de ônibus e automóveis	• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Obras • Fundação Florestal

Programa	Ações	Metas de execução				Responsável e coparticipantes
		Permanente	Curto (até 4 anos)	Médio (de 4 a 8 anos)	Longo (8 a 10 anos)	
2. Programa Cidade Acessível	2.1. Atuar nas Zonas de Intervenção Prioritária **(Anexo 02),** definidas a partir da concentração de comércio, serviço e atrativos turísticos, a fim de priorizar os investimentos públicos para implantação dos seguintes conjuntos de melhorias: • Rebaixamento da calçada junto às travessias de pedestres • Reforçar e aumentar a sinalização de segurança e faixas de pedestres • Faixa elevada para pedestres ou platôs • Piso tátil • Desobstrução da calçada, com ampliação em detrimento da faixa de estacionamento, se necessário, garantindo a faixa livre de 1,5 m, conforme Código de Obras e Edificações • Ampliar a largura de calçadas irregulares e estreitas (menores que 1,5 m), em detrimento da faixa de estacionamento, se necessário • Intervenção no sistema viário a fim de aumentar o espaço destinado ao pedestre • Avaliar a oportunidade de expansão dos calçadões e adoção de vias que priorizam o trânsito de pedestres, a exemplo do Boulevard do centro Todas as adequações deverão seguir os parâmetros estabelecidos pela Norma de Acessibilidade (NBR-9050, 2015), ou a que vier a lhe substituir Tais zonas devem ser revistas em conjunto com Conselho Municipal para Assuntos das Pessoas com Deficiência – Comdef, a cada cinco anos					• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Obras • Conselho Municipal para Assuntos das Pessoas com Deficiência – Comdef
	2.2. Implantar infraestrutura fixa ou temporária, para garantir a acessibilidade de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, no percurso entre os passeios públicos e a praia		10 infraestruturas implantadas	20 infraestruturas implantadas	50 infraestruturas implantadas	• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Obras • Conselho Municipal para Assuntos das Pessoas com Deficiência – Comdef
	2.3. Adaptar e incluir nos projetos públicos viários e de edificações sinalização e comunicação visual e sonora acessíveis					• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Obras • Conselho Municipal para Assuntos das Pessoas com Deficiência – Comdef
	2.4 Tornar os edifícios públicos existentes acessíveis, a partir de plano de investimentos que priorize os mais utilizados pela população			100% dos prédios públicos adaptados		• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Obras
	3.1 Implantar, por meio de parcerias com a Associação Comercial, e outras instituições da sociedade civil organizada e empreendedores, paraciclos e bicletários públicos em locais com alto fluxo de ciclistas, tais como áreas turísticas, áreas com concentração de comércio e serviço, edifícios institucionais e próximo ao Terminal Rodoviário (Anexo 03)		30 vagas de bicicletas implantadas	60 vagas de bicicletas implantadas	110 vagas de bicicletas implantadas	• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Obras • Associação Comercial

Programa	Ações	Metas de execução				Responsável e coparticipantes
		Permanente	Curto (até 4 anos)	Médio (de 4 a 8 anos)	Longo (8 a 10 anos)	
3. Programa de Melhoria da Infraestrutura para Transporte Ativo	3.2. Reforçar e readequar a sinalização vertical e horizontal das ciclovias e ciclofaixas existentes nas avenidas Luciano de Bona, Padre Anchieta e na Tancredo Neves, em conformidade com Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume IV (Contram, 2007)		100% da sinalização reforçada e readequada nas avenidas Luciano de Bona, Tancredo Neves e Padre Anchieta			• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Obras
	3.3. Implantar o sistema cicloviário integrado e estruturado, com as ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, com prioridade para os locais com grande volume de tráfego de bicicletas, a saber (**Anexo 03**): • Corredor formado pelas avenidas São João e 24 de Dezembro, entre as avenidas Gov. Mario Covas Jr. e Luciano de Bona • Av. Tancredo Neves, a partir da ponte do Rio Preto, e rua Padre Vitalino Bernini • Av. João Abel, entre as avenidas Gov. Mario Covas Jr. e Josedy (marginal SP-55) • Continuidade da ciclovia da av. Luciano de Bona até a Estância Leão Novaes • Parte pavimentada da Estrada Armando Cunha • Av. Tota • Prolongar a ciclovia da av. Domingos da Costa Grimaldi até a av. Padre Anchieta • Estrada Eng. Paulo Eugênio Broio (do Guaraú) As ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas devem seguir o padrão estabelecido no **Anexo 03**		26,51 km de vias destinadas ao ciclista	39,76 km de vias destinadas ao ciclista	53,02 km de vias destinadas ao ciclista	• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Obras
	3.4. Estudar a possibilidade de implantar parcerias público-privadas para criação de sistema de compartilhamento de bicicleta composto de estações e bicicletas, distribuídas próximas a atrativos turísticos, pontos de ônibus com grande fluxo de pedestres e áreas com concentração de comércio e serviço		3 estações implantadas	7 estações implantadas	15 estações implantadas	• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Obras
	3.5. Articular junto à concessionária do transporte coletivo a disponibilização de suportes para bicicleta nos ônibus, sem custo adicional pelo transporte da bicicleta		25 bicicletas transportadas nos ônibus	50 bicicletas transportadas nos ônibus	75 bicicletas transportadas nos ônibus	• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Obras • Empresas prestadoras de serviço
	3.6. Implantar ferramenta de consulta sobre o sistema cicloviário, com informações sobre rotas e estacionamentos, devendo ser integrado aos demais modais e de forma acessível (via internet, aplicativo, cartazes)			Ferramenta implantada		• Secretaria de Planejamento

Programa	Ações	Metas de execução				Responsável e coparticipantes
		Permanente	Curto (até 4 anos)	Médio (de 4 a 8 anos)	Longo (8 a 10 anos)	
	3.7. Utilizar como padrão para readequação ou construção de novas calçadas o modelo Calçada Cidadã (**Anexo 03**), com as seguintes características: • Faixa de serviço (ou de mobiliário), adjacente ao meio-fio, onde deve estar localizado o mobiliário urbano • Faixa livre (ou passeio), dedicada à circulação exclusiva de pedestres, deve medir pelo menos 1,50 m e ser desobstruída e isenta de interferências e obstáculos • Faixa de acesso (ou de transição) localiza-se entre a faixa livre e a testada da edificação ou lote, com largura máxima de 20% da largura total da calçada • Declividade máxima de 2% (dois por cento) do alinhamento para o meio-fio • Proibição de degraus em vias e logradouros • Proibição de uso de materiais derrapantes e trepidantes, bem como de uso de revestimento formando superfície inteiramente lisa **O dimensionamento mínimo das calçadas deve respeitar o Plano de Circulação Viária e a Lei Complementar nº 123/2008 – Código de Obras e Edificações**					• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Obras
	3.8. Implantar o conceito das Zonas de Intervenção Prioritária - **Programa Cidade Acessível (2) - Ação 2.1**					• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Obras
	3.9. Regulamentar a implantação de Parklets, com a conversão de um espaço de estacionamento de automóveis na via pública em um espaço para permanência de pessoas			Lei para instalação de Parklet regulamentada		• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Obras • Jurídico • Câmara de Vereadores
	3.10. Implantar e reforçar sinalização estática ou semafórica em pontos de travessia de meio de quadra ou em cruzamentos, garantindo a presença das faixas próximos a pontos de ônibus e polos atratores de viagens					• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Obras
4. Programa de Melhoria da Sinalização Viária	4.1. Padronizar a sinalização horizontal e vertical, de acordo com o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito (Contram, 2017)					• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Obras
	4.2. Adequar a sinalização e limites de velocidade das vias, de acordo com o Plano de Circulação Viária		Sinalizações de limite de velocidade implantadas (vias arteriais e coletoras)			• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Obras
	4.3. Implantar, adequar e reforçar a sinalização viária, priorizando as vias arteriais e coletoras (**Plano de Circulação Viária**), bem como aquelas com maior índice de acidentes – **Programa de Melhoria do Sistema Viário (5) - Ação 5.2**					• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Obras
	4.4. Padronizar e implantar placas de logradouros públicos (toponímia), priorizando as vias arteriais e coletoras indicadas no **Plano de Circulação Viária**		40% das vias arteriais com placas de logradouros públicos padronizadas	80% das vias arteriais e 40% das coletoras com placas de logradouros públicos padronizadas	100% das vias arteriais, 80% das coletoras e 20% locais com placas de logradouros públicos padronizadas	• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Obras

Programa	Ações	Metas de execução				Responsável e coparticipantes
		Permanente	Curto (até 4 anos)	Médio (de 4 a 8 anos)	Longo (8 a 10 anos)	
	4.5. Realizar levantamento, revisão e manutenção periódica da sinalização do sistema viário, avaliando com maior frequência as vias arteriais e coletoras, identificando intervenções necessárias, incluindo aspectos de acessibilidade					• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Obras
	4.6. Indicar, por meio de sinalização viária, alternativas de trajeto para avenidas Luciano de Bona e Padre Anchieta, desafogando o tráfego existente nessas vias					• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Obras
5. Programa de Melhoria do Sistema Viário	5.1. Implantar Zona de Tráfego Calmo na área central, indicada no **Anexo 04**, considerando o alto fluxo de pedestres e veículos, permitindo a coexistência harmônica dos diferentes modais, devendo considerar sinalização, travessias elevadas para pedestres, prolongamentos de calçadas e painel educativo		12,5 km de vias inseridas na Zona de Tráfego Calmo	25,1 km de vias inseridas na Zona de Tráfego Calmo	50, 3 km de vias inseridas na Zona de Tráfego Calmo	• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Obras
	5.2. Instalar dispositivos moderadores de velocidade (lombadas, faixas elevadas para pedestres e ferramentas de fiscalização eletrônica ou presencial) nas vias com maior índice de acidente, sendo elas (**Anexo 04**): • Av. Padre Anchieta • Av. 24 de dezembro • Corredor da Av. Luciano de Bona • Av. Tancredo Neves • Av. João Abel • Av. Domingos da Costa Grimaldi • Av. Padre Leonardo Nunes • Estrada Armando Cunha • Estrada Eng. Paulo Eugênio Broio Deverão ser respeitadas as velocidades máximas indicadas no **Plano de Circulação Viária**					• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Obras
	5.3. Elaborar e implantar projetos de drenagem para os locais críticos e suscetíveis a alagamentos, notadamente na Estrada Armando Cunha e nas vias arteriais e coletoras (**Plano de Circulação Viária – Etapa 5**)		Elaboração do projeto de drenagem	Implantação do projeto de drenagem		• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Obras
	5.4. Criar e atender cronograma de pavimentação asfáltica para as vias que atualmente não dispõem de tal infraestrutura, incluindo o provimento de sistemas de drenagem urbana, priorizando bairros populosos como Jd. Caraguava e Vila Erminda, bem como as vias arteriais e coletoras					• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Obras
	5.5. Criar Vias de Lazer no domingo, das 7h às 16h, abertas exclusivamente para pedestres, ciclistas e praticantes de atividades como skate, corrida, estimulando o uso do espaço público e transporte não motorizado, conforme **Anexo 04**		Via de Lazer implantada			• Secretaria de Planejamento
	5.6. Aplicar a estratégia para melhorar o aproveitamento das vias subutilizadas, localizadas entre a orla marítima e a linha férrea, por meio do incentivo ao adensamento e da criação de eixos destinados ao uso misto, conforme previsto no Plano Diretor					• Secretaria de Planejamento
	5.7. Aplicar a hierarquização viária prevista no **Plano de Circulação Viária**		Lei do Sistema Viário aprovada			• Secretaria de Planejamento • Jurídico • Câmara de Vereadores
	5.8. Definir e fiscalizar as faixas não edificantes junto à: • Rodovia SP-55 para a implantação de marginais • Ferrovia para a criação de avenida-parque	Fiscalização	Definição			• Secretaria de Planejamento

Programa	Ações	Metas de execução				Responsável e coparticipantes
		Permanente	Curto (até 4 anos)	Médio (de 4 a 8 anos)	Longo (8 a 10 anos)	
	5.9. Articular as áreas destinadas aos usos geradores de tráfego, considerando o Plano Diretor e a sua iminente revisão, com as de diretrizes viárias que serão estabelecidas no **Plano de Circulação Viária**					• Secretaria de Planejamento
	5.10. Articular junto à Fundação Florestal, órgãos estaduais e federais para prever soluções técnicas para a perenização de estradas inseridas nas Unidades de Conservação, como é o caso da Estrada Barra do Una, considerando a necessidade de acesso do transporte coletivo à comunidade Barra do Una		Articulação junto à Fundação Florestal para elaboração do projeto de perenização	Implantação do projeto de perenização, em conformidade com as diretrizes estabelecidas pela Fundação Florestal	Estrada Barra do Una apta à circulação de ônibus e automóveis	• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Obras • Fundação Florestal
6. Programa Mobilidade Metropolitana	6.1. Atuar institucionalmente junto às esferas metropolitanas (AGEM, FUNDO, EMTU) e estaduais (Governo Estadual, Secretaria de Estado do Turismo, Secretaria de Logística e Transporte, entre outros) para realização dos projetos regionais e captação de investimentos que possuem interfaces com a mobilidade de Peruíbe, a exemplo do Sistema Viário de Interesse Metropolitano (SIVIM, 2012)					• Gabinete do Prefeito • Secretaria de Planejamento
	6.2. Atuar institucionalmente junto à Agência Metropolitana da Baixada Santista – AGEM para a atualização do Plano Cicloviário Metropolitano – PCM em consonância com os interesses de Peruíbe e com as intervenções definidas no **Programa de Melhorias para a Infraestrutura para Transporte Ativo (3)**					• Gabinete do Prefeito • Secretaria de Planejamento
	6.3. Participar das discussões junto ao Governo do Estado (DER – SP, Artesp e SLT – Secretaria de Logística e Transportes) relacionadas à concessão da SP-055, a fim de apresentar e solicitar projetos e obras de interesse para Peruíbe, como é o caso das marginais, transposições e novo acesso, conforme indicações do **Plano de Circulação Viária**					• Gabinete do Prefeito • Secretaria de Planejamento
	6.4. Elaborar o projeto da avenida-parque na faixa de domínio do ramal ferroviário Cajati-Santos, contendo no mínimo ciclovia metropolitana (PMDE-BS, 2014)		Elaboração do projeto para avenida parque	Articulação junto à ALL-Rumo sobre a viabilidade da avenida parque	Implantação da avenida parque	• Secretaria de Planejamento
	6.5. Estudar a viabilidade, junto à AGEM e a ALL-Rumo, para implantação do BRT na faixa de domínio do ramal ferroviário Cajati-Santos					• Gabinete do Prefeito • Secretaria de Planejamento
	6.6. Articular com a ALL-Rumo a implantação da avenida parque na faixa de domínio do ramal ferroviário Cajati-Santos			Articulação junto à ALL-Rumo sobre a viabilidade da avenida parque		• Secretaria de Planejamento
	6.7. Participar e defender os interesses do município na ocasião da elaboração do Plano de Mobilidade Metropolitano, indicado no PMDE-BS					• Gabinete do Prefeito • Secretaria de Planejamento
	6.8. Acompanhar a elaboração do Plano Hidroviário Metropolitano					• Secretaria de Planejamento
	7.1 Elaborar Plano Operacional do Transporte Coletivo, que deve conter: • Estudo de demanda, considerando o atendimento dos bairros rurais e periféricos, como Barra do Una, Bananal e Santa Cruz • Reorganização do itinerário e da frequência das linhas de transporte público de Peruíbe, considerando a possibilidade de adoção de linhas troncais e diferentes portes de veículos, além da utilização exclusiva do ônibus convencional		Plano Operacional do Transporte Coletivo elaborado			• Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana
	7.2 Revisar a legislação incidente e renegociar os contratos de concessão considerando o resultado do Plano Operacional do Transporte Coletivo			Legislação incidente revisada e contratos de concessão negociados		• Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana

Programa	Ações	Metas de execução				Responsável e coparticipantes
		Permanente	Curto (até 4 anos)	Médio (de 4 a 8 anos)	Longo (8 a 10 anos)	
7. Programa de Melhoria do Transporte Público	7.3 Adotar indicadores de desempenho e de qualidade de serviços, conforme **Anexo 05**, cujo resultado sejam condicionantes para pagamento de parcela da remuneração dos contratos			Indicadores de desemprenho e de qualidade de serviços adotados		• Departamento de Mobilidade Urbana
	7.4 Definir equipe de fiscais do Departamento de Mobilidade para a fiscalização do transporte coletivo		Equipe de ficais definida e atuante			• Departamento de Mobilidade Urbana
	7.5 Treinar periodicamente fiscais nos procedimentos e práticas para a fiscalização do transporte coletivo, no que se refere ao atendimento de horários, itinerários, condições dos veículos e quantidade de usuários atendidos					• Departamento de Mobilidade Urbana
	7.6 Estabelecer, implantar e divulgar canais de comunicação (número de telefone e site) com a população para o registro de queixas relativas ao transporte público		Canal para registro de queixas implantado			• Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana
	7.7 Estabelecer e implantar procedimento de análise, definição de ações e acompanhamento de resultados das reclamações dos usuários sobre transporte público		Procedimento de análise e acompanhamento das queixas definido			• Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana
	7.8 Realizar reunião anual para apresentação dos resultados do transporte público (valor de subsídio, percentual de gratuidade, percentual de viagens com integração, percentual de utilização da bilhetagem eletrônica, número de passageiros por linha, resultados dos indicadores, consolidação das queixas) para o Conselho da Cidade e para a Câmara de Vereadores					• Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana • Empresas prestadoras de serviço
	7.9 Criar aplicativo para a divulgação das linhas de ônibus, se possível informando os horários dos próximos veículos e a localização das paradas de ônibus mais próximas		Aplicativo criado e em funcionamento			• Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana • Empresas prestadoras de serviço
	7.10 Divulgar anualmente os principais resultados do sistema de transporte coletivo (valor de subsídio, percentual de gratuidade, percentual de viagens com integração, percentual de utilização da bilhetagem eletrônica, número de passageiros por linha, resultados dos indicadores, consolidação das queixas), no Boletim Oficial do Município, na página da prefeitura na internet e suas redes sociais					• Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana • Empresas prestadoras de serviço
	7.11 Implantar sistemática estruturada para a revisão semestral ou anual do Plano Operacional do Transporte Coletivo quanto aos itinerários das linhas de ônibus, respectivas frequências e horários, incluindo procedimentos para a divulgação das alterações					• Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana
	7.12 Criar central de controle do transporte público, para acompanhamento dos veículos (GPS), itinerários e horários, o que no longo prazo vai reduzir o esforço de fiscalização em campo				Central de controle do transporte público instalada e operando	• Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana • Empresas prestadoras de serviço

Programa	Ações	Metas de execução				Responsável e coparticipantes
		Permanente	Curto (até 4 anos)	Médio (de 4 a 8 anos)	Longo (8 a 10 anos)	
	7.13 Estruturar e capacitar equipe de gestão de transporte público, quanto ao acompanhamento e gestão de contratos, cálculo e cobrança de indicadores de desempenho e negociação de ações de melhoria, em caso de resultados insuficientes e problemas repetitivos		Equipe estruturada e capacitada			• Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana
	7.14 Realizar pesquisa periódica para verificação da satisfação dos usuários com o sistema de transporte público	1 a cada três anos				• Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana
8. Programa de Valorização do Transporte Público	8.1 Realizar ampla campanha de divulgação da integração temporal existente em Peruíbe, com cartazes, folhetos e vídeos em mídias sociais e pontos chave acessados pelos usuários	1 vez ao ano				• Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana • Empresas prestadoras de serviço
	8.2 Realizar campanha de divulgação das vantagens da bilhetagem eletrônica	1 a cada três anos				• Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana • Empresas prestadoras de serviço
	8.3 Criar aplicativo para a divulgação das linhas de ônibus, se possível informando os horários dos próximos veículos e a localização dos pontos de ônibus mais próximos		Aplicativo criado e em funcionamento			• Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana • Empresas prestadoras de serviço
	8.4 Incluir no Mapa Turístico e folders para visitantes as linhas que podem ser utilizadas para acessar os atrativos			Mapa turístico com linhas de ônibus criado e em circulação		• Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana • Secretaria de Turismo, Cultura e Esporte
	8.5 Criar e divulgar circuito turístico a ser realizado via transporte público			Circuito turístico via transporte público implantado		• Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana • Secretaria de Turismo, Cultura e Esporte
	8.6 Implantar campanha de divulgação do transporte público, utilizando datas como Dia Mundial sem Carro (22 de setembro), aniversário de Peruíbe (18 de fevereiro), entre outros, para que prefeito, secretários, vereadores, conselheiros do Conselho da Cidade e formadores de opinião utilizem o transporte coletivo. Os resultados devem ser publicados no BOM, redes sociais e em jornais locais					• Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana • Secretaria de Turismo, Cultura e Esporte

Programa	Ações	Metas de execução				Responsável e coparticipantes
		Permanente	Curto (até 4 anos)	Médio (de 4 a 8 anos)	Longo (8 a 10 anos)	
	8.7 Implantar desafio intermodal, em trecho definido, com resultado público					• Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana • Secretaria de Turismo, Cultura e Esporte
	8.8 Ampliar os pontos de venda do bilhete eletrônico, abrangendo os bairros mais populosos da cidade		5 pontos de venda e recarga do bilhete eletrônico	8 pontos de venda e recarga do bilhete eletrônico	10 pontos de venda e recarga do bilhete eletrônico	• Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana • Empresas prestadoras de serviço
	8.9 Criar sistema para recarga de bilhete eletrônico via internet ou via aplicativo		Sistema para recarga de bilhete eletrônico via internet ou via aplicativo criado			• Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana • Empresas prestadoras de serviço
	8.10 Reduzir vagas de zona azul e de estacionamento gratuito, desestimulando o uso do veículo particular		Redução de 20% das vagas de zona azul	Redução de 30% das vagas de zona azul	Redução de 50% das vagas de zona azul	• Secretaria de Planejamento
9. Programa Turismo e Mobilidade	9.1 Incluir no Mapa Turístico e folders para visitantes as linhas que podem ser utilizadas para acessar os atrativos			Mapa turístico com linhas de ônibus criado e em circulação		• Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana • Secretaria de Turismo, Cultura e Esporte
	9.2 Criar e divulgar cicloturismo para acesso a atrativos turísticos, valorizando este modal e segmento conjuntamente com a identidade da localidade, conforme **Anexo 06**		4 atrativos turísticos integrados por bicicleta	8 atrativos turísticos integrados por bicicleta	12 atrativos turísticos integrados por bicicleta	• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Turismo, Cultura e Esporte
	9.3 Revitalizar o calçadão da Rua São João			Calçadão da Rua São João revitalizado		• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Turismo, Cultura e Esporte
	9.4 Ampliar calçadões, conforme indicações do **Programa de Melhoria de Infraestrutura para Transporte Não-Motorizado (3)**					• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Obras
	9.5 Criar e implantar rota pedonal sinalizada, conectando atrativos próximos da praia e da área central		3 atrativos turísticos integrados por rota pedonal	5 atrativos turísticos integrados por rota pedonal	7 atrativos turísticos integrados por rota pedonal	• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Turismo, Cultura e Esporte

Programa	Ações	Metas de execução				Responsável e coparticipantes
		Permanente	Curto (até 4 anos)	Médio (de 4 a 8 anos)	Longo (8 a 10 anos)	
	9.6 Complementar e padronizar a sinalização turística de Peruíbe, utilizando como base o SINALVIM e o Guia Brasileiro de Sinalização Turística					• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Turismo, Cultura e Esporte
10. Programa de Educação e Mobilidade para Todos	10.1 Criar e implantar campanhas para pedestres, destacando a necessidade de atravessar na faixa de pedestres, de sinalizar a intenção de atravessar a via e de esperar a sinalização verde nos semáforos em travessias a pé. Utilizar números de atropelamentos nos últimos anos para sensibilizar o público	Mínimo uma campanha por ano				• Secretaria de Planejamento
	10.2 Criar e implantar campanhas para motociclistas, destacando a necessidade de direção segura, respeito ao pedestre e à sinalização	Mínimo uma campanha por ano				• Secretaria de Planejamento
	10.3 Realizar campanhas para educação do ciclista, quanto à utilização segura dos espaços compartilhados, vias comuns e segregadas, incluindo a divulgação de material educativo em redes sociais, pedaladas educativas (como Bike Anjo) e atuação em escolas, nos bairros onde é comum pais e crianças utilizarem o modal	Mínimo uma campanha por ano				• Secretaria de Planejamento
	10.4 Realizar campanhas de valorização do pedestre e pessoas com dificuldade de locomoção e com deficiência, junto a motoristas em geral, com divulgação em redes sociais, internet e escolas	Mínimo uma campanha por ano				• Secretaria de Planejamento
	10.5 Alinhar atividades existentes de Educação para o Trânsito na rede escolar às diretrizes da PNMU, quanto à valorização do transporte público e não motorizado, com a realização de atividades práticas e caminhadas e pedaladas no entorno das escolas	Mínimo uma campanha por ano				• Secretaria de Planejamento
	10.6 Promover de caminhada e/ou pedalada cidadã em datas festivas, com a interdição de vias para o tráfego de bicicletas e pedestres					• Secretaria de Planejamento
11. Programa Cidade para Todos	11.1 Atualizar mapeamento das áreas com potencial para regularização					• Secretaria de Planejamento
	11.2 Efetuar o Plano Operacional do Transporte Coletivo considerando o atendimento das áreas sujeitas a regularização e os respectivos potenciais de adensamento		Plano Operacional do Transporte Coletivo elaborado			• Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana
	11.3 Prever no **Plano de Circulação Viária** a integração à cidade e ao sistema viário principal das áreas com potencial para regularização, especialmente daquelas onde o adensamento é mais acelerado, como Jd. Erminda e Caraguava, considerando a necessidade de segurança para o tráfego de pedestres e ciclistas		Lei do sistema viário aprovada			• Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana • Plano de Mobilidade Urbana • Lei do Sistema Viário

Programa	Ações	Metas de execução				Responsável e coparticipantes
		Permanente	Curto (até 4 anos)	Médio (de 4 a 8 anos)	Longo (8 a 10 anos)	
12. Programa de Gestão em Mobilidade	12.1 Implantar grupo de trabalho para a mobilidade urbana, envolvendo a Secretaria de Planejamento, de Obras e de Defesa Social nas seguintes atividades mínimas: • Avaliação preliminar de resultados de indicadores e ações do ano em finalização, com a elaboração de planos de correção, caso necessário; • Planejamento anual das ações e objetivos periódicos do PlanMob Peruíbe para o período seguinte; • Detalhamento das diretrizes relativas à mobilidade do PPA para o orçamento anual • Avaliação de desafios prioritários para cada ano e estratégias de superação • Inclusão de programas e ações no PPA correspondente • O grupo pode ser utilizado ainda para a avaliação de empreendimentos potencialmente geradores de impacto		Grupo de trabalho para a mobilidade urbana implantado e atuando			• Secretaria de Planejamento • Secretaria de Obras • Secretaria de Defesa Social (Departamento de Mobilidade Urbana)
	12.2 Elaborar plano de aplicação de tecnologia no Departamento de Mobilidade Urbana, prevendo investimentos em recursos para automatização de fiscalização e liberação de profissionais para outras atividades			Plano de aplicação de tecnologia no Departamento de Mobilidade Urbana elaborado		• Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana
	12.3 Organizar o Departamento de Mobilidade Urbana a partir das funções que lhe são legalmente atribuídas e das que são acrescidas com a política de mobilidade, com a definição de equipes de fiscalização e gestão específicas para sistemas críticos como transporte coletivo		Departamento de Mobilidade Urbana reestruturado			• Departamento de Mobilidade Urbana
	12.4 Incluir nas atribuições da Secretaria de Defesa Social a possibilidade da Guarda Municipal realizar ações de fiscalização de trânsito, em conformidade com o Código Nacional de Trânsito e a Jurisprudência do STF		Lei Municipal que dispõe sobre Estrutura Administrativa revista e adaptada			• Gabinete do Prefeito • Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana • Jurídico • Câmara dos Vereadores
	12.5 Implantar projeto de padronização de fluxo de informações, com mapeamento de atividades e processos para otimização de operações do Departamento de Mobilidade e avaliação da necessidade de ampliação de equipe		Departamento de Mobilidade Urbana reestruturado			• Departamento de Mobilidade Urbana
	12.6 Implantar indicadores de gestão e desempenho para a mobilidade, conforme Plano de Monitoramento, Avaliação e Revisão. Os indicadores devem ter divulgação obrigatória anual e permitir a avaliação do andamento da implantação do PlanMob e da evolução da mobilidade em Peruíbe. Sistemática de análise deve ser implantada para assegurar a tomada de ações corretivas caso seja necessário					
	12.7 Realizar reuniões anuais no Conselho da Cidade e na Câmara de Vereadores, nas quais a equipe do Departamento de Mobilidade apresentará os resultados dos indicadores do PlanMob Peruíbe e do sistema de transporte coletivo					
	12.8 Realizar treinamento com fiscais e outros órgãos de apoio de fiscalização, como a Guarda Municipal, ampliando as ações nas áreas de Zona Azul e padronizando os procedimentos de autuação e orientação aos cidadãos					
	12.9 Criar e implantar de sistemática de registro das ações do PlanMob Peruíbe e seus resultados, de modo a documentar a transformação e benefícios para a localidade					

Programa	Ações	Metas de execução				Responsável e coparticipantes
		Permanente	Curto (até 4 anos)	Médio (de 4 a 8 anos)	Longo (8 a 10 anos)	
	12.10 Adotar ferramenta de gestão para acompanhamento de implantação das ações do PlanMob Peruíbe (**Anexo Eletrônico – planilha excel**), com indicação de situação de cada uma, responsável e gargalos, quando existirem					
	12.11 Organizar o Caderno Municipal da Mobilidade Urbana, a ser disponibilizado via internet, com a juntada de leis, decretos, regramentos e cartilhas vigentes referentes à Mobilidade Urbana de Peruíbe, incluindo a PMMU					
	12.12 Adaptar a estrutura administrativa da Prefeitura Municipal de Peruíbe para o atendimento das disposições da política municipal de mobilidade urbana (PlanMob Peruíbe), o que inclui: • Criação de equipe para orientação e fiscalização de calçadas na Secretaria de Obras • Ajuste funcional, de recursos humanos, técnicos e materiais, do Departamento de Mobilidade Urbana, como a equipe para central de controle, cálculo e divulgação de indicadores, registro e gestão de reclamações de transporte público e criação e implantação de campanhas de educação para a mobilidade • Ajuste funcional da Secretaria de Planejamento, de modo a disponibilizar recursos humanos e técnicos para a elaboração de projetos de captação de recursos junto a outras esferas de governo, além da realização de parcerias público-privadas, para a viabilização das ações e programas do PlanMob Peruíbe		Lei Municipal que dispõe sobre Estrutura Administrativa revista e adaptada			• Gabinete do Prefeito • Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana • Jurídico • Câmara dos Vereadores
	12.13 Reorganizar e ativar o Fundo Municipal de Trânsito, que deve ter como órgão executivo o grupo de trabalho de transporte e ser fiscalizado pelo Conselho da Cidade. Os recursos do fundo deverão ser aplicados conforme planejamento anual do grupo para a mobilidade		Fundo Municipal de Trânsito reestruturado			• Gabinete do Prefeito • Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana • Conselho da Cidade
	12.14 Revisar a legislação incidente sobre a Zona Azul, direcionando parte dos recursos de responsabilidade da prefeitura para o Fundo Municipal de Trânsito (hoje vão para o Fundo Social de Solidariedade)		Lei da Zona Azul revisada			• Gabinete do Prefeito • Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana • Jurídico • Câmara dos Vereadores
	12.15 Capacitar as equipes técnicas da Prefeitura Municipal de Peruíbe, prioritariamente do Departamento de Mobilidade Urbana e da Secretaria de Planejamento quanto a: • Política Nacional de Mobilidade Urbana • Política Municipal de Mobilidade Urbana • Planejamento Urbano • DOTS – Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável • Gestão de projetos					• Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana
	13.1 Criar e implantar de maneira sistemática de registro das ações do PlanMob Peruíbe e seus resultados, de modo a documentar a transformação e benefícios para a localidade					• Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana

Programa	Ações	Metas de execução				Responsável e coparticipantes
		Permanente	Curto (até 4 anos)	Médio (de 4 a 8 anos)	Longo (8 a 10 anos)	
na de Mobilidade Participativa e Tr	13.2 Realizar reuniões anuais no Conselho da Cidade e na Câmara de Vereadores, nas quais a equipe do Departamento de Mobilidade apresentará os resultados dos indicadores do PlanMob Peruíbe e do sistema de transporte coletivo					• Gabinete do Prefeito • Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana • Conselho da Cidade • Câmara dos Vereadores
	13.3 Divulgar anualmente os principais resultados dos indicadores do PlanMob Peruíbe e do sistema de transporte coletivo (valor de subsídio, percentual de gratuidade, percentual de viagens com integração, percentual de utilização da bilhetagem eletrônica, número de passageiros por linha, resultados dos indicadores, consolidação das queixas), no Boletim Oficial do Município, na página da prefeitura na internet e suas redes sociais					• Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana
	13.4 Realizar audiências para apresentar as revisões do Plano Operacional do Transporte Coletivo					• Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana
	13.5 Realizar pesquisa periódica (no mínimo anual) para verificação da satisfação dos cidadãos com o sistema de transporte coletivo e investimentos realizados em ciclovias, calçadas e melhoria viária					• Secretaria de Planejamento • Departamento de Mobilidade Urbana
	13.6 Criar aplicativo para mapeamento colaborativo do sistema cicloviário e de sua infraestrutura, além de estabelecimentos com infraestrutura para receber ciclistas, onde possam ser assinalados também pontos onde é necessária intervenção para melhoria			Aplicativo implantado		• Secretaria de Planejamento

PROJETO DE LEI Nº 54, DE 20 DE AGOSTO DE 2019 - fls. 87

Anexo 08 - Relatório contendo o registro sintético das reuniões realizadas com equipe técnica e sociedade civil

Reunião	Data e local	Público	Assunto discutido
Audiência Pública (Etapas 2 e 3)	25/04/2017 às 18h na Câmara Municipal de Vereadores	Sociedade Civil (ver **Lista de Presença 01** e **Registro Fotográfico 01**)	• Apresentação do Diagnóstico e Soluções de Outras Localidades (ver **Apresentação 01**) • Coleta de contribuições da sociedade civil (ver **Contribuições 01**)
Reunião técnica	25/04/2017 às 14h na Prefeitura Municipal	Gestores Públicos (ver **Lista de Presença 02**)	• Apresentação da estrutura do Plano de Mobilidade, com os objetivos e diretrizes • Discussão inicial sobre as diretrizes para a construção da Lei de Parcelamento do Solo **(Etapa 5)** • Discussão inicial sobre a hierarquização e diretrizes viárias **(Etapa 5)**
Reunião técnica	17/05/2017 às 14h na Prefeitura Municipal	Gestores Públicos (ver **Lista de Presença 03** e **Registro Fotográfico 02**)	Apresentação do: • Plano de Ação (programas e ações) • Plano de Monitoramento, Avaliação e Revisão • Plano de Investimento
Reunião do Conselho da Cidade	29/05/2017 às 15h na UAP	Conselho da Cidade (ver **Lista de Presença 04**)	• Apresentação do (ver **Apresentação 02**): ○ Plano de Ação (programas e ações) ○ Plano de Monitoramento, Avaliação e Revisão ○ Plano de Investimento • Coleta de contribuições