



MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

DECRETO Nº 5.213, DE 12 DE ABRIL DE 2023

Institui a Política de Mobilidade Urbana do Município de Hortolândia e o Plano de Mobilidade Urbana (Plamob Hortolândia).

JOSÉ NAZARENO ZEZÉ GOMES, Prefeito do Município de Hortolândia, Estado de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por Lei;

Considerando o disposto na Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

Considerando a necessidade de estabelecer políticas públicas claras para o planejamento da mobilidade urbana do Município de Hortolândia, seguindo os princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e

Considerando os elementos constantes do memorando interno em trâmite via sistema DOCS, sob protocolo DQ4 VBP,

DECRETA

TÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES, PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º O presente Decreto estabelece a política de mobilidade urbana através do Plano de Mobilidade Urbana do Município de Hortolândia/SP, em acordo com as disposições estabelecidas pela Constituição Federal, pelo Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal nº 9.503/97), pelo Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/01), pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/12), pela Lei Orgânica Municipal (Lei nº 01/1993), pelo Plano Diretor de Hortolândia (Lei Municipal nº 2.092/2008), pela Lei de Uso e Ocupação do Solo de Hortolândia (Lei Complementar nº 62/2014) e pela Norma Brasileira sobre acessibilidade em edificações, mobiliário, espaços e equipamentos (NBR 9050).

Art. 2º A política de mobilidade urbana e o Plano de Mobilidade Urbana de Hortolândia (Plamob Hortolândia) se aplicam à totalidade do seu território:

§ 1º A política de mobilidade urbana é parte estruturante e integradora das demais políticas de desenvolvimento e ocupação de todo território municipal, de forma descentralizada, inclusiva e sustentável, garantindo ao cidadão o direito constitucional fundamental de ir e vir;





MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

§ 2º A política de mobilidade urbana tem como finalidade garantir que os deslocamentos necessários dos seus cidadãos possam acontecer com segurança, acessibilidade, conforto, preços módicos e no menor tempo possível;

§ 3º O Plamob Hortolândia é o instrumento da política de mobilidade urbana do município, determinante para todos os agentes públicos, privados que moram e atuam em seu território;

§ 4º Os conceitos e definições técnicas do Plamob Hortolândia estão contidos no Anexo I, deste Decreto.

CAPÍTULO II

DOS REFERENCIAIS ESTRATÉGICOS

Art. 3º São referenciais estratégicos do Plamob Hortolândia:

I- a Lei Federal de Mobilidade Urbana, a qual define a ordem de prioridade dos modais nas políticas públicas: pedestre, ciclista, transporte coletivo, transporte de carga e transporte individual (carros e motos);

II- o Plano Diretor do Município;

III- a meta estabelecida pela ONU de reduzir pela metade o número de mortes e lesões decorrentes de acidentes de trânsito entre 2011 e 2020 e a sua repactuação para essa década, através da Resolução A/RES/74/299 da ONU, proclamando a Década de Ações para Segurança no Trânsito (2021 a 2030);

IV- a redução da emissão de gases de efeito estufa provenientes de veículos automotores, tornando o transporte coletivo mais eficiente e barato, reduzindo o uso do transporte individual, incentivando modos ativos de locomoção e a substituição gradativa da frota de veículos e ônibus por outras com tecnologias menos poluentes;

V- a busca permanente e prioritária pela redução dos tempos médios de viagens (urbanas e metropolitanas) e do valor das tarifas do transporte público coletivo;

VI- a participação social e a transparência como condições essenciais e insubstituíveis para construção e fiscalização das políticas públicas para este Plano de Mobilidade Urbana.





MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

CAPÍTULO III

DAS DIRETRIZES

Art. 4º São diretrizes do Plamob Hortolândia:

I- contribuir para o acesso universal à cidade, por meio do planejamento e da gestão do sistema de mobilidade urbana;

II- priorizar o transporte coletivo em detrimento do individual e os modos ativos de deslocamento em relação aos motorizados;

III- tornar o transporte público coletivo de passageiros mais inclusivo, integrado, moderno, sustentável e de qualidade;

IV- integrar o transporte público municipal com os diversos modais, especialmente envolvendo os demais municípios da Região Metropolitana de Campinas (RMC);

V- consolidar uma política tarifária do transporte público com preços módicos aos usuários;

VI- desenvolver os sistemas de transporte, mobiliário urbano e calçadas nos padrões universais de acessibilidade;

VII- disponibilizar veículos do transporte público com qualidade, conforto, segurança, acessibilidade, câmeras de videomonitoramento, ar-condicionado, *wi-fi*, GPS, telemetria, entre outros;

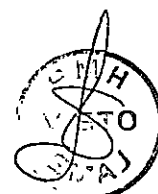
VIII- incentivar o uso do transporte coletivo de interesse público (fretado e escolar) e caronas compartilhadas;

IX- substituir toda frota de ônibus do transporte público e dos veículos utilizados em serviços pela Prefeitura Municipal de Hortolândia movidos a combustíveis fósseis, por ônibus, caminhões, veículos elétricos, a hidrogênio e outras tecnologias menos poluentes;

X- reduzir os congestionamentos, a poluição e o tempo perdido nos deslocamentos;

XI- fiscalizar efetivamente as posturas relativas à mobilidade urbana no trânsito, transporte e vias públicas;

XII- consolidar uma gestão democrática, transparente e participativa na mobilidade urbana.





MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

CAPÍTULO IV

DOS OBJETIVOS E METAS

Art. 5º São objetivos do Plamob Hortolândia:

- I- aumentar os deslocamentos a pé;
- II- aumentar os deslocamentos por bicicleta;
- III- aumentar os deslocamentos por transporte coletivo público e privado;
- IV- reduzir os deslocamentos por transporte individual motorizado (carros e motocicletas);
- V- reduzir os acidentes de trânsito e suas vítimas;
- VI- reduzir os índices de poluição ambiental gerados por veículos automotores;
- VII- ampliar e qualificar as redes sociais como mais um instrumento de comunicação e participação social;
- VIII- criar e consolidar o funcionamento do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana de Hortolândia.

Art. 6º Os objetivos e metas do Plamob Hortolândia estão descritos no Anexo V e os eixos estratégicos, programas, ações, indicadores e prazos no Anexo VI deste Decreto.

TÍTULO II

DA FORMA ORGANIZATIVA DO PLAMOB

CAPÍTULO I

DOS EIXOS ESTRATÉGICOS

Art. 7º O Plamob Hortolândia está estruturado em oito eixos estratégicos que se articulam, se integram e se complementam em todos seus conceitos, diretrizes e ações, procurando dar conta das determinações legais, mas, sobretudo de pensar e construir uma cidade mais solidária, justa, inclusiva e sustentável para seus moradores e frequentadores.

Art. 8º São eixos estratégicos do Plamob Hortolândia:

- I- preferência pela vida, pela sustentabilidade e pela inclusão social;
- II- transporte público coletivo de passageiros;





MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

- III- transporte de interesse público;
- IV- transporte ferroviário;
- V- transporte de cargas e mercadorias;
- VI- transporte por motocicletas;
- VII- infraestrutura viária para mobilidade urbana;
- VIII- participação social e transparência.

CAPÍTULO II

PREFERÊNCIA PELA VIDA, PELA SUSTENTABILIDADE E PELA INCLUSÃO SOCIAL

Seção I

Da Definição

Art. 9º O eixo estratégico Preferência pela Vida, pela Sustentabilidade e pela Inclusão Social é estruturado por seis programas e um conjunto de propostas em sintonia com as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana e com o Plano Diretor do Município.

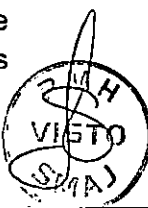
Art. 10. O eixo estratégico Preferência pela Vida, pela Sustentabilidade e pela Inclusão Social é composto pelos programas:

- I- Programa Segurança Viária;
- II- Programa Calçadas Seguras e Acessíveis;
- III- Programa Cicloviário e de Incentivo ao Uso de Bicicletas;
- IV- Programa Desestímulo ao Uso do Automóvel;
- V- Programa Monitoramento, Fiscalização e Segurança;
- VI- Programa Novas Matrizes Energéticas e Controle da Emissão de Poluentes.

Seção II

Dos Objetivos

Art. 11. São objetivos principais dos programas que compõem o eixo temático Preferência pela Vida, pela Sustentabilidade e pela Inclusão Social a diminuição do número de acidentes e mortes no trânsito, o incentivo a utilização de modos ativos nos deslocamentos





MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

diários, a formação de cidadãos com atitudes responsáveis e de respeito às regras de trânsito e com as pessoas, a diminuição de uso do automóvel, a inspeção da frota e a viabilização de matrizes energéticas menos poluentes para veículos circulantes na cidade, incluindo os utilizados no transporte público e nos serviços da prefeitura.

Seção III

Das Ações

Art. 12. O Programa Segurança Viária está organizada pelas ações:

I- planejar e fiscalizar a malha viária do município, fazer a gestão dos serviços de transporte coletivo, elaborar projetos e executar intervenções garantindo a acessibilidade universal e a preservação da vida, sempre em consonância com o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS (Lei Federal nº 13.614/2018 e com a Lei Municipal nº 3.320/2017, que atribui aos órgãos da administração direta suas competências).

a) o PNATRANS está alinhado com as abordagens de Sistema Seguro e de Visão Zero, sob a premissa e objetivo básico de zerar o número de mortos e feridos graves no trânsito.

II- planejar, aprovar e executar ações de educação, engenharia e fiscalização nos novos sistemas viários com vista à minimização de acidentes;

III- elaborar programas e ações efetivas referenciados na Resolução A/RES/74/299 da ONU, proclamando a Década de Ações para Segurança no Trânsito (2021 a 2030);

IV- promover ações de conscientização de segurança viária, através de seminários, debates, peças publicitárias e redes sociais que mostrem as políticas adotadas pelo Poder Público e cidadãos e seus impactos diretos na diminuição dos acidentes;

V- estabelecer compromissos de melhoria proativa e contínua nas vias, veículos e pessoas para que todo o sistema e malha viária sejam seguros;

VI- estudar a implantação de binários e sentido único em vias com escolas e locais de maior fluxo de pessoas e veículos;

VII- manter atualizado os dados sobre acidentes de trânsito e a mortalidade no município conforme estabelecido na Resolução CONTRAN nº 808, de 15 de dezembro de 2020, que dispõe sobre o Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (RENAEST);

VIII- manter o Observatório Permanente sobre a Segurança Viária funcionando, conforme o Decreto nº 3.780, de 15 de maio de 2017, com foco na redução de acidentes de trânsito e na troca de informações qualificadas;





MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

IX- ampliar convênios com órgãos públicos, entidades e/ou iniciativa privada para coleta e tratamento de dados sobre os sinistros (vítimas e locais de maior periculosidade) para produzir ações efetivas de interferência, fiscalização e monitoramento;

X- manter e/ou ampliar ações de reforço na sinalização viária, alterações geométricas, fiscalização por equipamentos eletrônicos, por Agentes da Mobilidade Urbana e pela Central Integrada de Monitoramento de Hortolândia (CIMH), garantindo mais segurança e conforto para os cidadãos;

XI- definir e implementar anualmente o calendário de eventos a partir das diretrizes da Secretaria Nacional de Trânsito e do Conselho Nacional de Trânsito, com atividades periódicas como o Maio Amarelo, a Semana Nacional do Trânsito, o Dia Mundial na Cidade Sem Carro e demais campanhas orientadas a públicos específicos e prioritários;

XII- monitorar de forma presencial e/ou remota, ininterrupta e integrada com outros órgãos e/ou pastas as principais vias de acesso do município;

XIII- promover campanhas de respeito as faixas de pedestres.

Art. 13. Para identificar as prioridades de ações de educação, fiscalização e engenharia nas áreas e locais de maior incidência de acidentes, deve-se orientar no mínimo pelos parâmetros:

I- severidade dos sinistros e das vítimas;

II- horário de ocorrência;

III- tipos de veículos envolvidos;

IV- características dos usuários;

V- localização (endereço completo incluindo numeração na via);

VI- tipo e condições locais da via;

VII- quantidade de veículos envolvidos;

VIII- quantidade de vítimas envolvidas.

Art. 14. O Programa Segurança Viária está estruturado a partir dos Cadernos 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7 - Plamob Hortolândia que pode ser encontrado no site da Prefeitura Municipal de Hortolândia.

Art. 15. O Programa Calçadas Seguras e Acessíveis está organizado pelas ações:





MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

I- criar "Rotas de calçadas para pedestres" nos principais eixos de demandas, inclusive priorizando rotas que possam ser utilizadas também por pessoas com deficiência e baixa mobilidade, ligando sua residência ao comércio, escolas, saúde, lazer e serviços públicos;

II- reformar e recuperar as calçadas dos imóveis públicos municipais;

III- cobrar a reforma das calçadas dos imóveis públicos estaduais e federais, de rodovias e ferrovias:

a) Grupo 1 - Imóveis públicos estaduais;

b) Grupo 2 - Imóveis públicos federais;

c) Grupo 3 - Rodovias;

d) Grupo 4 - Ferrovias.

IV- elaborar e aprovar legislação sobre calçadas, incluindo a padronização da acessibilidade e da segurança, os tipos de materiais utilizados, e ainda estabelecer competências e responsabilidades para sua manutenção;

V- elaborar legislação sobre Pólos Geradores de Tráfego (PGT), incorporando a infraestrutura para as calçadas acessíveis nos modos de deslocamentos ativos como contrapartidas;

VI- criar mecanismos e ações para incentivo e prática de deslocamentos a pé, como passeios, caminhadas, educação e comunicação;

VII- ampliar a sinalização horizontal, vertical e semaforica.

Art. 16. O Programa Calçadas Seguras e Acessíveis está estruturado a partir do Anexo II deste Decreto e do Caderno 2 - Calçadas – Plamob de Hortolândia e pode ser encontrado no site da Prefeitura Municipal de Hortolândia.

Art. 17. O Programa Ciclovário e de Incentivo ao Uso de Bicicletas está organizado pelas ações:

I- construir um Plano Ciclovário com 250 km de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas nos principais eixos e regiões do município, implantando 200 km nas duas próximas décadas;

II- ampliar e construir bicicletários e paraciclos nos principais pontos e regiões do município;

III- elaborar e discutir com as concessionárias um plano para ampliar a segurança dos ciclistas nas rodovias;





MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

IV- elaborar legislação sobre Pólos Geradores de Tráfego (PGT), que incorpore o modal ativo (bicicletas e calçadas) como contrapartida;

V- criar um sistema público ou privado de disponibilidade de bicicletas por aluguel ou gratuitas;

VI- promover atividades e ações que incentivem o uso da bicicleta.

Art. 18. O Programa Cicloviário e de Incentivo ao Uso de Bicicletas está estruturado a partir do Anexo III deste Decreto e do Caderno 3 - Cicloviário - Plamob Hortolândia e pode ser encontrado no site da Prefeitura Municipal de Hortolândia.

Art. 19. O Programa Desestímulo ao Uso do Automóvel está organizado pelas seguintes ações:

I- criar o projeto "Carona Compartilhada pela Sustentabilidade";

II- criar o projeto "Ruas de Lazer" (ruas abertas aos pedestres nos domingos e feriados);

III- priorizar o viário para o transporte coletivo e para modos ativos de deslocamento;

IV- reduzir os estacionamentos nas vias públicas para priorizar transporte coletivo de passageiros e a segurança dos pedestres e ciclistas;

V- elaborar planos de comunicação incentivando a não utilização do veículo particular;

VI- estruturar o projeto de transporte coletivo sob demanda.

Art. 20. O Programa Monitoramento, Fiscalização e Segurança está organizado pelas ações:

I- ampliar e qualificar as ações de fiscalização de trânsito e transporte;

II- usar GPS da frota dos ônibus para fiscalizar o cumprimento de viagens e a pontualidade das partidas;

III- ampliar as funções do Centro Integrado de Monitoramento de Hortolândia (CIMH), integrando câmeras de monitoramento, GPS e demais instrumentos de fiscalização, segurança, controle e gestão do sistema de transporte coletivo de passageiros e seus indicadores de qualidade;

IV- ampliar o número de agentes da mobilidade urbana para a fiscalização de trânsito e transporte;





MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

V- instalar radares de velocidade, avanço de sinal e de faixa nos locais de maior vulnerabilidade;

VI- qualificar o plano de monitoramento dos acidentes de trânsito na cidade;

VII- ampliar as ações e instrumentos de fiscalização na utilização das vagas de estacionamento especiais (idosos, gestantes e pessoas com deficiência);

VIII- estruturar instrumentos de controle de velocidade nos veículos públicos e a serviço da Prefeitura Municipal de Hortolândia de forma que possam ser fiscalizados em zonas de alta concentração de pessoas, como escolas, unidades de saúde, de lazer e comerciais.

Art. 21. O Programa Novas Matrizes Energéticas e Controle na Emissão de Poluentes está organizado pelas ações:

I- criar plano para substituição da frota de ônibus do transporte público movido a diesel por matrizes menos poluentes;

II- incorporar novas matrizes energéticas na frota municipal e de serviços da prefeitura;

III- incentivar a população a mudar matriz energética da frota de veículos;

IV- estabelecer convênios com CETESB e Sabesp para monitoramento da qualidade do ar na cidade;

V- inspecionar constantemente a frota do transporte público coletivo nos itens de emissão de poluentes (CO₂, Nox e MP) e monitorar esses indicadores.

CAPÍTULO III

DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE PASSAGEIROS

Seção I

Da Definição

Art. 22. O eixo estratégico Transporte Público Coletivo de Passageiros é estruturado por quatro programas e um conjunto de propostas de caráter fundamental para melhorar, qualificar, ampliar o conforto e a segurança de operadores e usuários do transporte público, a um custo módico da tarifa.

Art. 23. O eixo estratégico Transporte Público Coletivo de Passageiros é composto pelos seguintes programas:





MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

I- Programa Integração e Diminuição do Custo do Transporte Municipal e Metropolitano;

II- Programa Melhoria do Transporte Público Coletivo de Passageiros;

III- Programa de Transporte Especial para Pessoas com Deficiência (porta a porta);

IV- Programa Comunicação para Mobilidade Urbana.

Art. 24. O eixo estratégico Transporte Público Coletivo de Passageiros está estruturado a partir do Caderno 5 - Transporte Coletivo de Passageiros - Plamob Hortolândia que pode ser encontrado no site da Prefeitura Municipal de Hortolândia.

Seção II

Dos Objetivos

Art. 25. São objetivos principais dos programas que compõe o eixo Transporte Público Coletivo de Passageiros:

I- a diminuição do custo do transporte e das tarifas;

II- integração com a rede metropolitana, formada pela EMTU e com as redes dos municípios da RMC;

III- a melhoria da qualidade e da oferta de transporte:

a) ônibus mais modernos;

b) diminuição no tempo de deslocamentos dos usuários;

c) priorização do viário para os ônibus através dos corredores, faixas exclusivas e semaforização especial;

d) utilização de indicadores de qualidade que possam aferir e monitorar o desempenho da Concessionária do transporte público;

e) garantir o transporte público para pessoas com deficiência através de um transporte especial (porta a porta);

f) promover a nova licitação do transporte público coletivo de passageiros;

g) implantar programas de comunicação e interação entre usuários do transporte público, Concessionária e Poder Público.





MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

Seção III

Das Ações

Art. 26. O Programa Integração e Diminuição do Custo do Transporte Municipal e Metropolitano está organizado pelas ações:

I- integrar os ônibus municipais e ônibus metropolitanos da EMTU, com desconto na tarifa integrada;

II- estimular o uso do cartão Bilhete Único, com ampliação gradativa de descontos e gratuidades;

III- construir formas de financiamento e subsídios que possam baratear o transporte público para o usuário;

IV- dar prioridade ao transporte coletivo no sistema viário, na sua manutenção, sinalização e semaforização;

V- realizar a nova licitação do transporte público coletivo de passageiros, na modalidade concessão pública;

VI- desenvolver campanhas para valorizar e aumentar a utilização do transporte público.

Art. 27. O Programa Melhoria do Transporte Público Coletivo de Passageiros está organizado pelas ações:

I- promover a reestruturação da rede de transporte público (linhas, frequência e paradas);

II- implantar um plano de capacitação permanente para motoristas do transporte público coletivo;

III- criar faixas exclusivas de ônibus nos principais pontos de lentidão;

IV- ampliar os mecanismos automatizados de fiscalização e monitoramento da operação de transporte coletivo;

V- construir Terminais de Ônibus nos bairros de maior demanda visando organizar o sistema e garantir mais segurança e conforto aos usuários;

VI- ampliar o conforto, a segurança e a praticidade na renovação da frota de ônibus (ar-condicionado, *wi-fi*, carregadores, GPS, câmeras de videomonitoramento, telemetria etc.);

VII- readequar e melhorar os pontos de ônibus, com abrigo, iluminação e acessibilidade.





MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

Art. 28. O Programa Comunicação para Transporte Público está organizado pelas ações:

I- criar APP específico para informar itinerários, horários de partidas programados e a operação em tempo real (GPS) do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros através do projeto "Onde está o meu ônibus" - (localização em tempo real pelo APP);

II- fazer uma campanha de divulgação do Bilhete Único e seus benefícios;

III- criar e qualificar instrumentos modernos, transparentes e ágeis para reclamação, sugestão, elogios e denúncias sobre todos os temas da mobilidade urbana:

a) transporte público coletivo de passageiros;

b) transporte escolar e por fretamento;

c) transporte de táxi e por APP;

d) estacionamento irregular em vias públicas ou em vagas especiais;

e) desrespeito com pedestres e ciclistas;

f) assédio, racismo, misoginia, roubos e furtos;

g) atuação do poder público municipal, através de suas políticas ou servidores.

IV- ampliar a utilização das redes sociais na interação entre cidadãos e poder público em assuntos da mobilidade urbana e do transporte público coletivo.

CAPÍTULO IV

DO TRANSPORTE DE INTERESSE PÚBLICO

Seção I

Da Definição

Art. 29. O eixo estratégico Transporte de Interesse Público é estruturado por quatro programas e diversas propostas que abrangem o transporte coletivo e individual privado, de caráter estratégico e complementar à rede de transporte público coletivo de passageiros e integrador com os demais modais da mobilidade urbana.

Art. 30. O eixo estratégico Transporte de Interesse Público é composto pelos seguintes programas:

I- Programa Transporte Fretamento;





MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

II- Programa Transporte Escolar;

III- Programa Transporte Táxi;

IV- Programa Transporte Aplicativos.

Seção II

Dos Objetivos

Art. 31. São objetivos principais dos programas que compõe o eixo Transporte de Interesse Público:

I- incentivar e valorizar a utilização de outras formas coletivas de deslocamento, como os serviços de transporte escolar e fretamento;

II- diminuir a utilização do transporte individual;

III- diminuir os congestionamentos, especialmente nos horários de pico, no entorno de escolas e empresas.

Seção III

Das Ações

Art. 32. O Programa Transporte Fretamento está organizado pelas ações:

I- regulamentar e fiscalizar os serviços prestados por empresas de fretamento;

II- estruturar espaços de estacionamentos para ônibus de fretamento, preferencialmente fora das vias públicas, de forma a diminuir o impacto na circulação de veículos e pessoas;

III- realizar campanhas para ampliar a utilização deste serviço.

Art. 33. O Programa Transporte Escolar está organizado pelas ações:

I- implementar as diretrizes e ações para regulamentação e fiscalização dos serviços de transporte escolar;

II- desenvolver projetos de sinalização, com travessias e paradas rápidas no entorno das escolas;

III- orientar e capacitar permanentemente os operadores escolares;

IV- apoiar e desenvolver tecnologias veiculares para transporte escolar (ex. porta dos dois lados);





MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

V- realizar campanhas para ampliar a utilização deste serviço.

Art. 34. O Programa Transporte Táxi está organizado pelas ações:

I- implementar ações para melhoria e ampliação do uso do serviço de táxi, procurando também formas de baratear o valor das corridas;

II- melhorar os pontos de táxi, com coberturas e acessibilidade;

III- estimular o uso de aplicativos na frota de taxi como forma de ampliar a segurança e competitividade;

IV- realizar campanhas para ampliar a utilização deste serviço.

Art. 35. O Programa Transporte Aplicativos está organizado pelas ações:

I- implementar as diretrizes e ações para fiscalização dos serviços por aplicativos, a partir da legislação federal;

II- criar espaços de apoio e descanso para operadores do transporte por aplicativos, contendo no mínimo:

- a) sanitários;
- b) espaço para refeições;
- c) rede de wi-fi;
- d) local para descanso.

CAPÍTULO V

DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Seção I

Da Definição

Art. 36. O eixo estratégico Transporte Ferroviário é estruturado por um programa, propostas e ações que incentive a criação de linhas de transporte sobre trilhos no município integrados ao sistema de transporte público coletivo de ônibus municipal e metropolitano e as conexões com as futuras linhas férreas para transporte de passageiros metropolitano e entre metrópoles, como o Trem Intercidades e o Trem de Alta Velocidade (TAV).





MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

Seção II

Dos Objetivos

Art. 37. São objetivos principais do programa que compõe o eixo Transporte Ferroviário a criação de linhas municipais de transporte sobre trilhos, integrados com os ônibus municipais e metropolitanos e entre metrópoles, e ainda, criar ações para melhorar a acessibilidade, a segurança e diminuir a segregação territorial causada pela estrada de ferro.

Seção III

Das Ações

Art. 38. O Programa Transporte Ferroviário está organizado pelas ações:

I- estudar, criar e construir linhas de trem, metro ou assemelhado para o transporte público coletivo de passageiros na cidade de Hortolândia, integrados com o sistema de ônibus municipal e metropolitano;

II- estabelecer, apoiar e estruturar conexões municipais com as futuras linhas férreas para transporte de passageiros metropolitano e entre metrópoles, como o Trem Intercidades e o Trem de Alta Velocidade (TAV), procurando inserir efetivamente o município de Hortolândia nesse processo;

III- elaborar e implantar projetos que minimizem os impactos negativos que a segregação pelos trilhos ocasiona, garantindo a construção de calçadas, alambrados e passagens para pedestres e veículos com segurança e rapidez.

CAPÍTULO VI

DO TRANSPORTE DE CARGAS E MERCADORIAS

Seção I

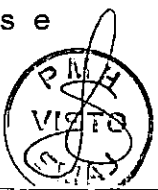
Da Definição

Art. 39. O eixo estratégico Transporte de Cargas e Mercadorias é estruturado por um programa e por propostas de caráter municipal e territorial. Este modal obrigatoriamente deve assumir o caráter regional pelas características econômicas e de infraestrutura dos municípios, impactando diretamente na economia regional.

Seção II

Dos Objetivos

Art. 40. São objetivos principais do programa que compõem o eixo Transporte de Cargas e Mercadorias estabelecer a regulamentação regional para circulação de cargas e





MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

mercadorias, com veículos de pequeno e médio porte, faixas horárias para carga e descarga, espaços demarcados na via pública visando não comprometer o comércio local, a segurança e a circulação de pessoas e veículos, especialmente aqueles utilizados no transporte coletivo.

Seção III

Das Ações

Art. 41. O Programa Transporte de Cargas e Mercadorias está organizado pelas ações:

I- discutir a regulamentação municipal e preferencialmente única para toda região metropolitana ou sub-região;

II- implementar as diretrizes e ações para disciplinar o tráfego de caminhões, cargas, com critérios de circulação nos horários de pico, visando priorizar transporte coletivo e a circulação no viário;

III- estabelecer um conjunto de ações mitigadoras até que haja um regramento específico através de lei municipal sobre veículos e circulações de carga no município, considerando a definição de:

a) locais restritos para carga e descarga pela hierarquização viária ou viários específicos;

b) viários para circulação e/ou restrições de veículos, por tipo, categoria, peso, carga transportada e riscos de acidentes;

c) rede viária prioritária para o tráfego de veículos com carga pesada, grande e perigosa que necessitam de serviço de apoio com batedores;

d) serviços de manutenção, limpeza e obras da prefeitura e concessionárias de água, luz, gás, internet e telefonia;

e) viário de passagem para veículos de carga que não têm como destino o município de Hortolândia.

IV- elaborar e negociar um plano de obras viárias com as concessionárias das rodovias que cruzam o município, procurando diminuir o tráfego de passagem no município;

V- elaborar campanha e ações de conscientização junto as empresas prestadoras de serviço e comércio para fazerem a carga e descarga de mercadorias em horários, vias, rotas e com veículos adequados, visando impactar menos possível o transporte público coletivo e a circulação de pessoas e veículos;

VI- estruturar estacionamentos para veículos e caminhões de carga fora da via pública visando diminuir o impacto no trânsito e na circulação de pessoas.





MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

Art. 42. O eixo estratégico Transporte de Cargas e Mercadorias está estruturado a partir do Caderno 6 - Transporte de Cargas e Mercadorias - Plamob Hortolândia que pode ser encontrado no site da Prefeitura Municipal de Hortolândia.

CAPÍTULO VII

DO TRANSPORTE POR MOTOCICLETAS

Seção I

Da Definição

Art. 43. O eixo estratégico Transporte por Motocicletas está estruturado por um programa e por propostas que estão em sintonia com as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Seção II

Dos Objetivos

Art. 44. São objetivos principais do programa que compõe o eixo Transporte por Motocicletas à busca ampliar a segurança e diminuir os acidentes e mortes no trânsito.

Seção III

Das Ações

Art. 45. O Programa Transporte por Motocicletas está organizado pelas ações:

I- implementar as diretrizes e ações para o serviço de moto-frete e de passageiros estabelecidos na Lei Federal nº 12.009/2009;

II- desenvolver ações de educação de trânsito e direção defensiva;

III- ampliar o Programa "Frente Segura", com a criação de espaços exclusivos para motos nos cruzamentos, entre a faixa de pedestres e de retenção dos veículos;

IV- estudar a criação de faixas exclusivas para motos em vias de grande circulação;

V- proibir o serviço de mototáxi;

VI- criar espaços para o apoio para moto-fretistas e operadores do transporte por aplicativos, contendo no mínimo:

a) sanitários;

b) espaço para refeições;





MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

c) rede de *wi-fi*;

d) local para descanso.

VII- ampliar as ações de fiscalização da SMMU, Guarda Municipal e Polícia Militar.

CAPÍTULO VIII

DA INFRAESTRUTURA VIÁRIA PARA MOBILIDADE URBANA

Seção I

Da Definição

Art. 46. O eixo estratégico de Infraestrutura Viária para Mobilidade Urbana é estruturado por um programa e por propostas de caráter estratégico e em sintonia com as diretrizes do Plano Diretor do Município.

Seção II

Dos Objetivos

Art. 47. São objetivos principais do programa que compõe o eixo Infraestrutura Viária para Mobilidade Urbana, o planejamento e a execução de obras e intervenções viárias que possam contribuir positivamente para mobilidade urbana, notadamente para aqueles modais estabelecidos como prioridades do Plano Nacional de Mobilidade Urbana.

Seção III

Das Ações

Art. 48. O Programa Infraestrutura Viária para Mobilidade Urbana está organizado pelas ações:

I- elaborar e negociar um plano de obras viárias nas rodovias que cruzam a cidade;

II- criar um anel viário municipal ligando as regiões Jardim Amanda até o Parque Terras de Santa Maria;

III- elaborar projetos e planos de obras para construção de Terminais de Ônibus nos bairros do município, garantindo organização do sistema, segurança e conforto para usuários;

IV- definir normas e diretrizes relativas à mobilidade urbana para mitigar os impactos gerados pela construção de novos empreendimentos.

Art. 49. O sistema viário está assim classificado:





MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

I- Rodovia: Bandeirantes e Rodovia Jornalista Francisco Aguirre Proença;

II- Via Arterial: papel desempenhado pelos eixos rodoviários em perímetro urbano e pelas principais vias de ligação. Desempenham a interligação e possibilita o fluxo entre os vários bairros e regiões da cidade, além de exercerem um papel de redistribuição dos fluxos entre as vias arteriais primárias e as vias coletoras;

III- Via Coletora: via que possibilita o fluxo dentro do distrito ou bairro coletando o tráfego da via arterial e distribuindo para a via local;

IV- Via Local: via de tráfego de capilaridade restrita que se destina ao acesso;

V- Viela: via de circulação prioritariamente de pedestres, incluindo escadarias de acesso;

VI- Estrada Vicinal: via de circulação entre distritos e comunidades rurais, como acesso e escoamento da produção agrícola e pecuária.

Art. 50. Classificam-se como rodovia classe 0 a SP 348 (Rodovia dos Bandeirantes) e classe 2 a SP 101 (Rodovia Jornalista Francisco Aguirre Proença).

Art. 51. Classificam-se como vias arteriais: Avenida Brasil, Avenida Marginal; Av. Minas Gerais; Avenida Olívio Franceschini; Avenida Rio Paranapanema; Estrada Teodor Cundiev; Avenida Thereza Ana Cecon Breda; Avenida São Francisco de Assis; Avenida Anhanguera; Avenida Santana; Avenida Ytamaraka; Estrada Velha de Campinas-Monte Mor; Estrada Carlos Roberto; Estrada Municipal de Hortolândia; Estrada Municipal Granja Ito; Estrada Municipal Pedrina Guilherme; Avenida Amélia Basso Brêda; Avenida do Futuro; Conexão entre a Avenida Panaíno e a Estrada Municipal Sabina Batista de Camargo (sob a Ponte Estaiada/Ponte da Esperança); Rua Argolino de Moraes; Rua Luiz Camilo de Camargo (parte); Rua João Camilo de Camargo; Rua Zacarias Costa Camargo; Rua Jose Agostinho; Rua Pinheiros; Avenida da Emancipação; Rua 03; SMR 281 - Estrada Sabina Baptista de Camargo; Avenida 05; Avenida Antônio da Costa Santos; Rua Antônio L. Jesus; Avenida Cristóvão Colombo; Rua Nara Leão; Rua Industrial Geovane Passarela; Rua Jéferson Alexandre Liberato Melo; Rua Juraci Maria do Espírito Santo; Rua Sebastião Lázaro da Silva; Rua José João da Silva e Rua Araras.

Art. 52. Classificam-se como vias coletoras: Rua dos Uirapurus; Rua dos Melros; Rua Rio Iguaçu; Rua Rio Jordão; Rua Rio Solimões; Rua Domingos Batista de Souza; Avenida Rio Paranapanema; Rua José Augusto de Araújo (Estrada Municipal); Rua 61; Rua 09 (Rua São Paulo); Rua Sergipe; Rua Minas Gerais; Rua Goiás; Rua Sebastião Edson; Rua Paraná; Rua Oswaldo Moreira; Rua Jurandir Silvério; Rua Célio dos Santos; Rua Joana d'Arc de Paiva; Rua 03; Rua Cecílio Nunes da Silva; Rua Maria C. Silva; Rua Silvio C. Tiozzi; Rua João Barreto da Silva; Rua Sérgio Ribeiro; Rua Carvalho; Rua Marginal 04; Rua 17; Rua 06; Rua Capitão Lourival Mey; Rua Amélia de Camargo Blumer; Rua João Blumer; Rua Alberto Gomes; Rua João Mendes; Rua 7 de Setembro; Rua Stefano Galusni (parte); Rua Joaquim Guilherme da Costa; Rua Pastor Germano Ritter; Rua Hugo Gegembauer; SMR 278 - Pedrina Guilherme; Rua Pastor Ernesto Roth; Rua das Violetas; Rua Gerânio (parte); Rua Boca de Leão (parte); Rua Alecrim (parte); Rua 01; Rua Cuba; Rua Equador; Rua Fortaleza; Rua Belo Horizonte; Rua Emiliano





MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

Sanchez (parte); Rua Vereador Oscar Antônio Ghiraldelli; Rua Adamastor Pirschner (parte); Rua Osvaldo; Rua Carrilho; Rua Pedro Pereira dos Santos; Rua dos Estudantes; Rua Salvador Gonçalves de Souza; SMR 148 - Estrada Municipal Ângelo Marmirolli (parte); Avenida Cora Coralina; Rua João Goulart; Rua Monteiro Lobato; Alameda Barroso; Rua Carlos Gomes 14 (parte); Rua Duque de Caxias; Avenida Princesa Isabel (parte); Rua Euclides da Cunha; Rua Almeida Garret; Rua Jorge Amado; Alameda Moenda; Avenida Grota Azul; Alameda Monjolo; Estrada Municipal Geraldo Costa Camargo; Rua Clara Nunes; Rua Dalva de Oliveira; Rua Noel Rosa; Rua Brasília; Avenida dos Inajás; Avenida 03; Rua Jose Blummer; Rua Pérola; Rua Diamante; Rua Benedito P. Lacerda; Rua Orlando Signorelli (parte); Rua Benedito Leite (parte); Rua Antônio Fernandes Leite; Rua Sebastião Lazaro da Silva (parte); Rua Armelinda Espúrio da Silva (parte); Avenida João Coelho; Rua Jose Pereira de Oliveira; Rua Orlando Geraldelli; Rua Waldiva, Marginal A; Rua Miguel Antônio dos Santos; Rua Sebastião Zidro Rosa; Rua João de Melo Costa (parte); Rua Antônio Ferreira; Avenida Osvaldo de Souza; Rua João M. Batista; Avenida Adail Alves da Silva (parte); Rua Uberaba; Rua Luiz Bandeira; Rua Luiz Toionato Ledis (parte); Rua Francisco A. Borges (parte); Rua Dionisio Possa; Rua Álvaro da Costa; Rua 09; Rua 18 de Junho, Rua Pau Brasil, Rua Uruguai; Avenida Panaíno; Rua Canadá; Via Paralela a Rodovia Jornalista Francisco Aguirra Proença; Prolongamento da Avenida Panaíno até a Estrada Municipal Antônio Nazareno Gomes (via futura); Prolongamento da Avenida Princesa Isabel (via futura); Rua Bolívia (entre Rua Canadá e Viário Santa Fé); Viário Santa Fé (entre Avenida Wesley Dias Rodrigues e Rua Bolívia); Prolongamento da Rua Domiciano Marcelino de Faria até a Avenida Panaíno.

Art. 53. Na proposição de um novo empreendimento, seja habitacional ou empresarial, que exija abertura de nova via, caberá ao empreendedor observar e atender às diretrizes dos projetos viários:

I- os interessados deverão requerer à Prefeitura Municipal, que após análise técnica, autorizará ou não;

II- os custos relativos à elaboração do projeto e execução das obras do sistema viário correspondente caberá ao empreendedor.

Art. 54. Possíveis alterações na classificação viária deverão ser revistas a partir de estudos de tráfego e impacto de vizinhança e deverão ser formalizadas através de Decreto.

Parágrafo único. Os estudos devem ser devidamente acervados no CREA ou CAU.

Art. 55. Para os gabaritos viários deverão ser adotadas novas dimensões para assegurar a implantação de ciclovias, ciclofaixas e calçadas, passando a vigorar:

I- as novas vias arteriais deverão ter gabarito mínimo de 23,40 (vinte e três e quarenta) metros de maneira a assegurar o tráfego de veículos em duas pistas com leito carroçável de, no mínimo, 7,00 (sete) metros cada, apresentar canteiro central com ciclovia com largura mínima de 3,40 (três e quarenta) metros e o restante destinado a duas calçadas com o mínimo de 3,00 (três) metros cada;





MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

II- as novas vias coletoras deverão ter gabarito mínimo de 18,00 (dezoito) metros de maneira a assegurar o tráfego de veículos em duas pistas com leito carroçável de, no mínimo, 12,00 (doze) metros cada, e o restante destinado a duas calçadas com o mínimo de 2,50 (dois e meio) metros cada;

III- as novas vias locais deverão ter gabarito mínimo de 14,00 (quatorze) metros de maneira a assegurar leito carroçável de, no mínimo, 9,00 (nove) metros e o restante destinado a calçadas;

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

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

VI- os passeios das novas vias deverão ter largura mínima de 2,50 (dois e meio) metros, em qualquer circunstância, mesmo admitida a eventualidade de ampliação do leito carroçável, destinada o restante da calçada para faixa de serviço. Todo novo passeio deverá ser executado atendendo as normas de acessibilidade, prevendo a instalação de rampas nas esquinas, além de piso com superfície regular e não trepidante, composto pela presença do tátil direcional e de alerta ao longo de toda a sua extensão;

VII- para as vias coletoras que venham a ser implantadas com sentido único de fluxo, poderá ser admitida ciclofaixa ou ciclovia com largura mínima de 1,20 (um e vinte) metros. Para ciclovias e ciclo faixas bidirecionais deverão ter largura mínima de 2,40 (dois e quarenta) metros.

Art. 56. O eixo estratégico de Infraestrutura Viária para Mobilidade Urbana é estruturado a partir do Anexo IV deste Decreto e dos estudos e diagnóstico dos Cadernos 1 e 4 - Plamob Hortolândia e pode ser encontrado no site da Prefeitura Municipal de Hortolândia.

CAPÍTULO IX

DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL E TRANSPARÊNCIA

Seção I

Da Definição

Art. 57. O eixo estratégico Participação Social e Transparência está estruturado por dois programas e propostas em sintonia com as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana que determina que a construção da política pública de mobilidade e sua implantação deve ser pautada pela mais ampla transparência e participação social em todo seu processo.





MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

Art. 58. O eixo estratégico Participação Social e Transparência é composto pelos programas:

I- Programa Conselho Municipal de Mobilidade Urbana;

II- Programa Transparência e Informação.

Seção II

Dos Objetivos

Art. 59. São objetivos principais do programa que compõe o eixo Participação Social e Transparência a garantia que informações, dados e atos relativos à mobilidade urbana sejam divulgados e que a população, de forma organizada, possa participar da construção, implementação, fiscalização e avaliação dos impactos das políticas de mobilidade urbana em todo seu processo.

Parágrafo único. Para isso os canais virtuais assumem caráter estratégico e a criação do Conselho Municipal da Mobilidade Urbana condição essencial para o pleno êxito do Plamob Hortolândia.

Seção III

Das Ações

Art. 60. O Programa Conselho Municipal de Mobilidade Urbana está organizado pelas ações:

I- criar o Conselho Municipal da Mobilidade Urbana;

II- definir e publicar a regulamentação (regimento) e funcionamento do Conselho;

III- garantir a regularidade do funcionamento do Conselho;

Art. 61. O Programa Transparência e Informação está organizado pelas ações:

I- divulgar permanentemente projetos, dados sistema transporte e demais informações relativas à mobilidade urbana;

II- criar sistemas de reuniões e debates com a participação da população pelas redes sociais;

III- criar canais de reclamações, sugestões e denúncias sobre questões relativas à mobilidade urbana;

IV- divulgar todos os atos e decisões do Conselho na Internet.





MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

TÍTULO III

PÓLOS GERADORES DE TRÁFEGO

CAPÍTULO I

DOS CRITÉRIOS TÉCNICOS

Art. 62. Os Pólos Geradores de Tráfego (PGT's) constituem-se em territórios que serão impactados direta ou indiretamente pela implantação de um empreendimento público ou privado. Este impacto está diretamente proporcional ao número de pessoas, veículos de passeios e de carga que farão parte desta nova realidade.

Parágrafo único. Estes PGT's demandarão estudos, projetos e intervenções relativas aos deslocamentos de pedestres, ciclistas, transporte coletivo, transporte de cargas e transporte individual de forma segura e prática.

Art. 63. Os Pólos Geradores de Tráfego – PGT's se dividem em função da intensidade do impacto que causam no sistema viário:

- I- Pólo Gerador de Baixo Impacto;
- II- Pólo Gerador de Médio Impacto;
- III- Pólo Gerador de Alto Impacto.

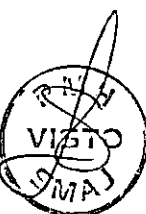
Parágrafo único. A classificação de PGT pela intensidade do impacto viário será regulamentada em legislação posterior.

Art. 64. Para os Pólos Geradores de Médio e de Alto Impacto será necessário o Relatório de Impacto no Trânsito (RIT), identificando situações geradas pela implantação do empreendimento ao sistema viário do entorno e ao transporte público coletivo, a circulação de pedestres, ciclistas e a acessibilidade são exigências fundamentais a serem observadas:

§ 1º O RIT deverá ser elaborado por profissional técnico habilitado, com a apresentação da respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) ou Registro de Responsabilidade Técnica (RRT);

§ 2º Se o RIT apresentado for considerado insuficiente ou incompleto, deverá o responsável pelo empreendimento refazê-lo, a expensas do empreendedor e reapresentá-lo para nova análise;

§ 3º Se o RIT indicar a necessidade de execução de obras e intervenções relacionadas ao sistema viário, à segurança e a acessibilidade de pessoas com deficiência e com baixa mobilidade, ficará o empreendedor responsável por arcar com as despesas que couberem.





MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

Art. 65. Caberá a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana a responsabilidade de analisar e aprovar, quando for o caso, todos os RIT do Pólo Gerador de Tráfego do empreendimento:

§ 1º A Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana será responsável em indicar ausências no RIT, assim como as intervenções que devem ser incluídas para aprovação final do PGT;

§ 2º Ficará também sob a responsabilidade da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana a fiscalização das obras e intervenções relativas ao PGT, assim como a aprovação final do empreendimento no que se diz respeito aos impactos na mobilidade urbana.

TÍTULO IV

DAS ATRIBUIÇÕES E RESPONSABILIDADES DO ÓRGÃO GESTOR DA MOBILIDADE URBANA: A SMMU

CAPÍTULO I

A SMMU E O PLAMOB HORTOLÂNDIA

Art. 66. A Secretaria Municipal da Mobilidade Urbana é o órgão gestor da mobilidade urbana responsável pelo planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana, incluindo:

I- planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II- adotar ações de planejamento e gestão do sistema de transporte público coletivo de passageiros tais como a definição da política tarifária (subsídios, gratuidades, integração), a definição dos itinerários, os intervalos entre partidas, o padrão de qualidade dos serviços, a garantia dos direitos dos usuários e o cumprimento de suas responsabilidades;

III- fomentar pesquisas relativas à sustentabilidade ambiental e à acessibilidade no trânsito e no transporte;

IV- priorizar os investimentos públicos destinado à melhoria da infraestrutura de mobilidade urbana, para a implantação das propostas em infraestrutura, da rede de transporte público coletivo e instrumentos de gestão - Segurança Viária e Pólos Geradores de Tráfego (PGT);

V- buscar alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do Plamob Hortolândia;

VI- capacitar pessoas de instituições vinculadas às políticas do Plamob Hortolândia;

VII- promover ações educativas capazes de sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender aos princípios do Plamob Hortolândia;





MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

VIII- estabelecer indicadores de monitoramento para a análise da eficácia dos programas e campanhas voltadas para a educação no trânsito;

IX- conciliar o transporte de cargas aos outros modais de transporte, de modo que a atividade não influencie de maneira negativa na mobilidade urbana do município;

X- estimular a implantação de programas de monitoramento permanente da qualidade do ar e de controle de emissão de poluentes;

XI- estimular a implantação de programas de controle de ruídos e de poluição sonora;

XII- disponibilizar informações aos cidadãos, de modo a apoiar a escolha da melhor opção de deslocamentos;

XIII- promover a participação da população em todo o processo de implantação das ações previstas no Plamob Hortolândia;

XIV- prestar contas periódicas à sociedade a respeito do andamento do Plano durante sua implantação e revisões;

XV- sensibilizar a população sobre os custos reais e demais externalidades associados aos vários modais de transporte.

TÍTULO V

DO PERÍODO PARA EXECUÇÃO E REVISÕES DO PLAMOB

CAPÍTULO I

DO PERÍODO

Art. 67. O Plamob Hortolândia tem por objetivo criar um regramento e políticas públicas para os próximos 20 (vinte) anos, com início neste ano (2023) e final em 2043, com duas revisões no período.

CAPÍTULO II

DA REVISÃO

Art. 68. O Plamob Hortolândia deve passar por processo permanente de ajustes e revisões, articulado e orientado pela gestão e monitoramento:

I- as revisões serão feitas ao final do primeiro período (curto prazo) e do segundo período (médio prazo), respectivamente, nos anos de 2030 e 2037, considerando:





MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

a) os eixos estratégicos, programas, ações, metas e prazos;

b) participação do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana em todo processo, inclusive na aprovação de itens revisados e alterados e na sua incorporação aos processos de gestão e monitoramento;

c) a realização de diagnóstico e de prognóstico do sistema municipal de mobilidade urbana deverão contemplar minimamente:

1. a análise da situação do sistema municipal de mobilidade urbana em relação aos modais, aos serviços e à infraestrutura de transporte no território do município, à luz dos objetivos e estratégias estabelecidos, incluindo a avaliação do progresso dos indicadores de desempenho;

2. a avaliação de tendências do sistema municipal de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários que deverão considerar horizontes de curto e médio e longo prazos;

3. a avaliação do progresso dos indicadores de desempenho deverá ser apresentada em relatórios anuais de balanço relativos à implantação do Plamob Hortolândia e seus impactos, realizados pela Coordenação do Plano.

Art. 69. Os estudos técnicos que estabelecem a nova estrutura de circulação e transportes, bem como a avaliação econômica e o plano de implantação, gestão e monitoramento serão regulamentados por ato normativo específico.

TÍTULO VI

DA GESTÃO, MONITORAMENTO E REVISÃO DO PLAMOB

CAPÍTULO I

DA GESTÃO E MONITORAMENTO

Art. 70. A Gestão e Monitoramento do Plano de Mobilidade Urbana é parte essencial para sua plena execução, com qualidade, tempo e impactos para toda população. Serve também para que os recursos públicos sejam bem aplicados. Ao fim de cada ano devem ser avaliados quantitativamente e qualitativamente a execução das ações, obras, metas e impactos e adotado, quando necessário, medidas corretivas:

§ 1º A gestão e monitoramento do Plamob Hortolândia ficará a cargo da SMMU, através de um Grupo Coordenador do Plamob Hortolândia nomeado para essa finalidade e contará com a participação direta do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana;

§ 2º O Conselho Municipal de Mobilidade Urbana deve pautar semestralmente em suas reuniões a apresentação da avaliação do Grupo Coordenador do Plamob Hortolândia e indicar possíveis correções e medidas que julgar necessárias.





MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

Art. 71. Para efeitos de gestão e monitoramento do Plamob Hortolândia devem ser levados em consideração alguns indicadores, entre eles:

I- índices de acidentes e mortes no trânsito;

II- índices de utilização nos modais;

III- índices de avaliação do transporte público coletivo de passageiros, como passageiros transportados, integração, número de viagens realizadas e índice de satisfação dos usuários, feitos através de pesquisas;

IV- indicadores ambientais e de poluição;

V- proporção das obras e intervenções executadas;

VI- indicadores de participação social, como reuniões regulares do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, participação nas redes sociais e reclamações de usuários.

Art. 72. Todas as informações e dados devem estar permanentemente disponíveis para consultas e avaliações.

TÍTULO VII

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 73. Para a efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana, o Poder Executivo Municipal deverá criar o Conselho Municipal da Mobilidade Urbana.

Art. 74. Os estudos e diagnósticos realizados para dar consistência ao Plamob Hortolândia e a este Decreto Lei estão disponíveis em 7 Cadernos do Plamob Hortolândia no site da Prefeitura Municipal de Hortolândia.

Art. 75. Cada Secretaria Municipal, nos termos de suas atribuições, deve detalhar em conjunto com a SMMU os prazos (curto, médio e longo) para implementação dos programas e ações definidas neste Decreto.

Art. 76. As despesas decorrentes deste Decreto correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.





MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

Art. 77. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Hortolândia, 12 de abril de 2023.

Jose Zezé
JOSÉ NAZARENO ZEZÉ GOMES
Prefeito Municipal

IEDA MANZANO DE OLIVEIRA
Secretária Municipal de Administração e Gestão de Pessoal





MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

ANEXO I

CONCEITOS E DEFINIÇÕES DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE HORTOLÂNDIA

Para os fins deste Decreto, consideram-se os seguintes conceitos e definições:

- I. **Acessibilidade:** possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização; com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida;
- II. **Acessível:** espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias ou elemento que possa ser alcançado, acionado, utilizado e vivenciado por qualquer pessoa;
- III. **Acostamento:** parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim;
- IV. **Adaptado:** espaço, edificação, mobiliário, equipamento urbano ou elemento cujas características originais foram alteradas posteriormente para ser acessível;
- V. **Área de circulação:** espaço livre de obstáculos, destinado ao uso de todas as pessoas;
- VI. **Bicicletários:** são caracterizados como estacionamentos de bicicletas de longa duração, grande número de vagas, controle de acesso, podendo ser públicos ou privados, cobertos ou ao ar livre, podendo contar com banheiros e vestuários;
- VII. **Calçada:** parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins;
- VIII. **Calçada rebaixada:** Rampa construída ou implantada na calçada, destinada a promover a concordância de nível entre estes e o leito carroçável;
- IX. **Canteiro central:** obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício);
- X. **Ciclofaixa:** espaço delimitado na pista, calçada ou canteiro destinado à circulação exclusiva de bicicletas delimitada por sinalização específica;
- XI. **Ciclorrotas:** caminhos ou vias identificadas como agradáveis e/ou recomendados para uso de bicicletas que complementam a rede de ciclovias e ciclofaixas, minimamente preparados para garantir a segurança de ciclistas, e que não recebem tratamento físico, podendo receber sinalização específica;
- XII. **Ciclovias:** espaço totalmente ou parcialmente segregado, em nível ou desnível com relação à via, separada do tráfego veicular por elementos físicos ou geométricos (ilhas, calçadas, blocos, linhas e balizadores);
- XIII. **Corredor:** pista de rolamento de uso prioritário ou exclusivo do transporte coletivo;
- XIV. **Estacionamento:** imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros;
- XV. **Faixa compartilhada:** via aberta à utilização pública, caracterizada como pista compartilhada com o trânsito de veículos motorizados, bicicletas e pedestres, sendo preferencial ao



MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

- pedestre quando demarcada na calçada e à bicicleta quando demarcada na pista de rolamento, desde que tecnicamente viável;
- XVI. Faixa de pedestre: faixa reservada para travessia de pedestre, que para este fim terão prioridade de passagem;
- XVII. Faixa exclusiva para ônibus: faixas de vias públicas destinadas, exclusivamente à circulação dos veículos de transporte coletivo, separadas do tráfego em geral por meio de pintura delimitadora e/ou tachões fixados no pavimento;
- XVIII. Faixa de rolamento: cada uma das faixas componentes da pista de rolamento;
- XIX. Faixa de travessia de pedestres elevada: Elevação do nível do leito carroçável composto de área plana elevada, sinalizada com faixa para travessia de pedestres e rampa de transposição para veículos, destinada a nivelar o leito carroçável às calçadas em ambos os lados da via.
- XX. Faixa de travessia de pedestres em nível: Sinalização transversal ao leito carroçável, destinada a ordenar e indicar os deslocamentos dos pedestres para a travessia da via;
- XXI. Faixa preferencial para ônibus ou para algum tipo de serviço: faixas da via pública para que determinados veículos, desde que identificados pela sinalização da via, tenham prioridade de circulação;
- XXII. Malha viária: o conjunto de vias urbanas do município;
- XXIII. Meios motorizados: deslocamentos realizados por intermédio de veículos automotores;
- XXIV. Meios não motorizados: deslocamentos realizados a pé e por veículos movidos pelo esforço humano ou tração animal;
- XXV. Mobilidade urbana: conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte;
- XXVI. Mobilidade urbana sustentável: realização dos deslocamentos sem comprometimento do meio ambiente, das áreas e atividades urbanas e do próprio transporte;
- XXVII. Mobiliário urbano: conjunto de objetos existentes nas vias e nos espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos de urbanização ou de edificação, de forma que sua modificação ou seu traslado não provoque alterações substanciais nesses elementos, como semáforos, postes de sinalização e similares, terminais e pontos de acesso coletivo às telecomunicações, fontes de água, lixeiras, toldos, marquises, bancos, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga;
- XXVIII. Paraciclos: são caracterizados como estacionamentos de bicicletas, de curta ou média duração, pequeno número de vagas, de uso público e sem qualquer controle de acesso;
- XXIX. Passeio: parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas;
- XXX. Piso tátil: piso caracterizado por textura e cor contrastantes em relação ao piso adjacente, destinado a constituir alerta ou linha-guia, servindo de orientação, principalmente, às pessoas com deficiência visual ou baixa visão. São de dois tipos: piso tátil de alerta e piso tátil direcional;
- XXXI. Transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiro não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais específicas;
- XXXII. Transporte privado individual: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;



MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

- XXXIII. Transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;
- XXXIV. Transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;
- XXXV. Transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;
- XXXVI. Vias compartilhadas: espaço sobre a calçada utilizado simultaneamente por pedestres e ciclistas;
- XXXVII. Via rural: estradas e rodovias;
- XXXVIII. Via urbana: ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão;

- XXXIX. Via arterial: aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade;
- XL. Via coletora: aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade;
- XLI. Via local: aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.



MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

ANEXO II

CALÇADAS

O Programa de Recuperação prioritária de calçadas contempla os seguintes Grupos de calçadas, a saber:

Grupo I - Vias do Programa de Recuperação Prioritária de Calçadas:

- I. Trecho extensão Avenida Brasil em toda sua extensão - 2,05 km;
- II. Rua José Agostinho entre Rua Júlio Silva Batista e Rua Eliza Laurinda da Silva - 0,85 km;
- III. Rua João Camilo de Camargo em toda sua extensão - 0,80 km;
- IV. Rua João Blumerentre Rua João Camilo de Camargo e Rua Luís Camilo- 0,40 km; Rua José Camilo de Camargo em toda sua extensão - 0,55 km;
- V. Rua Luis Camilo de Camargo entre Rua João Blumer e Rua Júlio Silva Batista- 0,35 km;
- VI. Rua Zacarias Costa Camargo entre RuaArgolino de Moraes e Avenida Olívio Franceschini - 1,00 km;
- VII. Rua Antônio Fernandes Leite entre a Rua Orlando Girdelli e a Rua Sebastião Lázaro da Silva - 1,55 km.

Neste Grupo, além das vias citadas acima, deverá ser previstas as adaptações de todas as calçadas de unidades municipais, tais como prédios públicos, equipamentos de saúde, cultura, esporte, escolas municipais.

Grupo 2 - Vias do Programa de Recuperação Prioritária de Calçadas:

- I. Trecho da Avenida Olívio Franceschini entre a Avenida Santana e Rua João Mendes;
- II. Rua Joaquim Gomes entre a Rua Arthur Henrique Gabe e Rua Sete de Setembro; Rua Sete de Setembro entre Rua Pastor Hugo Gegembauer e Avenida Olívio Franceschini;
- III. Rua Joaquim Guilherme da Costa entre Avenida Santana e Rua Pastor Germano Ritter;
- IV. Avenida Santana entre Avenida Olívio Franceschini e Rodovia Bandeirantes;
- V. Rua Pastor Hugo Gegembauer em toda sua extensão;
- VI. Rua Alice Camargo de Queiroz em toda sua extensão;
- VII. Avenida Fermino Martarollo em toda sua extensão;
- VIII. Rua Carlos Roberto de Melo em toda sua extensão;
- IX. Avenida Joaquim Martarolliem toda sua extensão.

Neste Grupo 2 será definido pela SMMU uma área da região central do município que deverá ter suas calçadas recuperadas na sua totalidade.



MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

ANEXO III

CICLOVIA

As propostas de adequação ou implantação de sistema cicloviário estão identificadas a seguir:

IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIAS:

- I. Avenida Cristóvão Colombo;
- II. Avenida da Emancipação;
- III. Avenida Fermino Maltarollo;
- IV. Avenida José Augusto de Araújo;
- V. Avenida Santana;
- VI. Avenida São Francisco de Assis;
- VII. Conexão entre Rua Antônia Mancini Pinelli e Rua Nelson Pereira Bueno;
- VIII. Conexão entre Rua Miguel Antônio dos Santos e Avenida Panaíno;
- IX. Estrada Municipal Carlos Roberto Prativiera;
- X. Estrada Municipal Pedrina Guilherme;
- XI. Interligação entre ciclovia da Ponte da Esperança e ciclovia do Ribeirão Jacuba;
- XII. Interligação entre ciclovia do Ribeirão Jacuba e a Rua Frederico Alves da Costa;
- XIII. Lagoa da SEM;
- XIV. Prolongamento da Estrada Municipal Antônio Nazareno Gomes;
- XV. Prolongamento da Rua Domiciano Marcelino de Faria;
- XVI. Prolongamento da Rua Marechal Hermes da Fonseca;
- XVII. Prolongamento da Rua Luiz Camilo (Marginal ao Ribeirão Jacuba);
- XVIII. Rua Bolívia;
- XIX. Rua Casemiro de Abreu;
- XX. Rua Duque de Caxias;
- XXI. Rua Frederico Alves da Costa;
- XXII. Rua Goiás;
- XXIII. Rua Joaquim Marcelino Leite;
- XXIV. Rua Lázaro Simeão de Camargo;
- XXV. Rua Miguel Antônio dos Santos;
- XXVI. Rua Três;
- XXVII. Rua Vinte e Um.

IMPLANTAÇÃO DE CICLOFAIXAS:

- I. Trechos das Avenida Amélia Basso Breda;
- II. Avenida Anita Garibaldi;
- III. Avenida Cecília Meireles;
- IV. Avenida Cora Coralina;
- V. Avenida da Ligação;
- VI. Avenida Francisco Ribera Pampliega;
- VII. Avenida João Basso;



MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

- VIII. Avenida João Coelho;
- IX. Avenida Marcos Matussi Cúrcio de Souza;
- X. Avenida Princesa Isabel;
- XI. Avenida Tarsila do Amaral;
- XII. Avenida Thereza Ana Cecon Breda;
- XIII. Bosque Novo Cambuí;
- XIV. Estrada Municipal Geraldo Costa Camargo;
- XV. Ponte na Rua Antônio Fernandes Leite;
- XVI. Praça Gino Bernardes;
- XVII. Praça João Urbano;
- XVIII. Prolongamento da Avenida 04 (Jardim das Flores);
- XIX. Prolongamento da Avenida Rio Parapanema;
- XX. Prolongamento da Estrada Municipal Geraldo Costa Camargo;
- XXI. Rua 03 (Interligação entre Rua Algodão da Praia e Avenida José Augusto de Araújo);
- XXII. Rua Alecrim;
- XXIII. Rua Algodão da Praia;
- XXIV. Rua Antônio Bairral;
- XXV. Rua Antônio Fernandes Leite;
- XXVI. Rua Ararás;
- XXVII. Rua Argentina;
- XXVIII. Rua Barão de Itapura;
- XXIX. Rua Benedito Alves Pinto;
- XXX. Rua Boca de Leão;
- XXXI. Rua Bolívia;
- XXXII. Rua Calicarpa;
- XXXIII. Rua Canadá;
- XXXIV. Rua Cuba;
- XXXV. Rua da Lapa;
- XXXVI. Rua da Mina;
- XXXVII. Rua Edivaldo Diogo da Costa;
- XXXVIII. Rua Ervin Maier;
- XXXIX. Rua Goiás;
- XL. Rua Itamaracá;
- XLI. Rua José Aparecido Marçal;
- XLII. Rua José Aparecido Mendes;
- XLIII. Rua Joseph Paul Julien Burlandy;
- XLIV. Rua Lírios do Campo;
- XLV. Rua Lorena;
- XLVI. Rua Marcelina Ramos Meira;
- XLVII. Rua Mato Grosso;
- XLVIII. Rua Orlando Giraldeili;
- XLIX. Rua Orlando Signorelli;
- L. Rua Otaviano de Figueredo Beda;
- LI. Rua Otávio Rosolen;
- LII. Rua Pacaembu;
- LIII. Rua Pastor Ernesto Roth;
- LIV. Rua Pastor Hugo Gegembauer;



MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

- LV. Rua Rio Paranapanema;
- LVI. Rua Sebastião Isidro Rosa;
- LVII. Rua Sebastião Lázaro da Silva;
- LVIII. Rua Servidão C;
- LIX. Rua Severino José da Silva;
- LX. Rua Waldiva Fernandes Duarte da Silva.

IMPLANTAÇÃO DE CICLORROTAS:

- I. Em trechos das Ruas Antônio Fernandes Leite, Capitão Lourival Mey, Cruz de Souza, José João da Silva e Estrada Municipal Antônio Nazareno Gomes; Interligação entre a Rua Oreste Denadai e Avenida Amélia Basso Breda e a transposição da Rodovia Jornalista Francisco Aguirre Proença, integrando com a rede cicloviária proposta.

ANEXO III – SISTEMA CICLOVIÁRIO ESTRUTURAL

MAPA DA REDE CICLOVIÁRIA PROPOSTA
HORTOLÂNDIA (2022)

LEGENDA

□ Município de Hortolândia

Rede Cicloviária

Ciclovia Existente

— Ciclovia Existente

--- Ciclofaixa Existente

— Ciclovia Proposta

--- Ciclofaixa Proposta

--- Ciclorrota Proposta

--- Ciclorrota Existente

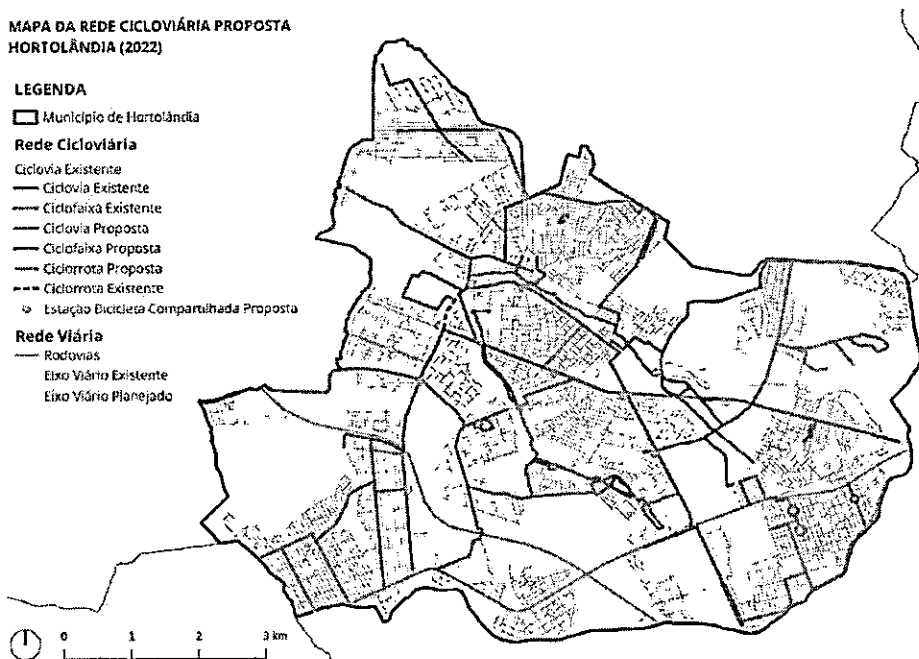
⊙ Estação Bicicleta Compartilhada Proposta

Rede Viária

— Rodovias

— Eixo Viário Existente

— Eixo Viário Planejado





MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

ANEXO IV

DIRETRIZES PARA CRIAÇÃO E AMPLIAÇÃO DE NOVAS VIAS

As propostas de diretrizes, adequação ou implantação de sistema viário estão resumidas a seguir:

- I. **DUPLICAÇÃO DA AVENIDA DA LIGAÇÃO:** a duplicação deverá ser realizada no trecho entre a Avenida Maria Francisca da Silva, até o limite do município ao norte, totalizando 651 metros de extensão de via arterial, para a qual deverá ser elaborado projetos geométrico e de sinalização específico além de aprovação ambiental. É prevista a criação de uma ciclovia ao longo de sua extensão. Grau 2 de complexidade;
- II. **DUPLICAÇÃO DA AVENIDA MARIA FRANCISCA DA SILVA:** a duplicação deverá ser realizada ao longo de toda a sua extensão, totalizando 1.559m de extensão de via arterial, para a qual deverá ser elaborado projetos geométrico e de sinalização específico além de aprovação ambiental. Grau 2 de complexidade;
- III. **DUPLICAÇÃO DA AVENIDA SANTANA:** a duplicação deverá ser realizada a partir do Terminal de ônibus metropolitano até o cruzamento da Avenida São Francisco com a Av. Amélia Basso Brêda, totalizando 740 metros de extensão de via arterial para a qual deverá ser elaborado projetos geométrico e de sinalização específico. É prevista a criação de uma ciclovia ao longo de sua extensão. Grau 3 de complexidade;
- IV. **DUPLICAÇÃO DO EIXO DA AVENIDA FRANCISCO RIBERAS PAMPLIEGA:** a duplicação deverá ser realizada a partir do cruzamento da Av. Cristóvão Colombo com a Rua Ararás até a altura da Rua Rio de Janeiro, totalizando 2.055 metros de extensão de via arterial, para a qual deverá ser elaborado projetos geométrico e de sinalização específico. É prevista a criação de uma ciclovia ao longo de sua extensão. Grau 4 de complexidade;
- V. **DUPLICAÇÃO DA ESTRADA CARLOS ROBERTO PRATAVIERA:** a duplicação deverá ser realizada entre a Rua Três e a Avenida Cristóvão Colombo, totalizando 1.064 metros de extensão de via arterial, para a qual deverá ser elaborado projetos geométrico e de sinalização específico. Grau 2 de complexidade;
- VI. **DUPLICAÇÃO DA ESTRADA MUNICIPAL PEDRINA GUILHERME:** a duplicação deverá ser realizada ao longo de toda a sua extensão, totalizando 2.938 metros de extensão de via arterial, para a qual deverá ser elaborado projetos geométrico e de sinalização específico além de aprovação ambiental. É prevista a criação de uma ciclovia ao longo de sua extensão. Grau 2 de complexidade;
- VII. **DUPLICAÇÃO DA ESTRADA MUNICIPAL SABINA BAPTISTA DE CAMARGO:** a duplicação deverá ser realizada entre a Rua Jair da Silva Guimarães e o Parque Ambiental Remanso das Águas, totalizando 3.919 metros de extensão de via arterial, para a qual deverá ser elaborado projetos geométrico e de sinalização específico além de aprovação ambiental. Grau 3 de complexidade;
- VIII. **DUPLICAÇÃO DA RUA ENHOC ANCELMO DA SILVA:** a duplicação deverá ser realizada ao longo de toda a sua extensão, totalizando 268 metros de extensão de via arterial, para a qual deverá ser elaborado projetos geométrico e de sinalização específico. Grau 4 de complexidade;
- IX. **DUPLICAÇÃO DA RUA PASTOR HUGO GEGEMBAUER:** a duplicação deverá ser realizada ao longo de toda a sua extensão, totalizando 944 metros de extensão de via arterial, para a qual deverá ser elaborado projetos geométrico e de sinalização específico. É prevista a criação de uma ciclovia ao longo de sua extensão. Grau 3 de complexidade;



MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

- X. **DUPLICAÇÃO DA RUA PRIMAVERA:** a duplicação deverá ser realizada entre a Rua Vitória e a Rua Ana Boaventura Messa, totalizando 187metros de extensão de via arterial, para a qual deverá ser elaborado projetos geométrico e de sinalização específico. Grau 3 de complexidade;
- XI. **DUPLICAÇÃO DA RUA JOSÉ PEREIRA DE OLIVEIRA:** a duplicação deverá ser realizada ao longo de toda a sua extensão, totalizando 257metros de extensão de via arterial, para a qual deverá ser elaborado projetos geométrico e de sinalização específico. Grau 2 de complexidade;
- XII. **DUPLICAÇÃO DA RUA SEBASTIÃO LÁZARO DA SILVA:** a duplicação deverá ser realizada nos trechos entre a Rua José Pereira de Oliveira e a Rua Cicero Ramos Meira, e entre a Rua Pastor Samuel de Campos Chiminazzo e Rua Júlio César do Nascimento, totalizando 1.961metros de extensão de via arterial, para a qual deverá ser elaborado projetos geométrico e de sinalização específico além de aprovação ambiental. É prevista a criação de uma ciclovia ao longo de sua extensão. Graus 2 e 4 de complexidade respectivamente;
- XIII. **DUPLICAÇÃO DO VIADUTO DA AVENIDA ANHANGUERA:** a duplicação deverá ser realizada na altura da transposição do Ribeirão Jacuba, totalizando 365metros de extensão de via arterial, para a qual deverá ser elaborado projetos geométrico e de sinalização específico. Grau 3 de complexidade;
- XIV. **DUPLICAÇÃO DO VIADUTO DA AVENIDA SANTANA:** a duplicação deverá ser realizada na altura da transposição da Rodovia dos Bandeirantes, totalizando 165metros de extensão de via arterial, para a qual deverá ser elaborado projetos geométrico e de sinalização específico além de aprovação ambiental. É prevista a criação de uma ciclovia ao longo de sua extensão. Grau 4 de complexidade;
- XV. **DUPLICAÇÃO DO VIÁRIO EXISTENTE À OESTE DO CONDOMÍNIO PARQUE OLÍVIO FRANCESCHINI,** próximo ao limite do município: a duplicação deverá ser realizada ao longo de toda a sua extensão, totalizando 994metros de extensão de via arterial, para a qual deverá ser elaborado projetos geométrico e de sinalização específico além de aprovação ambiental. É prevista a criação de uma ciclovia ao longo de sua extensão. Grau 3 de complexidade;
- XVI. **CONSTRUÇÃO DA ALÇA DE ACESSO DA SP-101 à Marginal** proposta da Rodovia dos Bandeirantes, totalizando uma extensão de 327metros. Grau de complexidade 4;
- XVII. **CONSTRUÇÃO DA AVENIDA PREVISTA NO LOTEAMENTO JARDIM MORADAS VECCON** em aprovação, totalizando uma extensão de 929metros. Grau de complexidade 2;
- XVIII. **CONSTRUÇÃO DA CONSOLIDAÇÃO DA ESTRADA MUNICIPAL MONTEMOR/ESTR. DE SUMARÉ** na divisa do município, totalizando uma extensão de 1.250metros. Grau de complexidade 4;
- XIX. **CONSTRUÇÃO DA CRIAÇÃO DE ACESSO DA RUA ORLANDO GIRALDELLI À RODOVIA (SP-101),** totalizando uma extensão de 128metros. Grau de complexidade 4;
- XX. **CONSTRUÇÃO DA FUTURA AVENIDA AIRTON DIAS JOSÉ DA SILVA,** promovendo a interligação com futuros loteamentos em aprovação, totalizando uma extensão de 1.061metros. Grau de complexidade 2;
- XXI. **CONSTRUÇÃO DA INTERLIGAÇÃO DA AVENIDA FRANCISCO RIBERAS PAMPLIEGAS ATÉ A ESTRADA SABINA BAPTISTA DE CAMARGO,** totalizando uma extensão de 1.460metros. Grau de complexidade 3;



MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

- XXII. CONSTRUÇÃO DA INTERLIGAÇÃO DA AVENIDA MARIA FRANCISCA DA SILVA COM A AVENIDA OLÍVIO FRANCESCHINI, totalizando uma extensão de 1.725metros. Grau de complexidade 4;
- XXIII. CONSTRUÇÃO DA INTERLIGAÇÃO DA RUA GOIÁS E RUA NOSSA SENHORA DO CARMO, totalizando uma extensão de 562metros. Grau de complexidade 2;
- XXIV. CONSTRUÇÃO DA INTERLIGAÇÃO DA RUA SILVA JARDIM COM O VIÁRIO EXISTENTE À OESTE DO CONDOMÍNIO PARQUE OLÍVIO FRANCESCHINI, transpondo a Rodovia dos Bandeirantes e cruzando a Estrada Municipal Pedrina Guilherme, totalizando uma extensão de 1.925metros. Grau de complexidade 4;
- XXV. CONSTRUÇÃO DA INTERLIGAÇÃO DO LOTEAMENTO EMPRESARIAL BANDEIRANTES ATÉ O JD. SÃO BENTO, totalizando uma extensão de 763metros. Grau de complexidade 3;
- XXVI. CONSTRUÇÃO DA INTERLIGAÇÃO DOS BAIROS JARDIM VECCON BURITI, JARDIM CONCEIÇÃO E JARDIM ALINE AO ACESSO PREVISTO PARA A ESTRADA SABINA BAPTISTA DE CAMARGO e área central, totalizando uma extensão de 1.776metros. Grau de complexidade 3;
- XXVII. CONSTRUÇÃO DO PROLONGAMENTO DO VIÁRIO EXISTENTE ENTRE SUPERMERCADO E CONDOMÍNIO AVALON, criando acesso entre centro e Rua Nelson Pereira Bueno, totalizando uma extensão de 33metros. Grau de complexidade 3;
- XXVIII. CONSTRUÇÃO DO PROLONGAMENTO DA AVENIDA CECÍLIA MEIRELES até o JARDIM SÃO SEBASTIÃO, fazendo a transposição da Rodovia dos Bandeirantes ao sistema viário de apoio, totalizando uma extensão de 521metros. Grau de complexidade 4;
- XXIX. CONSTRUÇÃO DO PROLONGAMENTO DA AVENIDA CRISTÓVÃO COLOMBO ATÉ A ESTRADA MUNICIPAL AMÉRICO RIBEIRO DOS SANTOS NO MUNICÍPIO DE SUMARÉ, totalizando uma extensão de 569metros. Grau de complexidade 4;
- XXX. CONSTRUÇÃO DO PROLONGAMENTO DA AVENIDA DA LIGAÇÃO ATÉ A RUA ONZE NO MUNICÍPIO DE SUMARÉ, totalizando uma extensão de 406metros. Grau de complexidade 4;
- XXXI. CONSTRUÇÃO DO PROLONGAMENTO DA AVENIDA JOÃO BASSO ATÉ A RUA ALBERTO GOMES, fazendo a transposição do Ribeirão Jacuba com a possibilidade de criação de um binário com o viaduto da Avenida. Anhanguera e o acesso do Super viário ao centro, totalizando uma extensão de 173metros. Grau de complexidade 3;
- XXXII. CONSTRUÇÃO DO PROLONGAMENTO DA AVENIDA OLÍVIO FRANCESCHINI ATÉ A AVENIDA REBOUÇAS MO MUNICÍPIO DE SUMARÉ, totalizando uma extensão de 3.964metros. Grau de complexidade 4;
- XXXIII. CONSTRUÇÃO DO PROLONGAMENTO DA AVENIDA RIO PARANAPANEMA ATÉ A AVENIDA FAUSTINO BERTOLINE DOS SANTOS, totalizando uma extensão de 332metros. Grau de complexidade 3;
- XXXIV. CONSTRUÇÃO DO PROLONGAMENTO DA ESTRADA MUNICIPAL ANTÔNIO NAZARENO GOMES, CRUZANDO A ESTRADA SABINA BAPTISTA DE CAMARGO ATÉ A AVENIDA PANAIÑO, totalizando uma extensão de 955metros. Grau de complexidade 3;
- XXXV. CONSTRUÇÃO DO PROLONGAMENTO DA ESTRADA MUNICIPAL CAMPINAS HORTOLÂNDIA ATÉ O VIÁRIO NOVO PROPOSTA, totalizando uma extensão de 927metros. Grau de complexidade 3;
- XXXVI. CONSTRUÇÃO DO PROLONGAMENTO DA RUA ALMEIDA GARRET ATÉ A RUA JORGE AMADO (marginal à SP-101), totalizando uma extensão de 197metros. Grau de complexidade 2;



MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

- XXXVII. CONSTRUÇÃO DO PROLONGAMENTO DA RUA ANTENOR AVELINO DOS SANTOS ATÉ A RUA CAMÉLIAS, totalizando uma extensão de 320metros. Grau de complexidade 3;
- XXXVIII. CONSTRUÇÃO DO PROLONGAMENTO DA RUA BERNARDO GUIMARÃES ATÉ A MARGINAL DA RODOVIA DOS BANDEIRANTES proposta no PlamobHortolândia, totalizando uma extensão de 225metros. Grau de complexidade 3;
- XXXIX. CONSTRUÇÃO DO PROLONGAMENTO DA RUA CONFIBRA ATÉ A RUA RIO TAPAJÓS (transposição de curso d'água), totalizando uma extensão de 221metros. Grau de complexidade 1;
 - XL. CONSTRUÇÃO DO PROLONGAMENTO DA RUA GUIDO ROSOLÉM, efetuando a transposição da SP-101, totalizando uma extensão de 58metros. Grau de complexidade 4;
 - XLI. CONSTRUÇÃO DO PROLONGAMENTO DA RUA HENRIQUETA LISBOA ATÉ O VIÁRIO NOVO PROPOSTO, totalizando uma extensão de 658metros. Grau de complexidade 3;
 - XLII. CONSTRUÇÃO DO PROLONGAMENTO DA RUA JORGE AMADO ATÉ A ROTATÓRIA DA AVENIDA DO FUTURO (Marginal à SP-101), totalizando uma extensão de 392metros. Grau de complexidade 2;
 - XLIII. CONSTRUÇÃO DO PROLONGAMENTO DA RUA MARIA JULINDA DE PINA PEREIRA ATÉ A RUA ALECRIM, totalizando uma extensão de 709metros. Grau de complexidade 2;
 - XLIV. CONSTRUÇÃO DO PROLONGAMENTO DA RUA ALECRIM ATÉ A MARGINAL DA RODOVIA DOS BANDEIRANTES proposta no PlamobHortolândia totalizando uma extensão de 484metros. Grau de complexidade 4;
 - XLV. CONSTRUÇÃO DO PROLONGAMENTO DA RUA CECÍLIO NUNES, criando uma rota de acesso ao Super viário, totalizando uma extensão de 224metros. Grau de complexidade 1;
 - XLVI. CONSTRUÇÃO DO PROLONGAMENTO DA RUA JOÃO ATHANÁSIO BUENO, totalizando uma extensão de 1.318metros. Grau de complexidade 1;
 - XLVII. CONSTRUÇÃO DO PROLONGAMENTO DA RUA JOÃO DE MELO COSTA ATÉ A RUA ANTÔNIO BAIRRAL, fazendo a transposição da ferrovia, totalizando uma extensão de 431metros. Grau de complexidade 4;
 - XLVIII. CONSTRUÇÃO DO PROLONGAMENTO DA RUA ORLANDO GIRALDELLI ATÉ A AVENIDA OTÁVIO ROSOLEM, totalizando uma extensão de 880metros. Grau de complexidade 4;
 - XLIX. CONSTRUÇÃO DO PROLONGAMENTO DA RUA PAU BRASIL, totalizando uma extensão de 394metros. Grau de complexidade 3;
 - L. CONSTRUÇÃO DO PROLONGAMENTO DA RUA SEBASTIÃO ISIDRO ROSA, totalizando uma extensão de 83metros. Grau de complexidade 3;
 - LI. CONSTRUÇÃO DO PROLONGAMENTO DA RUA SEBASTIÃO LÁZARO DA SILVA ATÉ A RUA JOSÉ POSSIDONIO SILVA, totalizando uma extensão de 365metros. Grau de complexidade 1;
 - LII. CONSTRUÇÃO DO PROLONGAMENTO DA RUA WALDIVA F. DUARTE DA SILVA ATÉ A AVENIDA DA EMANCIPAÇÃO, totalizando uma extensão de 722metros. Grau de complexidade 4;
 - LIII. CONSTRUÇÃO DA RUA JAIR DA SILVA GUIMARÃES ENTRE A RUA PETÚNIAS E A RUA UM, totalizando uma extensão de 251metros. Grau de complexidade 2;
 - LIV. CONSTRUÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO MARGINAL À RODOVIA DOS BANDEIRANTES, interligando os bairros Ch. Assay, Jardim São Sebastião, Jardim Vila Verde e o Jardim Golden Park em uma margem da rodovia, além de interligar os bairros Jardim São Pedro, Loteamento Empresarial Bandeirantes, Conjunto Habitacional Hortolândia C e o Parque



MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

- Horizonte na outra margem, totalizando uma extensão de 12.606metros. Grau de complexidade 4;
- LV. CONSTRUÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO MARGINAL A SP-101, interligando os bairros Jd. Boa Vista, Jd. Stella, Ch. Havaí e Grotta Azul em uma margem da rodovia, e no sentido oeste (próximo à Rod. dos Bandeirantes), totalizando uma extensão de 5.160metros. Grau de complexidade 4;
- LVI. CONSTRUÇÃO DA VIA MARGINAL À AVENIDA THEREZA ANA CECON BREDA no trecho entre o Instituto Federal e o Portal de Divisa, totalizando uma extensão de 1.566metros. Grau de complexidade 2;
- LVII. CONSTRUÇÃO DO VIÁRIO DA CHÁCARA RECREIO 2000, que fará uma interligação com futuros loteamentos em aprovação, totalizando uma extensão de 1.046metros. Grau de complexidade 3;

Para cada intervenção foi atribuído um indicador do nível de prioridade graduado em função do grau de complexidade da execução do projeto, classificado de 1 a 4, conforme a seguir.

Grau de complexidade Pontos a serem considerados 1 (baixo):

- Necessidade de desapropriação sem necessidade de demolição de edificações consolidadas.

Grau de complexidade Pontos a serem considerados 2 (médio baixo):

- Necessidade de desapropriação com necessidade de demolição parcial de edificações consolidadas.

Grau de complexidade Pontos a serem considerados 3 (médio alto):

- Necessidade de desapropriação com necessidade de demolição total de edificações consolidadas; ou
- Necessidade de aprovação em órgãos ambientais (proximidade a corpos ou cursos d'água); ou
- Necessidade de alinhamento com órgão gestor da linha férrea.

Grau de complexidade Pontos a serem considerados 4 (alto):

- Necessidade de desapropriação com necessidade de demolição total de edificações consolidadas; ou
- Necessidade de alinhamento com órgão gestor das rodovias; ou
- Necessidade de negociações com outros municípios.



MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

ANEXO V OBJETIVOS E METAS

PLAMOB – HORTOLÂNDIA						
OBJETIVOS E METAS						
Objetivos Centrais	Indicadores	Metas				
		2023 Atual	2030 Revisão	2037 Revisão	2043 Revisão	
(I) Aumentar os deslocamentos a pé	% viagens a pé	20,55%	22,50%	25,00%	27,00%	
(II) Aumentar os deslocamentos por bicicleta	% viagens por bicicleta	0,68%	1,50%	2,50%	5,00%	
(III) Aumentar os deslocamentos por transporte coletivo público e privado	% viagens por ônibus, trem, fretados, escolares	22,80%	27,50%	30,00%	35,00%	
(IV) Reduzir os deslocamentos por transporte individual motorizado (carros e motocicletas)	% viagens por automóveis e motos	54,46%	47,00%	41,00%	31,50%	
(V) Reduzir os acidentes de trânsito e suas vítimas	Taxa de mortalidade no trânsito (por 100 mil habitantes)	2,94	2,5	2	1,5	
(VI) Reduzir os índices de poluição ambiental gerados por veículos automotores	Indicadores ambientais melhorando constantemente	x	-5,00%	-10,00%	-18,00%	
(VII) Ampliar e qualificar as redes sociais como mais um instrumento de comunicação e participação social	Redes sociais sendo amplamente utilizadas e potencializadas	19,00%	30,00%	40,00%	50,00%	
(VIII) Criar e consolidar o funcionamento do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana de Hortolândia	Conselho se reunindo trimestralmente	x				



MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA

ANEXO VI

PLANILHA EIXOS ESTRATÉGICOS, PROGRAMAS, AÇÕES, PRAZOS E IMPACTOS

EIXO I - PREFERÊNCIA PELA VIDA, PELA SUSTENTABILIDADE E PELA INCLUSÃO SOCIAL

PROGRAMAS, AÇÕES E METAS

I - PROGRAMA SEGURANÇA VIÁRIA

ACÇÕES	CURTO	MÉDIO	LONGO	LEGISLAÇÃO NECESSÁRIA	ACTORES	METAS	PROPOSTAS	IMPACTOS
1 Planejar e fiscalizar a malha viária do município, fazer a gestão dos serviços de transporte coletivo, elaborar projetos e executar intervenções garantindo a acessibilidade universal e a preservação da vida, sempre em consonância com o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS).				não necessita	SMMU; SMO; SIURB	Proporcionar condições viárias para circulação do serviço de transporte coletivo, acessibilidade universal e preservação da vida.	(a) Monitorar e fiscalizar a malha viária; (b) Elaborar projetos propondo e/ou executando intervenções no sistema viário; (c) Elaborar projetos para ampliar a acessibilidade universal e que garantam a preservação da vida.	Redução de acidentes, estímulo ao deslocamento a pé e acesso ao sistema de transporte coletivo.
2 Elaborar programas e ações efetivas referenciados na Resolução A/RES/74/299 da ONU, proclamando a Década de Ações para Segurança no Trânsito.				não necessita	SMMU; SMO; SIURB; iniciativa privada; concessionárias	Reduzir os acidentes e as mortes no trânsito.	(a) Implementar políticas de segurança viária para redução de acidentes; (b) Estabelecer parcerias públicas e privadas para implementação de programas de educação e conscientização no trânsito; (c) Implementar políticas para reduzir a velocidade nas vias públicas; (d) Promover o desenvolvimento urbano preferencialmente em tornos dos eixos estruturantes do transporte público e dos serviços públicos; (e) Fornecer conectividade intermodal entre transporte público e o compartilhamento de bicicletas nas principais paradas de transporte público; (f) Melhorar a malha viária visando garantir mais segurança à pedestres, ciclistas e motociclistas; (g) Analisar e propor projetos da agenda do Plano Global de Segurança no Trânsito conforme a resolução da ONU.	Ampliação da segurança para todos os modais, especialmente pedestres, ciclistas e motociclistas e redução de acidentes e mortes.
3 Promover ações de conscientização de segurança viária, através de seminários, debates, peças publicitárias e redes sociais que mostrem as ações adotadas pelo poder público e cidadãos e seus impactos diretos na diminuição dos acidentes.				não necessita	SMMU; SME; SMS; DER; Detran; concessionárias	Estabelecer ações de conscientização contínuas para a segurança viária.	(a) Realizar Seminários de Segurança Viária; (b) Criar atividades de conscientização através do marketing digital e redes sociais; (c) Criar ações de conscientização junto à população quanto a segurança viária e seus impactos na diminuição dos acidentes.	Redução de acidentes e mortes e mais conscientização da população quanto aos cuidados no trânsito.
4 Estabelecer compromissos de melhoria proativa e contínua nas vias, veículos e pessoas para que todo o sistema e malha viária sejam seguros.				não necessita	SMMU; Segurança; SAMU; Polícia Militar; Detran; Polícia Rodoviária Militar; Corpo de Bombeiros; Concessionárias	Manter compromisso por um sistema viário seguro.	(a) Buscar alternativas para zerar o número de mortes por acidentes com ônibus do transporte coletivo urbano; (b) Implementar o Plano Cicloviário com segurança e conforto para ciclistas e pedestres; (c) Desenvolver o Programa Faixa Segura (respeito a travessia de pedestres); (d) Estudar a implantação de binários em especial em vias de escolas e PGT's de maior fluxo.	Redução de acidentes e mortes e integração entre vários modais da mobilidade urbana.

5	Manter atualizado os dados sobre acidentes de trânsito e a mortalidade no município conforme estabelecido na Resolução CONTRAN nº 808, de 15 de dezembro de 2020, que dispõe sobre o Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (RENAEST).		não necessita	SMMU; Segurança; SAMU; Polícia Militar; Polícia Civil	Manter atualizado a coleta de dados sobre acidentes de trânsito e mortalidade no município.	(a) Manter atualizada a coleta de dados sobre sinistros no município relacionados ao trânsito; (b) Tratar os dados coletados, transformando-os em mapeamento de zonas ou áreas para o emprego de ações efetivas de interferência, fiscalização e monitoramento.	Atuação organizada e qualificada nos principais pontos ou viários identificados e diminuição dos acidentes e mortes no trânsito.
6	Manter o Observatório Permanente sobre a Segurança Viária funcionando, conforme o Decreto nº 3.780 de 15 de maio de 2017, com foco na redução de acidentes de trânsito e na troca de informações qualificadas.		não necessita	SMMU; Segurança; SAMU; Polícia Militar; Detran; Polícia Rodoviária (militar); Corpo de Bombeiro; Concessionárias	Reunir regularmente o Observatório Permanente sobre Segurança Viária	(a) Integrar as informações imprescindíveis e qualificadas para o desenvolvimento do Programa de Redução de Acidentes; (b) Estabelecer ações conjuntas para corrigir e prevenir acidentes de trânsito.	Redução de acidentes, integração entre vários setores e órgãos de monitoramento e fiscalização.
7	Ampliar convênios com órgãos públicos, entidades e/ou iniciativa privada para coleta e tratamento de dados sobre os sinistros (vítimas e locais de maior periculosidade) para produzir ações efetivas de interferência, fiscalização e monitoramento.		não necessita	SMMU; Segurança; SAMU; Polícia Militar; Detran; Polícia Rodoviária (militar); Corpo de Bombeiro; Concessionárias	Ampliar os agentes envolvidos na identificação e produção de ações preventivas e corretivas para segurança viária.	(a) Contactar, ampliar e firmar convênios com órgãos públicos, entidades e/ou iniciativa privada para coleta e tratamento de dados sobre sinistros; (b) Ampliar o número de agentes (diversos) na identificação, monitoramento, fiscalização para segurança viária.	Redução de acidentes e mortes no trânsito e integração entre vários setores e órgãos ligados as políticas de segurança viária.
8	Manter e/ou ampliar ações de reforço na sinalização viária, alterações geométricas, fiscalização por equipamentos eletrônicos, por Agentes da Mobilidade Urbana e pela Central Integrada de Monitoramento de Hortolândia (CIMH) garantindo mais segurança e conforto para os cidadãos.		não necessita	SMMU	Ampliar a segurança viária e conforto para os cidadãos.	(a) Executar ações (projeto e/ou acompanhamento) de alterações geométricas; (b) Ampliar ações de reforço de sinalização viária; (c) Manter, ampliar e aperfeiçoar os métodos e equipamentos empregados na fiscalização eletrônica; (d) Ampliar o monitoramento com a cobertura de novos viários.	Redução de acidentes e mortes de trânsito, ampliação do monitoramento e da fiscalização.
9	Definir e implementar anualmente o calendário de eventos a partir das diretrizes da Secretaria Nacional de Trânsito e do Conselho Nacional de Trânsito, com atividades periódicas como o maio Amarelo, a Semana Nacional do Trânsito, o Dia Mundial na Cidade Sem Carro e demais campanhas orientadas a públicos específicos e prioritários.		não necessita	SMMU	Estabelecer antecipadamente um calendário anual de eventos sobre educação e segurança viária.	(a) Planejar, elaborar e executar ações de educação do trânsito e a conscientização quanto à segurança viária; (b) Organizar e executar atividades e campanhas destinadas a públicos prioritários, integradas sempre que possível as ações estabelecidas pelos órgãos federal e estadual.	Redução de acidentes e mortes de trânsito e maior conscientização da população quanto aos riscos de acidentes no trânsito.
10	Monitorar de forma presencial e/ou remota, ininterrupta e integrada com outros órgãos e/ou pastas as principais vias de acesso do município.		não necessita	SMMU; Guarda Municipal; SAMU, Polícia Militar, Corpo de Bombeiro, Defesa Civil	Monitorar as principais vias de acesso do município.	(a) Manter monitoramento de forma presencial e/ou remota das principais vias, utilizando a Central Integrada de Monitoramento de Hortolândia em período integral.	Redução de acidentes e mortes de trânsito, integração entre vários setores e órgãos quanto ao monitoramento, fiscalização das vias públicas.

EIXO I - PREFERÊNCIA PELA VIDA, PELA SUSTENTABILIDADE E PELA INCLUSÃO SOCIAL

PROGRAMAS, AÇÕES E METAS

II - PROGRAMA CALÇADAS SEGURAS E ACESSÍVEIS									
	AÇÕES	CURTO	MÉDIO	LONGO	LEGISLAÇÃO NECESSÁRIA	ATORES	METAS	PROPOSTAS	IMPACTOS
11	Criar "Rotas de calçadas para pedestres" nos principais eixos de demandas.				Lei municipal e decreto	SMMU; SMPUGE; SMO	Criar rotas acessíveis nas vias de interesse do município.	(a) Elaborar um plano de intervenções; (b) Definir papel dos imóveis privados; c) Criar rotas com endereço específico para pessoas com deficiência, desde sua casa até serviços essenciais.	Redução dos riscos de acidentes de trânsito e estímulo aos deslocamentos a pé.
12	Reformar e recuperar as calçadas dos imóveis públicos municipais.				não necessita	SMMU; SMPUGE; SMO; SIURB	Adequar os espaços de passeio conforme regras do Plamob Hortolândia.	(a) Elaborar projetos para os passeios; (b) Captar recursos públicos e privados em parcerias.	Redução dos riscos de acidentes de trânsito e estímulo aos deslocamentos a pé.
13	Cobrar a reforma das calçadas dos imóveis públicos estaduais e federais, de rodovias e ferrovias:								
13.1	Imóveis públicos estaduais				não necessita	SMMU; Governo Estadual	Adequar os espaços de passeio conforme regras do Plamob Hortolândia.	(a) Elaborar projeto e sensibilizar o governo do estado quanto a necessidade de recuperação das calçadas para a segurança de pedestres, ciclistas, motociclistas e condutores.	Redução dos riscos de acidentes de trânsito e melhoria no acesso aos prédios públicos.
13.2	Imóveis públicos federais				não necessita	SMMU; Governo Federal	Adequar os espaços de passeio conforme regras do Plamob Hortolândia.	(a) Elaborar projeto e sensibilizar o governo federal quanto a necessidade de recuperação das calçadas para a segurança de pedestres, ciclistas, motociclistas e condutores.	Redução dos riscos de acidentes de trânsito e melhoria no acesso aos prédios públicos.
13.3	Rodovias				não necessita	SMMU; DER-SP; Artesp; Concessionárias	Adequar os espaços de passeio conforme regras do Plamob Hortolândia.	(a) Elaborar projeto e sensibilizar o governo estadual, concessionárias quanto a necessidade de recuperação das calçadas para a segurança de pedestres, ciclistas, motociclistas e condutores.	Redução dos riscos de acidentes de trânsito e estímulo aos deslocamentos a pé.
13.4	Ferrovias				não necessita	SMMU; Concessionárias	Adequar os espaços de passeio conforme regras do Plamob Hortolândia.	(a) Elaborar projeto e sensibilizar o governo federal e concessionária quanto a necessidade de recuperação das calçadas para a segurança de pedestres, ciclistas, motociclistas e condutores.	Redução dos riscos de acidentes de trânsito e estímulo aos deslocamentos a pé.

14	Elaborar e aprovar legislação sobre calçadas, incluindo a padronização da acessibilidade e da segurança, os tipos de materiais utilizados, e ainda estabelecer competências e responsabilidades para sua manutenção.				Lei municipal e decreto	SMMU; Secretaria de Assuntos Jurídicos	Atender a NBR sobre padronização das calçadas e definir responsabilidades.	(a) Elaborar PL, discutir e aprovar na Câmara de Vereadores a partir das diretrizes deste Plamob Hortolândia.	Readequação das calçadas e rotas de pedestres com acessibilidade, conforto e segurança e amparo legal e qualitativo para as exigências e cobranças dos entes envolvidos na readequação.
15	Elaborar legislação sobre Polos Geradores de Tráfego (PGT), incorporando a infraestrutura para as calçadas acessíveis nos modos de deslocamentos ativos como contrapartidas.				Decreto lei	SMMU; Secretaria de Assuntos Jurídicos	Criar um regimento para os PGTs, com responsabilidades, contrapartidas e penalidades definidas.	a) Elaborar Decreto lei referenciado neste Plamob Hortolândia.	Readequação da legislação do PGT incluindo na análise e responsabilidades para o empreendedor.
16	Criar mecanismos e ações para incentivo e prática de deslocamentos a pé, como passeios, caminhadas, educação e comunicação.				não necessita	SMMU; Secretaria de Cultura, Esporte e Lazer; SMS	Aumentar os deslocamentos a pé com segurança.	(a) Criar campanhas e atividades coletivas	Promoção da caminhada como lazer e estímulo aos deslocamentos cotidianos.
17	Ampliar a sinalização horizontal, vertical e semafórica.				não necessita	SMMU	Ampliar a sinalização e melhorar a segurança viária.	(a) Buscar recursos para execução das demandas; (b) Melhorar os equipamentos para sinalização das equipes da SMMU.	Redução dos acidentes e mortes de trânsito.

EIXO I - PREFERÊNCIA PELA VIDA, PELA SUSTENTABILIDADE E PELA INCLUSÃO SOCIAL

PROGRAMAS, AÇÕES E METAS

II - PROGRAMA CICLOVIÁRIO E DE INCENTIVO AO USO DE BICICLETAS

	AÇÕES	CURTO	MÉDIO	LONGO	LEGISLAÇÃO NECESSÁRIA	ATORES	METAS	PROPOSTAS	IMPACTOS
18	Construir um plano cicloviário com 250 km de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas nos principais eixos e regiões do município, e implantar 200km.				não necessita	SMMU; SMPUGE; setor privado	Implantar 200 km do Programa Cicloviário em longo prazo, proporcionando maior segurança e incentivo ao uso de bicicleta nos deslocamentos diários.	a) Elaborar o Programa Cicloviário, com estudos, projetos; b) Estabelecer parcerias e captar recursos para sua implantação; c) Executar as obras das ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas.	Redução dos acidentes e mortes e estímulo do modal nos deslocamentos diários, garantindo mais saúde e lazer para todos.
19	Ampliar e construir bicicletários e paraciclos nos principais pontos e regiões do município.				não necessita	SMMU; SMPUGE; setor privado	Ampliar o número de bicicletários em pontos estratégicos.	a) Identificar os locais para instalação; b) Estabelecer parcerias com os setores público e privado; c) Construir os bicicletários.	Ampliação dos bicicletários e diminuição de roubos de bicicletas.
20	Elaborar e discutir com as concessionárias um plano para ampliar a segurança dos ciclistas nas rodovias.				não necessita	SMMU; concessionárias; sociedade civil	Adequar o acostamento e faixa específica para ciclistas nas rodovias integradas à dinâmica urbana.	a) Discutir com as concessionárias a necessidade e importância deste projeto para a segurança de pedestres, ciclistas, motociclistas e condutores.	Redução dos acidentes e mortes de trânsito.
21	Elaborar legislação sobre Polos Geradores de Tráfego (PGT), que incorpore o modal ativo (bicicletas) como contrapartida.				Decreto lei	SMMU; SMPUGE	Construir ciclovias, ciclofaixas incorporadas nos novos pólos PGTs.	a) Elaborar proposta de Decreto lei.	Construção de espaços próprios e seguros para as bicicletas nos novos PGTs.
22	Criar um sistema público ou privado de disponibilidade de bicicletas por aluguel ou gratuitas.				Decreto lei	SMMU; setor privado	Ampliar a utilização de bicicletas compartilhadas.	a) Promover estudos e parcerias para o serviço de bicicletas compartilhadas.	Consolidação do modal bicicleta nos deslocamentos diários e integração com o modal do transporte público coletivo.
23	Promover atividades e ações que incentivem o uso da bicicleta.				não necessita	SMMU; Secretaria de Cultura, Esporte e Lazer; SMS; setor privado; cicloativistas	Aumentar o número de pessoas utilizando a bicicleta em seus deslocamentos diários e para o lazer.	a) Criar campanhas de uso da bicicleta.	Promoção da bicicleta como um importante modal nos deslocamentos diários.

EIXO I - PREFERÊNCIA PELA VIDA, PELA SUSTENTABILIDADE E PELA INCLUSÃO SOCIAL

PROGRAMAS, AÇÕES E METAS

IV - PROGRAMA DE ESTÍMULO AO USO DO AUTOMÓVEL

	AÇÕES	CURTO	MÉDIO	LONGO	LEGISLAÇÃO NECESSÁRIA	ATORES	METAS	PROPOSTAS	IMPACTOS
24	Criar o projeto "Carona Compartilhada pela Sustentabilidade".				não necessita	SMMU; SMG; Departamento de Comunicações; sociedade civil	Diminuir a circulação de veículos particulares.	a) Criar a campanha de comunicação; b) Estudar e criar meios para viabilizar APP de carona compartilhada.	Redução da circulação de veículos, melhorando a mobilidade urbana e reduzindo a emissão de poluentes.
25	Criar o projeto "Ruas de Lazer" (ruas abertas aos pedestres nos domingos e feriados).				Decreto lei	SMMU; SMG; SMPUGE; Secretaria de Esportes, Cultura e Lazer; Departamento de Comunicações; sociedade civil	Criar espaços de convivência comum em vias públicas que melhorem a qualidade de vida da população.	a) Elaborar e publicar Decreto lei do programa; b) Criar procedimentos para divulgação; c) Viabilizar recursos para sinalização, fiscalização e aquisição de equipamentos e instrumentos para atividades esportivas, culturais e de lazer.	Ampliação do uso público do viário utilizado pelos carros para pedestres e ciclistas.
26	Priorizar o viário para o transporte coletivo e para modos ativos de deslocamento.				Decreto lei	SMMU; SMPUGE; SMO	Ampliar os espaços do viário para priorização do transporte coletivo.	a) Elaborar estudo de viabilidade para adaptação do viário; b) Implantar os projetos.	Diminuição do tempo nos deslocamentos por transporte coletivo.
27	Reduzir os estacionamentos nas vias públicas para priorizar transporte coletivo de passageiros e a segurança dos pedestres e ciclistas.				não necessita	SMMU	Ter mais espaços no viário para circulação e segurança.	a) Elaborar estudos para adaptação dos estacionamentos na via pública; b) Implantar os projetos; c) Estabelecer uma campanha de convencimento da população da proposta.	Diminuição dos congestionamentos e ampliação da segurança viária.
28	Elaborar planos de comunicação incentivando a não utilização do veículo particular.				não necessita	SMMU, SMG; Departamento de Comunicações; sociedade civil	Diminuir a utilização de veículos particulares e melhorar a mobilidade urbana.	a) Criar a campanha de comunicação.	Redução do modal automóvel nos deslocamentos diários e diminuição da emissão de poluentes.
29	Estruturar o transporte coletivo sob demanda.				não necessita	SMMU	Consolidar o transporte por demanda complementar ao sistema de transporte público coletivo de passageiros.	a) Criar um APP específico para essa nova modalidade complementar.	Redução do modal automóvel nos deslocamentos diários e diminuição da emissão de poluentes.

EIXO I - PREFERÊNCIA PELA VIDA, PELA SUSTENTABILIDADE E PELA INCLUSÃO SOCIAL

PROGRAMAS, AÇÕES E METAS

V - PROGRAMA MONITORAMENTO, FISCALIZAÇÃO E SEGURANÇA

	PROPOSTAS	CURTO	MÉDIO	LONGO	LEGISLAÇÃO NECESSÁRIA	ATORES	METAS	PROPOSTAS	IMPACTOS
30	Ampliar e qualificar as ações de fiscalização de trânsito e transporte.				não necessita	SMMU	Ampliar a fiscalização e garantir a segurança para todos.	a) Ampliar o número de agentes da mobilidade urbana para fiscalização e monitoramento; b) Investir em tecnologias que facilitam e melhorem a fiscalização.	Redução no número de acidentes e melhoria do transporte público coletivo.
31	Usar GPS da frota dos ônibus para fiscalizar o cumprimento de viagens e a pontualidade das partidas.				Portaria	SMMU; Concessionária	Garantir o cumprimento e pontualidade de partidas do transporte coletivo.	{a) Utilizar o GPS instalado na frota do transporte coletivo para fiscalização do contrato.	Ampliação da confiabilidade no sistema de transporte público coletivo.
32	Ampliar as funções do Centro Integrado de Monitoramento de Hortolândia (CIMH), integrando câmeras de monitoramento, GPS e demais instrumentos de fiscalização, segurança, controle e gestão do sistema de transporte coletivo de passageiros e seus indicadores de qualidade.				não necessita	SMMU; demais secretarias municipais	Ampliar os sistemas de monitoramento e gestão contratual e de indicadores de qualidade do transporte público coletivo.	a) Contratar novos serviços e vincular o controle a CIMH; b) Criar cultura interna na prefeitura para incluir a CIMH como principal meio de fiscalização e monitoramento; c) Fazer a gestão dos indicadores de qualidade do transporte público.	Ampliação da segurança, fiscalização e gestão do contrato de concessão do transporte público coletivo.
33	Ampliar o número de agentes de fiscalização de trânsito e transporte.				não necessita	SMMU; Secretaria de Administração	Ampliar a fiscalização e o monitoramento da mobilidade urbana.	a) Viabilizar Junto à Administração a ampliação de postos de trabalho; b) Realizar concurso público e contratar os candidatos aprovados; c) Capacitar os novos agentes da mobilidade urbana.	Redução no número de acidentes e mortes e aumento da fiscalização e monitoramento da mobilidade urbana.
34	Instalar radares de velocidade, avanço de sinal e de faixa nos locais de maior vulnerabilidade.				Decreto lei ou portaria	SMMU	Garantir a fiscalização em locais de maior índice de acidentes de trânsito.	a) Acompanhar o número, localização e índice de severidade dos acidentes de trânsito; b) Ampliar e/ou reposicionar os equipamentos de fiscalização eletrônica nos locais indicados pelos estudos técnicos.	Redução dos acidentes e mortes no trânsito.
35	Qualificar o plano de monitoramento dos acidentes de trânsito na cidade.				não necessita	SMMU	Garantir a uniformidade, constância e divulgação dos dados obtidos com relação aos acidentes de trânsito.	a) Coletar dados de acidentes de diferentes órgãos da sociedade; b) Compilar e divulgar os dados obtidos constantemente.	Redução dos acidentes e mortes no trânsito.
36	Ampliar as ações e instrumentos de fiscalização na utilização das vagas de estacionamento especiais (Idosos, gestantes e pessoas com deficiência).				não necessita	SMMU	Garantir que as vagas especiais sejam utilizadas pelos público alvo da legislação.	a) Ampliar o número de agentes de trânsito; b) Criar rotina de fiscalização; c) Estruturar APP para denúncias do uso irregular das vagas especiais; d) Analisar instrumentos tecnológicos para o monitoramento e fiscalização do uso das vagas de estacionamento especiais.	Utilização das vagas para o público destinatário pela legislação.
37	Estruturar instrumentos de controle de velocidade nos veículos públicos e a serviço da Prefeitura Municipal de Hortolândia de forma que possam ser fiscalizados em zonas de alta concentração de pessoas, como escolas, unidades de saúde, de lazer e comerciais.				Decreto lei	SMMU; Transportes Internos	Fiscalizar a frota a serviço do município para garantir mais segurança viária.	a) Definir a política de controle com os órgãos da prefeitura responsável pelos serviços; b) Contratar serviços que permitam o rastreamento através da CIMH; c) Exigir o controle pelos prestadores de serviço.	Reduzir o número de acidentes de trânsito

EIXO I - PREFERÊNCIA PELA VIDA, PELA SUSTENTABILIDADE E PELA INCLUSÃO SOCIAL

PROGRAMAS, AÇÕES E METAS

VI - PROGRAMA NOVAS MATRIZES ENERGÉTICAS E CONTROLE DA EMISSÃO DE POLUENTES

	PROPOSTAS	CURTO	MÉDIO	LONGO	LEGISLAÇÃO NECESSÁRIA	ATORES	METAS	PROPOSTAS	IMPACTOS
38	Criar plano para substituição da frota de ônibus do transporte público movido a diesel por matrizes menos poluentes.				não necessita	SMMU; Concessionária	Diminuir a emissão de poluentes causados pelos veículos do transporte público coletivo.	(a) Prever na nova concessão do transporte coletivo veículos menos poluentes, especialmente os veículos elétricos e movidos a hidrogênio.	Diminuição na emissão de poluentes e do efeito estufa e melhorar da qualidade do ar.
39	Incorporar novas matrizes energéticas na frota municipal e de serviços.				não necessita	SMMU; Transporte Interno; Secretaria de Administração	Diminuir a emissão de poluentes causados pelos veículos que são utilizados pela prefeitura ou que prestam serviços.	a) Elaborar estudos de viabilidade para alteração da frota; b) Criar instrumentos de carga ou abastecimentos para os veículos utilizados.	Diminuição na emissão de poluentes e do efeito estufa e melhorar da qualidade do ar.
40	Incentivar a população a mudar a matriz energética da frota de veículos particulares.				não necessita	SMMU;SMG; Departamento de Comunicação	Diminuir a emissão de poluentes causados pelos veículos particulares que circulam pelo município.	a) Criar programa de comunicação que incentive o uso de veículos de matriz energética limpa; b) Criar espaços de recarga de veículos elétricos.	Diminuição na emissão de poluentes e do efeito estufa e melhorar da qualidade do ar.
41	Estabelecer convênios com CETESB e SABESP para monitoramento da qualidade do ar na cidade.				não necessita	SMMU; CETESB; SABESP	Monitorar constantemente a qualidade de ar e as emissões de gases do efeito estufa.	a) Criar convênio de monitoramento da qualidade do ar; b) Realizar estudos e coleta de dados periódicos sobre qualidade do ar; c) Publicar periodicamente resultados dos estudos.	Conscientização da população das condições da qualidade do ar e dos impactos da emissão de poluentes causados pelos veículos que circulam no município.
42	Inspecionar constantemente a frota do transporte público coletivo nos itens de emissão de poluentes (CO2, Nox e MP) e monitorar esses indicadores.				não necessita	SMMU; Concessionária	Diminuir a emissão de poluentes causados pelos veículos do transporte público coletivo.	(a) Acompanhar, monitorar e fiscalizar os níveis de emissão de poluentes pelos veículos do transporte público coletivo; (b) Estabelecer relatórios mensais sobre os índices de CO2, Nox e MP.	Diminuição na emissão de poluentes e do efeito estufa e melhorar da qualidade do ar.

EIXO II - TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE PASSAGEIROS

PROGRAMAS, AÇÕES E METAS

PROGRAMA INTEGRAÇÃO E DIMINUIÇÃO CUSTO DO TRANSPORTE MUNICIPAL E METROPOLITANO

	ACÇÕES	CURTO	MÉDIO	LONGO	LEGISLAÇÃO NECESSÁRIA	ATORES	METAS	PROPOSTAS	IMPACTOS
43	Integrar os ônibus municipais e ônibus metropolitanos da EMTU, com desconto na tarifa integrada.				não necessita	SMMU; EMTU; Concessionária	Integrar os sistemas de transportes municipal e metropolitano, com tarifas mais baratas.	(a) Apresentar estudos de impacto financeiro e benefícios com a integração; b) Discutir com o governo do estado e concessionárias a proposta; c) Implantar a Integração física e tarifaria do transporte público municipal e metropolitano.	Utilização, barateamento e aumento da cobertura territorial pelas redes integradas.
44	Estimular o uso do cartão Bilhete Único, com ampliação gradativa de descontos e gratuidades.				não necessita	SMMU; Concessionária	Diminuir o custo do transporte público coletivo nos deslocamentos dos cidadãos.	(a) Apresentar estudos e planejamento para a viabilidade de ampliação de descontos e gratuidades; te Único.	Diminuição do custo do transporte no orçamento do cidadão e aumento da utilização do sistema de transporte coletivo.
45	Construir formas de financiamento e subsídios que possam baratear o transporte público para o usuário.				não necessita	SMMU; SMG, SMF	Garantir tarifas mais baratas para os usuários do transporte público coletivo.	(a) Apresentar estudos e viabilidade de ampliação de formas de financiamento e subsídios; b) Discutir com governos estadual e federal novas fontes de financiamento do transporte público coletivo.	Diminuição e/ou manutenção das tarifas do transporte público a preços módicos.
46	Dar prioridade ao transporte coletivo no sistema viário, na sua manutenção, sinalização e semaforização.				não necessita	SMMU; SMO; SIURB	Diminuir o tempo de deslocamentos através do transporte público coletivo.	(a) Apresentar projetos para priorização do viário pelo transporte público coletivo (b) Implantar os projetos apresentados; c) Estruturar sistemas de fiscalização para garantir a não utilização do viário destinado ao transporte coletivo pelos veículos particulares.	Diminuição no tempo de deslocamentos através do transporte coletivo.
47	Realizar a nova licitação do transporte público coletivo de passageiros, na modalidade concessão pública.				Decreto lei, Portaria; Justicativa da concessão	SMMU; SMG; Secretaria de Assuntos Jurídicos	Garantir que os novos contratos de concessão ampliem a qualidade dos serviços de transporte público coletivo.	(a) Elaborar o Termo de Referência e Edital para a nova concessão do transporte público coletivo; (b) Adotar todos os procedimentos legais para o processo licitatório.	Adequação do transporte público a nova realidade e cumprimento das determinações do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo.
48	Desenvolver campanhas para valorizar e aumentar a utilização do transporte público coletivo.				não necessita	SMMU; SMG; Departamento de Comunicação; Concessionária	Estimular a utilização do transporte público coletivo.	(a) Criar, estabelecer e executar campanhas periódicas valorizando o sistema de transporte público coletivo; (b) Utilizar as redes sociais.	Utilização do sistema de transporte público coletivo por mais pessoas .

EIXO II - TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE PASSAGEIROS

PROGRAMAS, AÇÕES E METAS

II - PROGRAMA MELHORIA DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE PASSAGEIROS

AÇÕES	CURTO	MÉDIO	LONGO	LEGISLAÇÃO NECESSÁRIA	ATORES	METAS	PROPOSTAS	IMPACTOS
49 Promover a reestruturação da rede de transporte público (linhas, frequência e paradas).				não necessita	SMMU; EMTU; Concessionária	Ter uma nova rede de transporte público coletivo implantada.	(a) Elaborar estudos, planejamento sobre a nova rede de transporte público coletivo, incluindo o sistema de transporte público coletivo, a integração com outros modais no Interior do município e a integração metropolitana.	Racionalização operacional dos sistemas municipal e metropolitano e melhoria do transporte em geral.
50 Implantar um plano de capacitação permanente para motoristas do transporte público coletivo.				não necessita	SMMU; Concessionária	Manter os operadores do transporte público em permanente processo de capacitação.	(a) Exigir da concessionária do transporte público coletivo a execução de um plano de capacitação permanente para seus operadores, incluindo conteúdos relacionados a segurança viária e diminuição de sinistros, interação e trato com os usuários, atendimento especial para idosos e pessoas com deficiências, funcionamento e utilização das novas tecnologias veiculares e embarcadas; (b) Criar metas permanentes de incentivo aos operadores do transporte público.	Operação do sistema de transporte público coletivo com mais segurança, respeito e qualidade.
51 Criar faixas exclusivas de ônibus nos principais pontos de lentidão.				não necessita	SMMU; SMO; SMSU	Diminuir o tempo de deslocamentos através do transporte público coletivo.	(a) Apresentar projetos para priorização do viário pelo transporte público coletivo (b) Implantar os projetos apresentados; c) Estruturar sistemas de fiscalização para garantir a não utilização do viário destinado ao transporte coletivo pelos veículos particulares.	Diminuição no tempo de deslocamentos através do transporte coletivo.
52 Ampliar os mecanismos automatizados de fiscalização e monitoramento da operação de transporte coletivo.				não necessita	SMMU	Modernizar os sistemas de fiscalização, garantindo o cumprimento do contrato de concessão.	(a) Ampliar a fiscalização com a utilização de instrumentos eletrônicos e automatizados; (b) Ampliar o monitoramento com redução do tempo de resposta assertiva da operação.	Utilização do sistema de transporte público coletivo por mais pessoas e aumento da qualidade dos serviços.
53 Construir Terminais de Ônibus nos bairros de maior demanda visando organizar o sistema e garantir mais segurança e conforto aos usuários.				não necessita	SMMU	Ter novos Terminais de ônibus nos bairros.	(a) Elaborar estudos, projetos, formas de financiamento e implantação dos novos Terminais de ônibus nos bairros com maior demanda do transporte público coletivo.	Utilização dos Terminais de Ônibus para organizar a operação, a segurança e o conforto dos usuários.
54 Ampliar o conforto, a segurança e a praticidade com a renovação da frota de ônibus (ar-condicionado, wi-fi, câmeras de videomonitoramento, carregadores, GPS, telemetria etc.).				não necessita	SMMU; Concessionária	Ampliar o conforto e segurança dos usuários.	(a) Prever na nova concessão do transporte coletivo urbano municipal o emprego de tecnologias que visam o conforto e segurança aos usuários; (b) Fiscalizar a implantação e o funcionamento permanente dessas tecnologias e serviços embarcados.	Ampliação da segurança e conforto dos usuários do transporte público coletivo.
55 Readequar e melhorar os pontos de ônibus, com abrigo, iluminação e acessibilidade.				não necessita	SMMU; SMSU	Ampliar o conforto e segurança dos usuários.	(a) Elaborar estudos, projetos e locais prioritários para implantação dos novos abrigos; (b) Buscar fontes de financiamento.	Ampliação da segurança e conforto dos usuários do transporte público coletivo.

EIXO II - TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE PASSAGEIROS

PROGRAMAS, AÇÕES E METAS

III - PROGRAMA COMUNICAÇÃO PARA O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

	ACÕES	CURTO	MÉDIO	LONGO	LEGISLAÇÃO NECESSÁRIA	ATORES	METAS	PROPOSTAS	IMPACTOS
56	Criar APP específico para informar itinerários, horários de partidas programadas e a operação em tempo real (GPS) do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros através do projeto "Onde está o meu ônibus" - (localização em tempo real pelo APP).				não necessita	SMMU; concessionária	Ter um APP para o usuário do transporte público coletivo funcionando.	(a) Contratar empresa para o desenvolvimento e implantação do APP; b) Preparar campanha permanente para divulgação do APP.	Ampliação da melhoria na qualidade e confiabilidade do serviço para os usuários do transporte público coletivo.
57	Fazer uma campanha de divulgação do Bilhete Único e seus benefícios.				não necessita	SMMU; SGM; Departamento de Comunicação; concessionária	Ampliar a utilização do cartão Bilhete Único.	(a) Planejar e executar campanhas permanentes de utilização do cartão Bilhete Único; b) Utilizar as redes sociais como um instrumento importante de divulgação.	Ampliação da utilização do cartão Bilhete Único.
58	Criar e qualificar instrumentos modernos, transparentes e ágeis para reclamações, sugestões, elogios e denúncias sobre todos os temas e serviços da mobilidade urbana.				não necessita	SMMU; SGM; Departamento de Comunicação; concessionária	Criar canais de interação modernos e ágeis para os cidadãos.	(a) Contratar empresa para desenvolver e implantar um sistema integrado e automatizado de reclamações, sugestões, elogios e denúncias ligadas a mobilidade urbana, incluindo o transporte público coletivo, escolar, taxis, fretamento, por aplicativos, utilização irregular de vagas de estacionamento especiais, atendimento ao cidadão, manutenção do viário, segurança, atos de racismo, misoginia e maus tratos a idosos e pessoas com deficiência, entre outros.	Modernização dos canais de interação entre cidadãos, poder público e prestadores de serviços públicos permissionários e concessionários.
59	Ampliar a utilização das redes sociais na interação entre cidadãos e poder público em assuntos da mobilidade urbana e do transporte público coletivo.				não necessita	SMMU; SGM; Departamento de Comunicação; concessionária	Ampliar e qualificar os sistemas de interação e comunicação com os cidadãos.	(a) Definir linha de trabalho com a SMG e Departamento de Comunicação para a construção de perfis com a divulgação de ações da área.	Modernização dos canais de interação entre cidadãos e poder público.

EIXO III - TRANSPORTE DE INTERESSE PÚBLICO

PROGRAMAS, AÇÕES E METAS

I - PROGRAMA TRANSPORTE POR FRETAMENTO

	AÇÕES	CURTO	MÉDIO	LONGO	LEGISLAÇÃO NECESSÁRIA	ATORES	METAS	PROPOSTAS	IMPACTOS
60	Regulamentar e fiscalizar os serviços prestados por empresas de fretamento.				Lei ou decreto	SMMU; SMG; Secretaria de Assuntos Jurídicos	Regulamentar o serviço de fretamento.	(a) Elaborar legislação para atualizar a prestação dos serviços prestados por meio de fretamento; b) Discutir proposta com setores empresariais; c) Divulgar a nova regulamentação.	Utilização em maior grau dos serviços de transporte coletivo por fretamento e diminuição da circulação dos automóveis particulares.
61	Estruturar espaços de estacionamento para ônibus de fretamento, preferencialmente fora das vias públicas, de forma a diminuir o impacto na circulação de veículos e pessoas.				Portaria	SMMU; SGM; SMO; SMSU	Criar estacionamentos específicos para ônibus de fretamento.	(a) Elaborar estudos e projetos quanto a criação de bolsões (espaços) de estacionamentos públicos e/ou privados fora das vias públicas para o serviço de fretamento.	Manutenção dos espaços utilizados na via pública para a circulação de bicicletas, pedestres, ônibus e veículos.
62	Realizar campanhas para ampliar a utilização deste serviço.				não necessita	SMMU; SGM; Secretaria de Desenvolvimento Econômico	Criar campanhas para incentivar a utilização do serviço de fretamento.	(a) Elaborar campanhas para ampliar a utilização deste serviço.	Utilização em maior grau dos serviços de transporte coletivo por fretamento e diminuição da circulação dos automóveis particulares.

EIXO III - TRANSPORTE DE INTERESSE PÚBLICO

PROGRAMAS, AÇÕES E METAS

II - PROGRAMA TRANSPORTE ESCOLAR

ACÇÕES	CURTO	MÉDIO	LONGO	LEGISLAÇÃO NECESSÁRIA	ATORES	METAS	PROPOSTAS	IMPACTOS
63 Implementar as diretrizes e ações para regulamentação e fiscalização dos serviços de transporte escolar.				não necessita	SMMU	Criar regulamentação dos serviços de transporte escolar.	(a) Elaborar proposta de regulamentação; (b) Discutir com permissionários a proposta de regulamentação; (c) Aprovar e publicar a legislação; (d) Analisar a abertura de novas vagas para o transporte escolar.	Utilização com segurança de mais usuários e melhoria dos serviços prestados.
64 Desenvolver projetos de sinalização, com travessias e paradas rápidas no entorno das escolas.				não necessita	SMMU	Implantar sinalização e identificação de vagas para embarque e desembarque em áreas escolares.	(a) Elaborar projetos e implantação de sinalização no entorno de áreas escolares com demarcação de vagas para embarque e desembarque de estudantes; (b) Revisar, atualizar e fazer manutenções das sinalizações existentes já implantadas; (c) Elaborar estudos e projetos de ações que proporcionem a redução de velocidade e promova a segurança no entorno das áreas escolares.	Ampliação da segurança e conforto para embarque e desembarque de estudantes e melhoria na circulação dos veículos no entorno das áreas escolares.
65 Orientar e capacitar permanentemente os operadores escolares.				não necessita	SMMU	Melhorar a qualidade e a segurança dos serviços prestados pelos transportadores escolares.	(a) Elaborar ações de orientação e capacitação permanente com vista a segurança viária para os transportadores escolares; (b) Apresentar orientações de forma periódica das ações realizadas, bem como, procedimentos consonantes às legislações vigentes da categoria; (c) Planejar a capacitação de forma permanente para seus operadores.	Capacitação de operadores e melhoria no atendimento e nas condições de segurança dos estudantes.
66 Apoiar e desenvolver tecnologias veiculares para transporte escolar (ex. porta dos dois lados).				não necessita	SMMU	Ter veículos com tecnologias mais modernas, seguras e ágeis para o transporte escolar.	(a) Discutir com montadoras as novas demandas e necessidades de veículos e tecnologias para os veículos do transporte escolar; (b) Monitorar os veículos através de CIMH.	Produção de veículos mais modernos e adequados para os serviços de transporte escolar.
67 Realizar campanhas para ampliar a utilização deste serviço.				não necessita	SMMU	Criar campanhas para incentivar a utilização do serviço de transporte escolar.	(a) Elaborar campanhas para ampliar a utilização deste serviço.	Utilização em maior grau dos serviços de transporte escolar e diminuição da circulação dos automóveis particulares.

EIXO III - TRANSPORTE DE INTERESSE PÚBLICO

PROGRAMAS, AÇÕES E METAS

III - PROGRAMA TRANSPORTE POR TÁXI

AÇÕES	CURTO	MÉDIO	LONGO	LEGISLAÇÃO NECESSÁRIA	ATORES	METAS	PROPOSTAS	IMPACTOS
68				não necessita	SMMU	Melhorar e baratear os serviços de táxi	(a) Atualizar e informatizar o cadastro dos taxistas; (b) Realizar fiscalização periódica com o emprego de novas tecnologias; (c) Reunir periodicamente os coordenadores de cada ponto para análise do serviço e solicitações de demandas; (d) Discutir a implantação da padronização visual do serviço de transporte individual como forma de diferenciação do atendimento regular e cadastrado.	Ampliação e melhoria dos serviços de táxi.
69				não necessita	SMMU	Implantar estruturas físicas de apoio aos taxistas em seus pontos.	(a) Elaborar projeto padrão para os pontos de táxi; (b) Implantar as novas estruturas nos pontos de táxi, incluindo a sinalização horizontal e vertical; (c) Buscar formas de financiar as obras de implantação dos novos pontos de táxi.	Padronização dos pontos de táxi, garantindo mais conforto e acessibilidade.
70				não necessita	SMMU	Implantar APP para a frota de táxi, ampliando sua competitividade com outros serviços de transporte individual de passageiros.	(a) Analisar e estudar a viabilidade de criação de aplicativo próprio para frota de táxi e/ou outro já disponível como forma de estimular, ampliar a segurança e competitividade.	Ampliação da competitividade e a segurança para operadores e usuários.
71				não necessita	SMMU	Criar campanhas para incentivar a utilização do serviço de táxi.	(a) Elaborar campanhas para ampliar a utilização deste serviço.	Utilização em maior grau dos serviços de táxi e diminuição da circulação dos automóveis particulares.

EIXO III - TRANSPORTE DE INTERESSE PÚBLICO

PROGRAMAS, AÇÕES E METAS

IV - PROGRAMA TRANSPORTE POR APLICATIVOS

	AÇÕES	CURTO	MÉDIO	LONGO	LEGISLAÇÃO NECESSÁRIA	ATORES	METAS	AÇÕES	IMPACTOS
72	Implementar as diretrizes e ações para fiscalização dos serviços por aplicativos, a partir da legislação federal.				Lei ou decreto lei	SMMU; SMG	Regulamentar os serviços de transportes por aplicativo	(a) Elaborar proposta para regulamentação do serviço por aplicativo a partir da legislação federal.	Utilização do sistema com mais segurança e conforto.
73	Criar espaços de apoio e descanso para operadores do transporte por aplicativos.				não necessita	SMMU	Criar espaços reservados para os operadores do transporte por aplicativo.	(a) Analisar, projetar, executar, operar e fiscalizar os espaços para os operadores do transporte por aplicativo.	Ampliação da segurança e conforto dos operadores e usuários do serviço de transporte por aplicativo.

EIXO IV - TRANSPORTE FERROVIÁRIO

PROGRAMAS, AÇÕES E METAS

I - PROGRAMA TRANSPORTE FERROVIÁRIO

	AÇÕES	CURTO	MÉDIO	LONGO	LEGISLAÇÃO NECESSÁRIA	ATORES	METAS	PROPOSTAS	IMPACTOS
74	Estudar, criar e construir linhas de trem, metrô ou assemelhado para o transporte público coletivo de passageiros na cidade de Hortolândia integrados com o sistema de ônibus municipal e metropolitano.				não necessita	SMMU; SMPUGE; SMG, setor privado	Estudar a viabilidade e criar linhas municipais de transporte sobre trilhos, integrados com os ônibus e outros modais municipais e metropolitanos.	a) Estabelecer estudos de viabilidade; b) Elaborar projetos funcionais; c) Estabelecer parcerias e formas de financiamento do projeto.	Utilização do modal (trilhos) mais modernos, menos poluentes e confortáveis para os usuários.
75	Estabelecer, apoiar e estruturar conexões municipais com as futuras linhas férreas para transporte de passageiros metropolitano e entre metrópoles, como o Trem Intercidades e o Trem de Alta Velocidade (TAV), procurando inserir efetivamente o município de Hortolândia nesse processo.				não necessita	SMMU; SMPUGE; SMG; Governos estadual e federal	Estudar e criar conexões e integrações municipais, metropolitanos e entre metrópoles.	a) Estabelecer estudos de viabilidade; b) Elaborar projetos funcionais; c) Estabelecer parcerias e formas de financiamento do projeto; d) discutir com os governos estadual e federal as alternativas para integração e as conexões entre os sistemas a serem criados.	Utilização do modal (trilhos) mais modernos, menos poluentes e confortáveis para os usuários.
76	Elaborar e implantar projetos que minimizem os impactos negativos que a segregação pelos trilhos ocasiona, garantindo a construção de calçadas, alambrados e passagens para pedestres e veículos com segurança e rapidez.				não necessita	SMMU; SMPUGE; SMG; concessionária	Diminuir os impactos negativos das linhas férreas que cortam o município.	a) Elaborar estudos, projetos e executar obras que minimizem os impactos da linha férrea no município; b) Criar ações para melhorar a acessibilidade, a segurança e diminuir a segregação territorial.	Diminuição dos impactos negativos da segregação entre territórios pela linha férrea.

EIXO V - TRANSPORTE DE CARGAS E MERCADORIAS

PROGRAMAS, AÇÕES E METAS

- PROGRAMA TRANSPORTE DE CARGAS E MERCADORIAS

	AÇÕES	CURTO	MÉDIO	LONGO	LÉGISLAÇÃO NECESSÁRIA	ATORES	METAS	PROPOSTAS	IMPACTOS
77	Discutir a regulamentação municipal e preferencialmente única para toda região metropolitana ou sub-região.				Leis e decretos municipais	SMMU; SMG; Secretaria de Assuntos Jurídicos; Municípios da RMC (limitrofes com Hortolândia)	Regulamentar a circulação e os estacionamentos para cargas e descargas de mercadorias.	(a) Elaborar proposta para discussão com os municípios que fazem divisa com Hortolândia; b) Discutir com empresas de cargas e comerciantes; c) Elaborar proposta de legislação comum para os municípios que participem da regulamentação.	Diminuição dos congestionamentos e aumento da segurança para os cidadãos.
78	Implementar as diretrizes e ações para disciplinar o tráfego de caminhões, cargas, com critérios de circulação nos horários de pico, visando priorizar o transporte coletivo e a circulação no viário.				não necessita	SMMU; SMO; SMSU	Disciplinar circulação do transporte de carga e de mercadorias	(a) Elaborar estudos para complementar a legislação a ser elaborada quanto aos aspectos de tipos de caminhões, peso e de cargas, horários para cargas, descargas e circulação de veículos, características das vias envolvidas.	Diminuição dos congestionamentos e aumento da segurança para os cidadãos.
79	Estabelecer um conjunto de ações mitigadoras até que haja um regramento específico através de lei municipal sobre veículos e circulações de carga no município.				não necessita	SMMU; SMO; SMSU	Estabelecer ações mitigadoras de circulação de transporte de cargas e mercadorias.	(a) Definir locais e/ou restrições de realização de carga e descarga pela hierarquização viária, viários específicos e horários de operação e circulação; (b) Definir viários para circulação e/ou restrições de veículos; (c) Definir uma rede viária prioritária para o tráfego de veículos com carga excedente, que dispõe de serviço de apoio como batedores, bem como, de operadoras e concessionária de energia, gas, telefonia, prefeitura; (d) Definir uma rede viária para o tráfego de veículos de carga que não têm como destino o município de Hortolândia, mas sim, passam pelo mesmo, para acessar os municípios limitrofes; (e) Definir uma rede viária para o tráfego de veículos de carga que comporte todos os tipos de veículos que têm como origem e/ou destino, o município de Hortolândia; (f) Definir mecanismo de controle operacional da entrada/saída, circulação, estacionamento ou restrições de veículos de carga.	Diminuição dos congestionamentos e aumento da segurança para os cidadãos.
80	Elaborar e negociar um plano de obras viárias com as concessionárias das rodovias que cruzam o município, procurando diminuir o tráfego de passagem no município.				não necessita	SMMU; SMPUGE; concessionárias	Criar marginais e viadutos nas rodovias que facilitem o deslocamento dos cidadãos.	(a) Realizar estudos e projetos para construção de obras viárias para novas rotas; b) Discutir com as concessionárias e governo do estados a implementação das intervenções viárias.	Diminuição dos congestionamentos e aumento da segurança para os cidadãos.
81	Elaborar campanha e ações de conscientização junto as empresas prestadoras de serviço e comércio para fazerem a carga e descarga de mercadorias em horários, vias, rotas e com veículos adequados, visando impactar o menos possível o transporte público coletivo e a circulação de pessoas e veículos.				não necessita	SMMU	Criar campanhas de conscientização para das empresas de carga e descarga e para comerciantes.	(a) Elaborar campanhas dirigidas a operadores do transporte de cargas e comerciantes em geral; (b) Elaborar mapa contendo plano de rotas a ser orientado e distribuído aos motoristas de veículos de cargas.	Diminuição dos congestionamentos e aumento da segurança para os cidadãos.
82	Estruturar estacionamentos para veículos e caminhões de carga fora da via pública visando diminuir o impacto no trânsito e na circulação de pessoas.				não necessita	SMMU	Criar espaços reservados para veículos (caminhões) de carga.	(a) Analisar, estudar, projetar, executar, operar e fiscalizar os espaços específicos para que os veículos e caminhões de carga possam estacionar sem qualquer comprometimento da via pública; b) Discutir proposta com operadores de cargas.	Diminuição dos congestionamentos e aumento da segurança para os cidadãos.

EIXO VI - TRANSPORTE POR MOTOCICLETAS

PROGRAMAS, AÇÕES E METAS

- PROGRAMA TRANSPORTE POR MOTOCICLISTAS

	AÇÕES	CURTO	MÉDIO	LONGO	LEGISLAÇÃO NECESSÁRIA	ATORES	METAS	PROPOSTAS	IMPACTOS
83	Implementar as diretrizes e ações para o serviço de moto-frete estabelecidos na Lei Federal 12.009 de 29 de julho de 2009.				Decreto lei	SMMU; SMG; Operadores e empresas de moto frete	Regulamentar a lei federal.	a) Elaborar propostas de regulamentação; b) Discutir com os envolvidos; c) Publicar a nova regulamentação.	Diminuição dos acidentes e mortes no trânsito.
84	Desenvolver ações de educação de trânsito e direção defensiva.				não necessita	SMMU; SMG; DETRAN; Operadores e empresas de moto frete	Criar ações educativas de forma permanente contando com ampla participação dos motofretista.	a) Promover programas para educação de trânsito previsto para categoria de forma permanente; b) Definir agenda permanente através de um calendário anual com atividades periódicas de orientação, como o Maio Amarelo; a Semana Nacional do Trânsito, Dia Mundial na Cidade sem meu Carro e demais campanhas.	Diminuição dos acidentes e mortes no trânsito.
85	Ampliar o Programa "Frente Segura", com a criação de espaços exclusivos para motos nos cruzamentos, entre a faixa de pedestres e de retenção dos veículos.				Decreto lei	SMMU; Departamento de Comunicação	Proporcionar maior segurança às motociclistas, diminuindo o conflito com automóveis no momento da largada no verde do semáforo.	a) Elaborar estudos, definir locais e desenvolver projetos básico e executivo; b) Implantar os projetos.	Diminuição dos acidentes e mortes no trânsito.
86	Estudar a criação de faixas exclusivas para motos em vias de grande circulação.				Decreto lei	SMMU		a) Elaborar estudos, definir locais e desenvolver projetos básico e executivo; b) Implantar os projetos.	Diminuição dos acidentes e mortes no trânsito.
87	Criar espaços para o apoio a moto-fretistas e operadores do transporte por aplicativos.				não necessita	SMMU	Criar espaços de descanso, apoio e espera para moto-fretistas e operadores do transportes por aplicativos.	a) Elaborar estudos, definir locais e desenvolver projetos básico e executivo; b) Viabilizar parcerias para implantar os projetos e manter seu funcionamento com segurança, higiene e harmonia.	Diminuição dos acidentes e mortes no trânsito e apoio aos profissionais da categoria.
88	Ampliar as ações de fiscalização da SMMU, Guarda Municipal e Polícia Militar.				não necessita	SMMU; Guarda Municipal; Polícia Militar	Fiscalizar permanente o cumprimento da legislação e a resolução do Contran.	a) Contratar serviços que permitam o rastreamento interno; b) Exigir o controle de prestadores de serviço.	Diminuição dos acidentes e mortes no trânsito.

EIXO VII - INFRAESTRURA VIÁRIA PARA MOBILIDADE URBANA

PROGRAMAS, AÇÕES E METAS

I - PROGRAMA INFRAESTRUTURA VIÁRIA PARA MOBILIDADE URBANA

	AÇÕES	PRAZOS			LEGISLAÇÃO NECESSÁRIA	ATORES	METAS	PROPOSTAS	IMPACTOS
		CURTO	MÉDIO	LONGO					
89	Elaborar e negociar um plano de obras viárias nas rodovias que cruzam a cidade, priorizando o transporte Público e a mobilidade Ativa.				não necessita	SMMU; SMPUGE; DER; ARTESP e DNIT	Definir um plano de obras que impactem positivamente na circulação e segurança viária.	a) Elaborar e negociar um plano de obras viárias nas rodovias que cruzam a cidade; B)Elaborar estudos e projetos para execução das obras. c) Buscar captação de recurso para execução.	Redução dos acidentes, congestionamentos e na emissão de poluentes.
90	Criar um anel viário municipal com conexão e marginais paralelas as Rodovias, conectando importantes vias do município.				não necessita	SMMU; SMPUGE; DER; ARTESP e DNIT	Crar um eixo viário no perímetro do município conectando importantes vias de circulação de veiculos para evitar que o tráfego afete vias de menor escoamento.	a) Elaborar e negociar um eixo de obras viárias que circundam o município em diversas regiões da cidade; b) Elaborar estudos e projetos para execução das obras; c) Buscar captação de recurso para execução.	Redução dos acidentes, congestionamentos e na emissão de poluentes.
91	Elaborar projetos e planos de obras para construção de Terminais de Ônibus nos bairros do município, garantindo organização do sistema, segurança e conforto para usuários.				não necessita	SMMU; EMTU; concessionária	Construir Terminais de Ônibus nos bairros e novas centralidades do município.	a) Definir locais de maior demanda para a construção dos Terminais; b) Elaborar estudos preliminares e desenvolvimento do projeto funcional; c) Elaborar projeto básico e executivo; d) Buscar captação de recurso para execução.	Ampliação dos instrumentos de controle operacional, do conforto e segurança para usuários do transporte público coletivo.
92	Definir normas e diretrizes relativas à mobilidade urbana para mitigar os impactos gerados pela construção de novos empreendimentos.				Decreto lei	SMMU; SMPUGE	Estabelecer um conjunto de ações mitigadoras para os PGTs.	a) Elaborar estudos e minuta do Decreto lei sobre os PGTs; b) Discutir com as partes envolvidas; Implementar as definições da regulamentação dos PGTs.	Ampliação dos instrumentos e obras de infraestrutura para a mobilidade urbana.

EIXO VIII - PARTICIPAÇÃO SOCIAL E TRANSPARÊNCIA

PROGRAMAS, AÇÕES E METAS

PROGRAMA CONSELHO MUNICIPAL DA MOBILIDADE URBANA

	AÇÕES	CURTO	MÉDIO	LONGO	LEGISLAÇÃO NECESSÁRIA	ATORES	METAS	PROPOSTAS	IMPACTOS
93	Criar o Conselho Municipal da Mobilidade Urbana.				Decreto lei	SMMU; Secretaria de Assuntos Jurídicos; entidades públicas e da sociedade civil	Criar o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana.	(a) Elaborar a minuta do Decreto de Lei para criação do Conselho; Discutir com entidades e setores da sociedade civil; c) Publicar a criação do Conselho.	Participação da sociedade nas discussões e ações voltadas à mobilidade urbana.
94	Definir e publicar a regulamentação (regimento) e funcionamento do Conselho.				Estatuto e Regimento Interno	SMMU; Secretaria de Assuntos Jurídicos; entidades públicas e da sociedade civil	Definir modelo de regulamentação e funcionamento do Conselho.	a) Elaborar modelo de regimento para o funcionamento do Conselho; b) Discutir com as entidades o regimento e a composição do Conselho; c) Publicar o regimento.	Participação da sociedade nas discussões e ações voltadas à mobilidade urbana.
95	Garantir a regularidade do funcionamento do Conselho.				não necessita	SMMU; entidades públicas e da sociedade civil	Manter o Conselho funcionando de forma regular.	(a) Promover reuniões periódicas; (b) Definir temas para discussão e deliberação; c) Definir agentes de reuniões para o ano, de forma antecipada; d) Divulgar as resoluções e debates realizados pelo Conselho.	Participação da sociedade nas discussões e ações voltadas à mobilidade urbana.

EIXO VIII - PARTICIPAÇÃO SOCIAL E TRANSPARÊNCIA

PROGRAMAS, AÇÕES E METAS

II - PROGRAMA TRANSPARÊNCIA E INFORMAÇÃO

AÇÕES		CURTO	MÉDIO	LONGO	LEGISLAÇÃO NECESSÁRIA	ATORES	METAS	PROPOSTAS	IMPACTOS
96	Divulgar permanentemente projetos, dados do sistema de transporte e demais informações relativas à mobilidade urbana.				não necessita	SMMU; Departamento de Comunicação	Divulgar os projetos e ações relativas a mobilidade urbana.	(a) Manter atualizados os dados referentes à mobilidade urbana; (b) Definir os responsáveis de cada secretaria para publicidade das ações; (c) Adotar periodicidade das publicações.	Ampliação do conhecimento das ações de mobilidade urbana e da participação social.
97	Criar sistemas de reuniões e debates com a participação da população pelas redes sociais.				não necessita	SMMU; Departamento de Comunicação	Utilizar ferramentas virtuais de comunicação para divulgação das questões relativas a mobilidade urbana.	(a) Mapear e convidar as entidades para formação de um grupo de trabalho e desenvolvimento dos assuntos referente a mobilidade urbana; (b) Promover reuniões regulares entre o grupo de trabalho; (c) Realizar cursos para capacitação e aperfeiçoamento para utilização das redes sociais.	Ampliação do conhecimento das ações de mobilidade urbana e da participação social.
98	Criar canais de reclamações, sugestões e denúncias.				não necessita	SMMU; Departamento de Comunicação	Criar canais de virtuais de interação com os cidadãos para os temas da mobilidade urbana.	(a) Contratar empresa para desenvolver os instrumentos de interação entre cidadãos e poder público; b) Implantar o sistema desenvolvido; c) Divulgar o sistema para toda sociedade.	Aproximação do usuário com o poder público para assuntos da mobilidade urbana.
99	Divulgar todos os atos e decisões do Conselho na Internet				não necessita	SMMU; Departamento de Comunicação	Divulgar permanentemente as resoluções e informações do Conselho.	(a) Criar instrumentos e procedimentos para divulgação rápida das decisões e informações do Conselho.	Ampliação do conhecimento das ações de mobilidade urbana e da participação social.