

PROPOSTA INICIAL



PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE VALENÇA

Anexo I

Hierarquia da Mobilidade Urbana

1. Circulação a Pé
2. Circulação de Bicicleta
3. Transporte Coletivo
4. Transporte Público Motorizado Individual
5. Transporte de Cargas
6. Sustentabilidade
7. Educação e Incentivo à Mobilidade

1. Circulação a Pé

1.1 - PROPÓSITO:

1. Considerar locomoções a pé.

II. OBJETIVOS:

1. Aumentar a atratividade pelo deslocamento a pé, através da padronização e melhoria das calçadas e incentivo pelo caminhar;
2. Garantir a integralidade nos bairros, considerando aspectos como moradia e trabalho e demais serviços;
3. Incentivar os deslocamentos a pé aos equipamentos esportivos, parques e praças;
4. Priorizar os deslocamentos a pé ao centro comercial;
5. Aumentar a segurança dos pedestres nas travessias.

III. PLANO DE AÇÃO:

1. Elaborar estudo quantitativo e qualitativo sobre a situação atual das calçadas na cidade;
2. Normatizar a padronização de construção, instalação, manutenção, e intervenção de calçadas, passeios públicos, mobiliário urbano e infraestrutura, considerando as especificidades locais;
3. Estabelecer os critérios mínimos de obrigatoriedade de segurança viária do município na análise de projetos, considerando a implantação de sinalização para pedestres com deficiência visual (tátil ou sonora) em pontos de travessia de meio de quadra e acordo com o Código de Transito Brasileiro e Estatuto da Pessoa com Deficiência, lei 13.146/2015;

4. Exigir dos concessionários de serviços públicos no município de Valença, a requalificação das calçadas, eliminando os desníveis de piso, ocorridos por tampões destas empresas tais como água, telefonia e energia, quando de suas responsabilidades;
5. Flexibilizar as legislações existentes sobre calçadas, autorizando o poder público a instalar, executar, manter, requalificar calçadas de lotes privados e permitir a cobrança por tais serviços do proprietário;
6. Incluir dispositivos luminosos de alerta para motoristas em locais de travessia de pedestres e ciclistas;
8. Adequar o tempo de abertura/fechamento dos semáforos visando promover a travessia segura de pedestres;
9. Limitar a 30 km/h a velocidade máxima, nos logradouros do município, especialmente:
 - Av. Nilo Peçanha;
 - Rua Padre Luna;
 - Ladeiras da Rua dos Mineiros;
 - Entorno do Jardim Cima;
 - Rua Benjamim Guimarães até Rua Dr. Sousa Nunes;
 - Entorno do Hospital Escola;
 - Rua Dom Rodolfo Pena entre as Ruas Durval Curzio e Sgto Vitor Hugo.
10. Aumentar, quando possível, o espaço pedonal nas áreas centrais e nas vias de maior fluxo de pedestres, prevendo a diminuição de raios de curvatura, elevação das faixas de travessias para o nível da calçada, espaços compartilhados (pedestres, ciclistas e ônibus), calçadas e zonas;
11. Revitalizar e ampliar a acessibilidade e segurança viária de cruzamentos e rotas de caminhada nas praças e espaços públicos com a implantação de sinalizações horizontais e verticais, onde couber;
12. Construir e revitalizar as calçadas considerando os critérios de análise de demanda, qualificando as calçadas nas vias das áreas centrais e nas vias de maior presença de pedestres com arborização urbana adequada e de porte médio, garantindo seu desenvolvimento, e implantar mobiliário urbano padronizado em conformidade com normativas municipais;
13. Incluir nos projetos públicos viários, de infraestrutura urbana e de edificações sinalização e comunicação visual e sonora de forma acessível;
14. Tornar os edifícios e equipamentos públicos existentes acessíveis espacialmente.
15. Instituir Lei municipal que obriga as empresas concessionárias de telefonia, energia elétrica, Tv a cabo e Internet a implantar as suas redes no centro comercial de forma subterrânea em um prazo máximo de 10 (dez) anos, determinando prévia consulta a legislação quanto ao uso do solo para este fim.

IV. INSTRUMENTOS:

1. Lei municipal referentes a calçadas: revisão e unificação;
2. Programa Municipal de Incentivo à Caminhabilidade: elaborar e implementar, definindo áreas de ação (áreas centrais e de grande fluxo de pedestres e de acesso ao centro, incluindo pontos de intermodalidade, ou seja, que integra diferentes meios e transportes), definindo um cronograma de implementação progressiva na cidade;
3. Projetos de Infraestrutura de Equipamentos Públicos: elaboração e implementação, permitindo acesso total aos serviços públicos;
4. Programa de Arborização Urbana: estudos para criação do projeto de lei que o institui, definido as espécies adequadas a cada área, buscando preservar, realocar ou replantar árvores em todo o município;

5. Projetos de segurança viária: atribuir ao órgão municipal de trânsito, o planejamento, regulação da padronização e/ou critérios para o planejamento da construção, manutenção e revitalização de calçadas definindo critérios de segurança viária;

6. Implantação do Departamento Transito e Mobilidade Urbana - Unidade responsável pelos projetos, fiscalização, construção e manutenção de calçadas, junto à Secretaria de Serviços Públicos.

V. METAS:

1. Instituir o Programa Municipal de Incentivo à Caminhabilidade no primeiro semestre de 2020;

2. Reduzir anualmente o número de vítimas fatais de trânsito até 2022;

3. Elaboração dos Projetos de Infraestrutura de Equipamentos Públicos até o segundo semestre de 2024 ;

4. Criar o Programa de Arborização Urbana até o segundo semestre de 2022;

5. Elevar constantemente o índice de deslocamentos a pé;

6. Estabelecer o Índice de Áreas Verdes Urbanas de recreação e lazer por habitante, e garantir acesso a essas áreas por no máximo 15 minutos de caminhada e práticas esportivas;

2. Circulação de Bicicleta

I. PROPÓSITO:

1. Aumentar o índice de utilização de bicicleta.

II. DIRETRIZES:

1. Ampliar a atratividade do sistema de transporte por bicicletas;

2. Garantir a qualidade de infraestrutura das vias cicláveis, considerando a segurança dos ciclistas e bicicletas;

3. Garantir a completude nos bairros, considerando moradia e trabalho.

III. PLANO DE AÇÃO:

1. Elaborar uma avaliação quantitativa e qualitativa da situação das ciclovias existentes e aferir um índice ciclovitário;

2. Elaborar pesquisa de demandas locais com usuários e elencar trajetos necessários e passíveis de receber ciclovias;

3. Estabelecer os critérios mínimos de segurança viária do município na análise de projetos;

4. Estudar a possibilidade de executar ciclovias no mesmo nível do passeio público;

5. Estudar a possibilidade de transportar bicicletas juntamente ao transporte coletivo;

6. Considerar nos projetos o emprego de ciclovias em vias acima de 50km/h e ciclofaixas nas demais;

7. Definir rotas de ligação dos bairros ao centro e definir trajetos contínuos;

8. Definir a rede ciclovitária da cidade em mapas e estabelecer padrões mínimos de infraestrutura;

9. Incluir nos projetos públicos sinalização com identificação das vias cicláveis (nomenclatura e mapas) e que permita o planejamento de roteiros;
10. Implantar bicicletários com proteção contra intempéries e sistema de segurança e paraciclos próximos à comércios e serviços em áreas comerciais e nas rodoviárias do município;
11. Implementar um sistema de compartilhamento de bicicletas na cidade;
12. Reduzir a disponibilidade de vagas de estacionamento de veículos nos logradouros públicos para criar as vagas para bicicletas;
13. Construir e revitalizar as ciclovias considerando os critérios de análise para aferir a demanda cicloviária;
14. Editar lei municipal que exija que médias e grandes empresas possuam vestiários e vagas de bicicletas definidas;
15. Criar um banco de consultas e planejamento de roteiros passíveis de serem realizados através da bicicleta;
16. Fortalecer a fiscalização da qualidade da infraestrutura das vias cicláveis e sobre o comportamento dos ciclistas, assim como campanhas cicloviárias educativas, inclusive nas escolas de nível fundamental e médio.
17. Conceber um plano de transporte cicloviário a médio e longo prazo, abordando estratégias que consistem na implantação de infraestrutura de rede destinada a complementar o capital de obras referente ao setor de transporte e incorporar projetos específicos, bem como promover recomendações como:
 - a) identificar as lacunas de transporte;
 - b) reduzir as emissões de gases poluidores;
 - c) promover programas de saúde pública,
 - d) desenvolver planos decenais de novas infraestruturas de ciclovias e de tráfego que comportem o crescimento da população.

IV. INSTRUMENTOS:

1. Leis municipais referentes a bicicletas, ciclovias e ciclofaixas;
2. Plano Municipal Cicloviário: elaboração, incluindo áreas prioritárias de ação, pontos de intermodalidade e cronograma de implementação progressiva na cidade;
3. Critérios de padronização e de segurança viária: atribuir ao órgão municipal de trânsito o estabelecimento e regulação da construção, manutenção e revitalização de faixas cicloviárias;
4. Vincular ao Departamento de Mobilidade Urbana a fiscalização da infraestrutura cicloviária;
5. Plano Viário: Alteração do Sistema Viário de Valença, incluindo neste a malha cicloviária;
6. Estabelecer cronograma físico-financeiro para a implantação e/ou revitalização das ciclovias, priorizando, se houver, a execução dos trechos de conexão das vias existentes;
7. Instituição de um cronograma de para estimular o uso de bicicletas como o Dia da Bike e Dia de Bike ao Trabalho promovendo eventos de cidadania conjuntamente, inclusive nos distritos, através das subprefeituras.

V. METAS:

1. Avaliar a infraestrutura viária para instituir o Plano Municipal Cicloviário no segundo semestre de 2020;

2. Realizar o diagnóstico quantitativo e qualitativo e aferir um índice de demanda cicloviária no segundo semestre de 2020, atualizando a cada 2 (dois) anos esse índice;
3. Aperfeiçoar e ampliar a malha de ciclovias/ciclofaixas/ciclorrotas até 2025, aumentando gradativamente os deslocamentos feitos por bicicletas;
4. Reduzir anualmente o número de acidentes de trânsito envolvendo ciclistas, inclusive os de vítimas fatais até 2020;
5. Até 2022 todos os edifícios públicos deverão possuir bicicletários ou paraciclos seguros;
6. Até 2030 todas as ciclorrotas, ciclofaixas e ciclovias deverão possuir índice cicloviário satisfatório;
7. Até 2026 todas as rotas cicláveis devem atender a no mínimo 70% dos critérios de segurança viária estabelecidos;
8. Atingir até 2026, índice satisfatório de completude de ciclovias nos bairros;

VI. INDICADORES:

1. Índice de demanda cicloviária;
2. Índice de completude;
3. Índice de participação do modal medido anualmente, quando utilizados os intermodais pelos munícipes;
4. Porcentagem de vias cicláveis versus quilômetros de vias urbanas;

VII. ÓRGÃO MUNICIPAL RESPONSÁVEL:

Departamento de Transito e Mobilidade Urbana - a ser instituído

3. Transporte Coletivo

I. PROPÓSITO:

1. Aumentar o índice de deslocamentos por transporte coletivo público.

II. DIRETRIZES:

1. Ampliar a atratividade do sistema de transporte coletivo;
2. Garantir a qualidade da infraestrutura voltada ao transporte coletivo;
3. Reduzir o custo operacional do sistema através de ações de eficiência e de financiamento para modicidade da tarifa;
4. Garantir o acesso próximo aos pontos de embarque/desembarque do sistema de transporte coletivo.

III. PLANO DE AÇÃO:

1. Estruturar um sistema centralizado contínuo de fiscalização e monitoramento do sistema e de câmeras, dispondo de informações dos diversos envolvidos, e compartilhando-as com os gestores, operadores e usuários;
2. Fortalecer o departamento gestor do sistema de transporte coletivo;

3. Criar ferramenta, ou firmar convênios com empresas que já a ofereçam, de consulta e planejamento de roteiros, com informações em tempo real, integrada aos demais modais e de forma acessível a todos (sites, aplicativos para celulares, via telefone);

4. Implantar em todos os terminais rodoviários e nos distritos, dispositivos eletrônicos de informação ao usuário em tempo real (tempo de espera, próximo ônibus, linhas acessíveis). Deve disponibilizar ainda informações de horários de ônibus e mapas (podendo estes ser no formato tradicional), entre outras que possam ser convenientes, especialmente para turistas e visitantes;



5. Disponibilizar em todos os pontos de ônibus informações como linhas que passam pelo ponto, mapas de localização, número de telefone de atendimento ao usuário, entre outras que possam ser relevantes;

6. Implementar dispositivos que melhorem a eficiência dos pontos de embarque/desembarque e acostamentos, através de sinalização horizontal e vertical e melhoria da infraestrutura;

7. Suprimir as vagas para táxis na parte da Avenida Nilo Peçanha para antecipar a duplicação existente desde o início da Rua dos Mineiros até a curva com a Rua Silva Jardim para melhor escoamento dos ônibus e do fluxo em geral;

8. Criar o índice de requisitos de qualidade nos ônibus, abrigos e estações;

9. Criar e implementar um SAC – Serviço de Atendimento ao Cidadão - no Departamento de Transito em conformidade com as leis e normativas vigentes;

10. Elevar o número de veículos com elevadores oferecidos no sistema;

11. Criar mecanismos de incentivo como a implantação de um 'Cartão de Passagem', pois através de um programa de fidelização, oferta de pacotes especiais, descontos e subsídio, inclusive aos empregadores, elevam-se o provimento de informações referente à origem/destino, previsão de arrecadação e qualificação da demanda do município;



12. Elaborar estudo dos possíveis meios de financiamento e/ou subsídio do sistema de forma a ampliar os investimentos na infraestrutura do sistema e a modicidade da tarifa;

13. Tornar a recarga do 'Cartão de Passagem' mais acessível aos usuários, firmando parcerias com estabelecimentos para o oferecimento deste serviço e possibilitando a recarga online por meios de pagamentos eletrônicos;

14. Dar prioridade a pavimentação e requalificação de ruas que possuem linhas de transporte coletivo;

15. Tornar o Terminal Rodoviário Princesa da Serra (Rodoviária Nova) em ponto de intermodalidade de transporte, aperfeiçoando e ampliando comércio/serviços públicos e privados;

16. Garantir a qualidade de atendimento e o treinamento dos motoristas dentro das empresas de transporte coletivo, dos serviços públicos de transportes, taxistas, os do transporte escolar, de funcionários de empresas etc.

IV. INSTRUMENTOS:

1. Plano de Diretrizes e Operacionalização Efetiva do Transporte Coletivo;

2. Centro de Controle Operacional e de Segurança: atribuições de gestão e monitoramento do sistema, captação de informações, rastreamento da frota, compartilhamento com órgãos de segurança, alimentador de banco de dados para mobilidade e fiscalização;

3. Programa de requalificação dos pontos de captação de passageiros nos bairros com abrigos de ônibus: definir diretrizes de padronização da infraestrutura, critérios de acessibilidade/desenho universal e perspectiva de intermodalidade;
4. Plano de Negócios dos Terminais Rodoviários de Cidadania: prever oferta de serviços, locação de espaços, publicidade, etc;
5. Unidade de Fiscalização Ambiental do município;
6. Instituir o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana: destinar o valor arrecadado pelos impostos municipais das empresas de transporte coletivo;
7. Concessão de linhas municipais exclusivas para Vans que contemple locais de topografia acentuada e difícil acesso aos ônibus, observados os requisitos da Lei 8987/95, a fim de complementar e expandir a abrangência do serviço.

V. METAS:

1. Ampliar os deslocamentos e a preferência pelo transporte por ônibus até 2020;
2. Ampliar até 2020 o grau de satisfação geral por parte dos usuários, tendo como base o resultado da pesquisa Qualidade do Ônibus para o grau satisfatório;
3. Até 2026, o valor da tarifa deve ser subsidiado de alguma forma;
4. Até 2020 toda as linhas das linhas troncais devem possuir frota de ônibus de piso baixo;
5. Elaborar o Plano de Diretrizes do Transporte Coletivo no segundo semestre de 2020;
6. Até 2030 deve-se reduzir em 50% as emissões geradas pelo sistema de transporte coletivo e 100% até 2045;
7. Até 2026 toda a frota de ônibus do sistema deve ser acessível e em total conformidade com as normativas vigentes;
8. Realizar anualmente a Pesquisa Qualidade do Ônibus;

VII. INDICADORES:

1. Índice de participação modal medido anualmente;
2. Pesquisa Qualidade do Ônibus (qualidade do serviço do transporte coletivo);
3. Velocidade média dos ônibus;
4. Porcentagem investida no subsídio da passagem;
5. Frotas acessíveis.

VIII. ÓRGÃO MUNICIPAL RESPONSÁVEL:

Departamento de Transito e Mobilidade Urbana – a ser instituído

IX. OBSERVAÇÕES:

1. A criação do Fundo Municipal de Mobilidade é uma proposta deste plano:
 - a. O Fundo Municipal da Mobilidade Urbana busca unir esforços e recursos públicos e privados, no sentido de buscar soluções para o trânsito do município e investir em transportes alternativos, como Transportes por Vans e

Mototaxis e tratar o tema como prioridade no Município. A não instituição deste fundo aliado com a questão da saturação das vias de transporte da cidade gera consequências diretas na qualidade de vida da população.

b. As receitas do Fundo da Mobilidade Urbana, entre outros, recursos oriundos de convênios, termos de cooperação e contratos de origem nacional ou internacional, celebrados com a finalidade de destinar recursos ao desenvolvimento de ações para a implementação de políticas públicas voltadas pra este fim.

2. A Velocidade média dos ônibus é um dos indicadores de desempenho do funcionamento do sistema de TC, com a execução de obras de qualificação de infraestrutura e melhorias na mobilidade, ocorre o aumento na velocidade média que deve ser monitorada para aferir os reflexos no processo de mobilidade.

3. O Decreto Federal 5.296/2004 determina que até de dezembro de 2014, 100% da frota de ônibus urbano, metropolitano, intermunicipal e interestadual seja totalmente acessível. Dentre os principais requisitos, estabelece que a frota deve possuir piso baixo, total ou parcial, ou piso alto com elevador; espaço reservado para pessoas em cadeiras de rodas e assentos preferenciais. O artigo 34 do decreto expõe que os sistemas de transporte coletivo são considerados acessíveis quando todos os seus elementos são concebidos, organizados, implementados e adaptados, segundo conceitos de desenho universal, garantindo o uso pleno com segurança e autonomia por todas as pessoas.

4. Transporte Público Motorizado Individual

I. PROPOSITO:

1. Diminuir o índice de deslocamentos por transporte motorizado individual.

II. DIRETRIZES:

1. Reduzir a atratividade dos deslocamentos rotineiros realizados através de carros e motos;

2. Utilizar mecanismos de regulação para incentivar a mobilidade sustentável.

III. PLANO DE AÇÃO:

1. Definir rotas de ligação dos bairros aos centros e trajetos alternativos, com fluidez e padrão mínimo de sinalização;

2. Viabilizar a consulta e o planejamento de roteiros passíveis de serem realizados através de carros e motos;

3. Elaborar um estudo para ampliação de vagas de estacionamento a serem oferecidas através do sistema rotativo criado pela lei 2.993/2017, e regulamentado pelo Decreto 41/2018, inclusive em áreas de bairros centrais;

4. Promover junto ao Governo do Estado a mudança na forma de cálculo do IPVA - considerando itens como o impacto do veículo na via e emissões de CO₂;

5. Tornar facultativo a disponibilização de vagas de estacionamento para carros e motos em empreendimentos comerciais, de serviço e industriais, não se aplicando as destinadas a idosos, PCD e pessoas com mobilidade reduzida, áreas de bicicletários (quando passível de conversão) e vagas de embarque/desembarque e carga/descarga conforme dispostos em normativas e leis vigentes.;

6. Garantir porcentagem mínima de táxis acessíveis (em conformidade com as leis vigentes e especificações do CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito);



7. Revisar a cobertura de oferta dos serviços de táxis e veículos autorizados na cidade (quantidade, localização, pontos de táxis, vagas) e autorizar pontos com atividades e eventos noturnos;
8. Regular a identidade visual dos táxis e serviços de fretamento de forma a facilitar sua identificação e fiscalização;
9. Promover treinamentos e cursos contínuos aos taxistas, em parceria com órgãos de trânsito e iniciativa privada, sobre regras de trânsito, direção defensiva, primeiros socorros, atendimento à pessoa com mobilidade reduzida e atendimento ao turista.

IV. INSTRUMENTOS:

1. Novo Plano Viário com a consolidação da malha viária e os prolongamentos/vias propostas;
2. Ferramenta de informação para consulta de rotas alternativas;
3. Instituição de Lei de Ordenamento Urbano, em consonância com o Plano Diretor;
4. Proposta de alteração da Lei Estadual nº 5.430, de 01 de Abril de 2009 e Regulamento do IPVA (a ser encaminhada ao governo Estadual);
5. Programa de reimplantação e operação do estacionamento rotativo (operado pelo Poder Público Municipal e/ou terceiro, com função de arrecadar recursos para o Fundo Municipal de Mobilidade);
6. Legislação municipal de autorização e fiscalização de serviços de fretamento e outros, revisada se houver;
7. Estudo de viabilidade para criação de Central Única de atendimento por táxi;
8. Regulamentação dos serviços de táxi para o pagamento por meio eletrônico (aplicativo, cartões, etc);
9. Programa de atendimento e operação de táxis na cidade: pontos de táxi realocados e com identidade visual.

V. METAS:

1. Redução constante dos deslocamentos realizados por veículo motorizado individual até 2026;
2. Elaboração do programa de implantação e operação do estacionamento rotativo e implantação do novo sistema até Julho de 2019;
3. Destinar 5% da arrecadação do estacionamento rotativo público para o Fundo Municipal de Mobilidade;
4. Regulamentação das novas regras de estacionamentos privativos até Julho de 2019;
5. Elaboração do programa de atendimento e operação de táxis na cidade até dezembro de 2020;

VI. INDICADORES:

1. Índice de participação dos modos do transporte medido anualmente;
2. Destinação de 5% da arrecadação do estacionamento rotativo para o Fundo de Mobilidade Urbana;
3. Frota acessível de táxis.

VII. ÓRGÃO MUNICIPAL RESPONSÁVEL:

Departamento Municipal de Trânsito e Mobilidade Urbana – a ser instituído

IX. OBSERVAÇÕES:

1. IPVA - Imposto sobre a propriedade de veículos automotores que tem como fato gerador a propriedade, plena ou não, de veículos de qualquer espécie.

2. A faculdade de vagas de estacionamento em empreendimentos não se aplica as destinadas a idosos, PcD e pessoas com mobilidade reduzida, áreas de bicicletário (quando passível de conversão) e vagas de embarque/desembarque e carga/descarga conforme dispostos em normativas e leis vigentes.

5. Transporte de Cargas

I. PROPÓSITO:

Reduzir os impactos deste modo sobre a circulação viária, meio ambiente e vizinhança.

II. DIRETRIZES:

1. Organizar os deslocamentos realizados por veículos rodoviários de cargas na cidade, especialmente em áreas de alta circulação de pedestres, residenciais e de proteção e preservação ambiental;

2. Coibir com frequência o transporte irregular de carga e ampliar o monitoramento preventivo no deslocamento de cargas perigosas.

III. PLANO DE AÇÃO:

1. Elaborar estudo técnico específico sobre a circulação de cargas e operações associadas (identificando origem/destino, tipo de veículos, volumes transportados, identificação de gases poluentes e sua quantidade, etc);

2. Reforçar no Projeto de Lei de Ordenamento Urbano proposta para permissão de implantação de empreendimentos logísticos em faixas viárias e rodoviárias, mediante aprovação do EIV (Estudo de Impacto de Vizinhança), em zona permitida no Plano Diretor;

3. Atualizar as restrições de circulação e abrangência permitida à circulação de veículos de carga e descarga no centro e regularizar as demais áreas da cidade;

4. Executar, quando possível, as correções em vias de grande circulação de veículos transportadores de carga (médio e de grande porte): geometria, cruzamentos, pavimentação;

5. Implantar placas indicativas de trânsito nas principais rotas de acesso até os principais destinos;

6. Destinar a arrecadação do ISS (Imposto sobre Serviço) das transportadoras e empresas do ramo de logísticas para o Fundo Municipal de Mobilidade, estabelecendo rubrica destinando-a exclusivamente para a pavimentação de vias (incluindo pintura e sinalização);

7. Ampliar a fiscalização sobre veículos em circulação não licenciados/cadastrados e/ou em não conformidade com as normas de transporte (caminhoneiros, motociclistas, freteiros, motoristas de caminhonetes, etc.).

8. Inteirar as empresas estabelecidas no Município de Valença, que os veículos de carga ou transporte de passageiros que possuam publicidade afixada, deverá obrigatoriamente, incluir mensagem educativa de trânsito a ser conjuntamente veiculada, consoante com o CTB, art. 77-B, § 1^o. Inciso I.

IV. INSTRUMENTOS:

1. Projeto de lei municipal para regulamentar o serviço de carga e descarga em Valença;

2. Programa Municipal de Conservação de Vias de Tráfego.

V. METAS:

1. Criação da Lei de transporte e circulação de cargas num prazo de 02 (dois) anos após a aprovação deste plano;
2. Elaboração do Programa Municipal de Conservação de Vias de Tráfego num prazo de 12 (doze) meses após a aprovação do PMUV.

VI. INDICADORES:

1. Índice de trafegabilidade de rotas;
2. Índice de redução da poluição sonora do entorno imediato das vias de grande circulação de veículos de carga pesada;
3. Índice de redução da poluição ambiental (do ar e por consequência de acidentes) do entorno imediato das vias de grande circulação de veículos de carga pesada;
4. Indicadores de acidentes e impacto sobre a circulação viria e vizinhança nos trajetos da cadeia logística com envolvimento direto de veículos de carga.

VII. ÓRGÃO MUNICIPAL RESPONSÁVEL:

1. Departamento de Transito e Mobilidade Urbana – a ser instituído

6. Mobilidade e Sustentabilidade

I. PROPÓSITO:

1. Reorientar as políticas e estratégias de desenvolvimento urbano de forma a integrá-las ao planejamento da cidade e seus sistemas de transporte.

II. DIRETRIZES:

1. Garantir o acesso à infraestrutura e equipamentos públicos;
2. Estabelecer um novo paradigma para uma gestão integrada das políticas de transporte público, circulação, uso e ocupação do solo;
3. Difundir o conceito de mobilidade sustentável visando a mudança de comportamento das pessoas para uma melhor qualidade de vida na cidade e na sociedade;
4. Promover equidade do uso da malha viária por todos os modos de transporte, principalmente o fundamentado no inciso V do art.6º da Lei Municipal 196/2017, Plano Diretor Participativo de Valença;
5. Aplicar e aperfeiçoar os instrumentos do Estatuto da Cidade e do Plano Diretor de Valença;
6. Ampliar e aperfeiçoar a intermodalidade do transporte de pessoas no município;
7. Ampliar e aperfeiçoar a intermodalidade do transporte de cargas no município;
8. Definir a visão estratégica de Valença para a mobilidade regional.

III. PLANO DE AÇÃO:

1. Desenvolver banco de dados compartilhado que inclua informações sobre políticas públicas e a mobilidade, com a abertura de canal de informação, comunicação e participação pública, registrando:
 - a. acidentes de trânsito;

- b. emissão de multas;
 - c. dados sobre atendimentos hospitalares - inclusive o realizado por ambulâncias - em unidades de saúde (públicas e privadas que realizam atendimentos via SUS: números de atendimentos, internações, recorrências);
2. Criar plataforma digital de consulta e planejamento de roteiros passíveis de serem realizados através de todos os modais, inclusive cargas;
 3. Equipar as unidades de gestão ambiental, como a Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Gerência de Gestão Ambiental para atuar no monitoramento e controle das emissões de poluentes;
 4. Redefinir o conceito de Terminais Rodoviários da Cidadania e sua infraestrutura, oferecer serviços, comércio e a presença da subprefeitura, quando localizados nos distritos;
 5. Elaborar Projetos de Infraestrutura e Equipamentos Públicos, visando aproximar as subprefeituras e os serviços públicos oferecidos em cada abrangência, de forma a prever uma aproximação dos Terminais de cidadania à estas centralidades;
 6. Estudar a viabilidade de estabelecer parcerias entre a prefeitura, lojistas e moradores para requalificar áreas da cidade;
 7. Incluir na LOU (Lei de Ordenamento Urbano) o conceito de fachada ativa, especialmente nas faixas viárias, condicionando o uso do térreo com comércio/serviços;
 8. Incluir na LOU o conceito de Fruição Pública - quando o empreendedor destinar dentro do lote privado uma conexão entre espaços públicos e o mesmo seja de uso público;
 9. Fortalecer o Departamento de Trânsito através da construção de instalações e repartições necessários para sua atuação nos distritos, viabilizando amplamente a realização de programas voltados ao conceito de mobilidade sustentável;
 10. Desenvolver campanhas para a mobilidade sustentável;
 11. Instigar o ensino sobre mobilidade e acessibilidade, desde o nível fundamental na rede escolar, propagando a visão de cidadania na circulação, valorização do pedestre, do ciclista e meios de transporte coletivo, preservação do meio ambiente, saúde e inclusão social;
 12. Divulgar no Portal da Transparência no site institucional da Prefeitura os impactos financeiros no orçamento público causados pelos acidentes de trânsito;
 13. Intensificar a fiscalização de trânsito, através do fortalecimento do Departamento de Trânsito e Mobilidade Urbana, ampliando o quadro de funcionários com técnicos e profissionais como:

1. Engenheiros de Transito

Síntese das Atribuições: Elaborar, desenvolver, planejar, coordenar e controlar projetos de sinalização, engenharia de tráfego e de campo, estudando e definindo características, métodos de execução e recursos necessários; Planejar, fiscalizar e vistoriar obras e serviços de manutenção e instalação da Prefeitura, modificação e ampliação de sistemas técnicos de sinalização e obras correlatas; Analisar projetos, equipamentos e materiais e assessorar processos de aquisição, ampliação e mudança nos materiais dos sistemas de trânsito; Analisar e emitir laudos e pareceres em processos administrativos; Executar outras atividades correlatas à função.

2. Agentes de Transito;

Síntese das Atribuições: Servidor credenciado pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento; Desenvolver atividades de orientação a fluidez do tráfego na zona urbana, rural e nos distritos; prestar orientação aos motoristas, pedestres

e as pessoas físicas e jurídicas que exploram atividades de transporte de cargas e passageiros em geral, inclusive coletivos e escolares no Município, principalmente quanto à segurança, obediência às normas e a sinalização de trânsito e transportes; emitir relatório, laudos, termos, pareceres, lavrar peças fiscais próprias do ato fiscalizador, apoio em diligências, blitz diurnas e noturnas; participar de ações coordenadas de fiscalização com esferas de Poder Público; realizar serviços internos e externos, inclusive informatizados, relacionados com a rotina da repartição; Atividades constantes do art. 24, inciso VI, do CTB.

14. Fiscalizar a emissão de poluentes por veículos automotores em desacordo com Leis e Normativas vigentes. Realizar medições periódicas em pontos estratégicos que possibilitem a correta caracterização das condições de poluição atmosférica e sonora;

15. Capacitar os técnicos da administração municipal que atuam na gestão de políticas urbanas nos conceitos de mobilidade sustentável;

16. Ampliar a cobertura de monitoramento por câmeras no auxílio à gestão da mobilidade;

17. Captar recursos financeiros de fontes nacionais e internacionais para obras de infraestrutura e operação do sistema voltado à mobilidade urbana, orientado por programas e convênios através do SICONV (Federal) e junto ao Governo do Estado do Rio de Janeiro;

18. Desenvolver e melhorar procedimentos rotineiros internos de gestão pública para a avaliação conjunta de impactos de projetos sobre a mobilidade urbana e dos projetos de transporte e circulação no desenvolvimento urbano;

19. Para empreendimentos nos sistemas estruturais de transporte coletivo de média e altas capacidades, estabelecer a obrigatoriedade de elaboração do EIV;

20. Criação de lei municipal de Estudo de Impacto de Vizinhança, já estabelecido regras gerais no art. 4º, Inciso VI da lei 10257/2001, e que o estudo apresente qual a contrapartida por parte do empreendedor, público ou privado, dos investimentos necessários para a provisão de infraestrutura urbana, inclusive as de transporte e circulação, de forma proporcional às novas demandas geradas, caracterizando a incorporação destes custos, inclusive os indiretos, contemplando:

- ✓ **Medidas externas ao empreendimento:** compreendem intervenções físicas, operacionais ou de gerenciamento nos sistemas viário e de controle de tráfego da área de influência diretamente impactada, bem como nos serviços e infra-estrutura de transporte público, se for o caso;
- ✓ **Medidas internas ao empreendimento:** compreendem intervenções para permitir a adequação funcional dos acessos e vias de circulação interna ao empreendimento com o sistema viário lindeiro, bem como a compatibilização entre a oferta e a demanda efetiva de vagas para estacionamento e operações de carga e descarga de veículos, observados os parâmetros de projeto pertinentes a cada categoria de empreendimento. As intervenções recomendadas para mitigar impactos indesejáveis nos sistemas viário e de circulação deverão ser apresentadas sob a forma de estudo conceitual e layout básico. É recomendável a preparação de um plano de implementação das medidas mitigadoras, com a indicação, para cada intervenção proposta, das correspondentes fases e prazos previstos para serem implementadas, bem como dos responsáveis pelos serviços e obras de implantação / manutenção.

21. Definir na lei do EIV quais indicadores deverão ser apresentados nos estudos para medição dos impactos e demandas adicionais sobre a circulação e a infraestrutura, e o que deverá ser transferido como contrapartida social mesmo em situações independentes do próprio empreendimento (demanda de viagens, perfil de usuário, tempo médio de permanência no empreendimento, etc);

22. Elaborar campanhas contínuas de marketing afirmativo para a mobilidade sustentável, promovendo o uso do transporte coletivo e não motorizados, demonstrando os benefícios sociais, ambientais e econômicos, assim

como o uso racional dos veículos individuais motorizados, através de exemplos de campanhas como o “Dia Mundial Sem Carro”;

23. Promover politicamente e desenvolver institucionalmente a visão estratégica de Valença para a mobilidade regional.

IV. INSTRUMENTOS:

1. Estudo detalhado dos pontos críticos de tráfego, o qual estabelece medidas de ação no sistema de circulação e o grau de prioridade entre eles, constantes nos levantamentos de Pólos Geradores de Tráfego;

2. Plano de execução e monitoramento das ações de redução da poluição atmosférica e sonora do município;

3. Fundo Municipal de Mobilidade Urbana;

4. Conselho Municipal da Cidade de Valença, visando sempre a discussão, inovação e a constante busca de melhoria dos instrumentos do PMUV;

5. Unidade gestora da mobilidade no município, como proposto sendo o Departamento Municipal de Mobilidade Urbana, que será a centralizadora das ações que envolvem os diversos modos de transporte e que acomode os sistemas de fiscalização, monitoramento, manutenção, regulação, implantação, informação, execução e segurança relacionados, e responsável por coordenar todas as políticas públicas pelos diversos órgãos que compõe a administração municipal (a estruturação do órgão municipal gestor das políticas de mobilidade urbana);

6. Disque denúncia para informações relacionadas à todos os tipos de transporte e circulação;

7. Projeto da criação Lei do Estudo de Impacto de Vizinhança adequada às propostas do PMUV;

8. Lei da LOU adequada às propostas do PMUV e Plano Diretor;

9. Programa de educação à mobilidade (Vide Capítulo EDUCAÇÃO);

10. Criação e divulgação constantes de projetos e programas relacionados com a mobilidade em Valença, e de promoção do conceito de mobilidade;

V. METAS:

1. Os estudos, planos projetos de lei devem ser concluídos num prazo de 03 (três) anos.

2. Criar o Departamento de Transito e mobilidade Urbana, banco de dados compartilhado e abertura de canal de informação, comunicação e participação pública, em até 12 meses após a aprovação deste PMUV;

3. Criar o Fundo de Mobilidade num prazo de 12 meses após a aprovação do PMUV.

VI. INDICADORES:

1. Indicadores de medição de impactos e demanda adicional sobre a circulação, infraestrutura em empreendimentos geradores de tráfego urbano;

2. Índice de redução da poluição sonora de pontos estratégicos da cidade;

3. Índice de redução da poluição ambiental (do ar e por consequência de acidentes) de pontos estratégicos da cidade;

4. Indicadores de acidentes;

5. Impactos sobre a circulação viária e vizinhança.

VII. ÓRGÃO MUNICIPAL RESPONSÁVEL:

1. Departamento Municipal Trânsito e Mobilidade Urbana – a ser instituído

VIII. OBSERVAÇÕES:

1. Entre tantas informações que o banco de dados poderá receber, estão informações sobre acidentes de trânsito, emissão de multas, dados sobre atendimentos hospitalares e na futura Unidade de Pronto Atendimento 24hs- inclusive o realizado por ambulâncias - em unidades de saúde (públicas e privadas que realizam ou não atendimento via SUS: números de atendimentos, internações, recorrências);
2. As campanhas de educação à mobilidade devem ocorrer paralelamente às medidas de melhoria do TCU e meios de circulação não motorizados.

7. EDUCAÇÃO E SUSTENTABILIDADE

I. PROPOSIÇÃO:

Difundir o conceito de mobilidade sustentável visando a mudança de comportamento das pessoas para uma melhor qualidade de vida na cidade e na sociedade.

II. DIRETRIZES:

1. Propagar e conscientizar os cidadãos para a mobilidade sustentável;
2. Reduzir o número de infrações de trânsito e de vítimas de acidentes;
3. Aumentar o uso de modais não motorizados, coletivo e o uso consciente do transporte motorizado individual.

III. PLANO DE AÇÃO:

1. Instigar o ensino sobre mobilidade e acessibilidade, desde a alfabetização na rede escolar municipal, propagando a visão de cidadania na circulação, valorização do pedestre, do ciclista e meios de transporte coletivo, preservação do meio ambiente, saúde e inclusão social;
2. Capacitar os técnicos da administração municipal que atuam na gestão de políticas urbanas de trânsito e mobilidade urbana nos conceitos de mobilidade sustentável;
3. Elaborar campanhas contínuas de marketing para a mobilidade sustentável, promovendo o uso do transporte coletivo e não motorizados, demonstrando os benefícios sociais, ambientais e econômicos, assim como o uso racional dos veículos individuais motorizados, através de exemplos de campanhas como o “Dia Mundial Sem Carro e “Semana de Trânsito”;
4. Programa de educação à mobilidade;
5. Propor campanhas, junto aos órgãos públicos e dos diversos seguimentos da iniciativa privada, para a alternância de horários de entrada e saída, fora dos horários de pico;
6. Oferecer programas de capacitação para os motoristas acerca do respeito aos ciclistas;
7. Acrescentar o conceito de intermodalidade nos programas de educação da mobilidade.

IV. INSTRUMENTOS:

1. Campanhas Educativas;

V. METAS:

1. Reduzir anualmente o número de acidentes e vítimas;
2. Elaborar campanhas anuais.

VI. INDICADORES:

1. Quantitativo de infrações de trânsito e de acidentes;
2. Pesquisa Origem e Destino;
3. Número de palestras e campanhas

VII. ÓRGÃO MUNICIPAL RESPONSÁVEL:

1. Departamento Municipal Trânsito e Mobilidade Urbana – a ser instituído

VIII. PRINCIPAIS ENVOLVIDOS:

1. Prefeitura;
2. Secretaria de Meio Ambiente;
3. Secretaria de Educação
4. Departamento de Transito/SSPDC;
5. Guarda Municipal;