



# AUDIÊNCIA PÚBLICA

## Plano de Mobilidade Urbana de Taubaté

### Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana

18 de maio de 2015





# INTRODUÇÃO:



O Plano Diretor de Mobilidade Urbana é um instrumento de orientação da política urbana, com objetivo de propiciar condições adequadas de mobilidade da população e de circulação de mercadorias.

Não é um outro plano urbano, mas parte complementar e harmônica do Plano Diretor do Município e integrada e aos planos regionais.

Diferente do Plano Diretor, o Plano de Mobilidade não precisa ser uma lei municipal, mas pode gerar um ou mais diplomas legais ou regulamentadoras (leis, decretos, portarias...).



**O Plano de Mobilidade deve conter diretrizes, instrumentos, ações e projetos voltados para:**

- ✓ **Organizar os espaços de circulação (infraestrutura viária);**
- ✓ **Orientar a gestão do trânsito (uso e prioridades);**
- ✓ **Organizar os serviços de transportes públicos;**
- ✓ **Estruturar o órgão gestor municipal; e**
- ✓ **Subsidiar as demandas por recursos junto aos programas federais e organismos internacionais de fomento.**



**O Plano de Mobilidade Urbana de Taubaté está integrado ao processo de revisão do Plano Diretor do Município e é uma das ações prioritárias da política municipal para o setor de transporte e trânsito, compreendendo:**

- ✓ **Elaboração de documento técnico preliminar dentro do prazo estabelecido pela lei federal nº 12.587/2012 (Estatuto da Mobilidade);**
- ✓ **Abertura de processo público de apresentação e debate do Plano de Mobilidade;**
- ✓ **Elaboração da versão final do Plano de Mobilidade.**



**São atribuições da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana :**

- ✓ **Coordenar o planejamento e a implementação da política de mobilidade urbana no Município, nos termos da Política Nacional de Mobilidade (lei nº 12.587/2012);**
- ✓ **Fiscalizar as atividades ligadas ao trânsito, ao transporte e a todos os atributos da mobilidade;**
- ✓ **Captar, gerir e aplicar recursos para projetos estruturantes da mobilidade.**





# BREVE DIAGNÓSTICO:



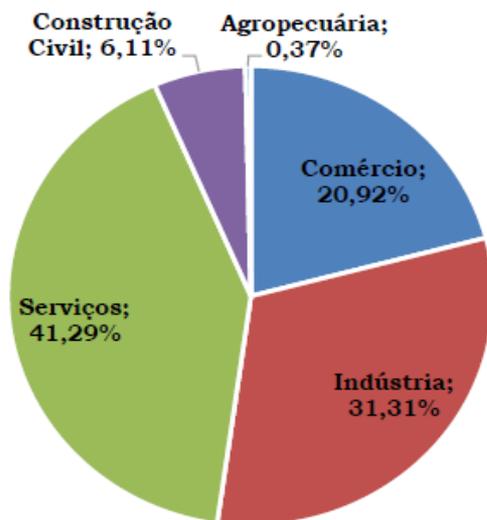
## 2. Caracterização do Município de Taubaté

Taubaté é uma das 39 cidades que constituem a região do Vale do Paraíba. O município possui uma **área de 624.885 km<sup>2</sup>**, com uma localização privilegiada entre as duas maiores metrópoles do país, a 130 km de São Paulo e a 280 km do Rio de Janeiro.

Segundo a estimativa do IBGE para 2014, abriga uma população **de 299.423 habitantes**, o que a coloca como o 23º município mais populoso do Estado, com uma densidade demográfica de 446 hab/km<sup>2</sup>.

**É o segundo maior polo industrial e comercial da região** – o primeiro é São José dos Campos, abrigando empresas como Volkswagen, Ford, LG, Alstom, Usiminas, Cameron, Embraer, (Centro de distribuição e o Centro de Serviços Integrados - CSI), entre outras. O município também abriga o Comando de Aviação do Exército.

Participação dos setores no emprego (2012)





Os dados do Censo do IBGE (2010) mostram que o município apresenta elevado grau de urbanização, com 97,8% da população vivendo na área urbana, índice superior ao da região (94,1%) e do Estado (95,9%); isto pode ser explicado pelo processo de urbanização contínua da zona rural, com conversão de áreas de agropecuária em condomínios.

## 2.2- Evolução da participação relativa dos setores no PIB

Participação no PIB	2002	2011	Variação
Indústria	46,93	49,50	5,5%
Comércio e Serviços	52,46	50,19	-4,3%
Agropecuária	0,61	0,31	-49,2%



## 2.3 Elementos estruturantes da ocupação territorial

### 2.3.1 Conformação da Área Central

O Centro de Taubaté ainda preserva as características de ocupação inicial, que direcionaram o povoamento da cidade durante quase dois séculos, pouco adequadas às necessidades de um núcleo urbano com quase 300.000 habitantes.

Organizado em um traçado ortogonal, que orientou a constituição da cidade, o Centro apresenta ruas estreitas que passaram a ser ocupadas por uma frota crescente de veículos. O mesmo ocorre com as calçadas, cujas larguras variam entre 1,00m e 1,20m e ainda sofrem interferências da presença de postes, lixeiras, mobiliário urbano e outros objetos colocados pelos comerciantes, obstruindo a passagem. Um pequeno trecho de via, nas proximidades da Igreja Matriz, foi transformado em calçadão, configurando um dos raros espaços onde a circulação de pedestres é favorecida.

A predominância do uso do comercial de caráter popular e de serviços se reflete em fachadas com excesso de apelo visual, o que gera perda de destaque e visibilidade do patrimônio histórico e arquitetônico, que passa por um processo de deterioração, com a descaracterização de edificações e fachadas tradicionais, demolição das construções originais e ampliação dos recuos em partes das quadras.

Ao mesmo tempo, a escassez de usos mistos configura a área como uma porção do território sem movimentação de veículos e pessoas fora do horário comercial.



## 2.3.2 Ferrovia e Rodovia Presidente Dutra

A ferrovia, implantada no final do século XIX, estimulou o uso industrial e configurou a paisagem urbana ao longo do seu eixo. Com a sua progressiva substituição pelo transporte rodoviário, muitas dessas edificações estão hoje desocupadas, degradadas ou subutilizadas, e parecem fora do contexto urbano no qual se inserem, não agregando valor ao tecido urbano.

O crescimento da área urbanizada para além dos trilhos colocou a ferrovia como uma barreira no sentido leste – oeste, difícil de ser transposta. Essa transposição é feita de forma precária tanto pelos veículos, que se utilizam de viadutos de mão única que se integram ao sistema viário em vias secundárias e com reduzida capacidade de fluxo, quanto pelos pedestres, expostos a iscos em passarelas inadequadas ou passagens em nível, sem cancelas, mal sinalizadas e circundadas por comércio irregular.





A construção da Rodovia Presidente Dutra, na década de 1950, criou mais uma barreira a ser transposta para a articulação intraurbana do território municipal, estimulando a ocupação ao longo do seu eixo nos sentidos leste e oeste.

Entre as duas barreiras, ferrovia e rodovia, está a parte mais nobre de Taubaté, onde se encontram as melhores condições de infraestrutura, habitações, vetores de verticalização e adensamento relevante. Nesta região encontram-se os principais polos de atração de viagens para trabalho e acesso a comércio e serviços.

O crescimento de atividades ao longo da rodovia e a extensão da área urbanizada em direção ao sul, demandam uma crescente **necessidade** de transposição dessa barreira, criando pontos de tráfego intenso e de congestionamento. A configuração das soluções viárias não favorece a segurança e a fluidez do tráfego, com passagens confusas, poucas faixas de rolamento ou apenas um sentido de circulação e retornos distantes, algumas vezes associados ao cruzamento com outras rodovias

As poucas alternativas de transposições para pedestres e ciclistas na rodovia, na forma de passarela e poucas passagens feitas em nível, prejudicam ainda mais a acessibilidade dos usuários de transporte não motorizado e das pessoas com mobilidade reduzida.



### 2.3.3 Áreas de concentração industrial

A Via Dutra incitou a localização de concentrações industriais nas porções leste e oeste do município, em consonância com o movimento regional de concentração de grandes indústrias ao longo da rodovia, devido à acessibilidade facilitada para o tráfego pesado de veículos de carga.

A ocupação industrial se destaca na porção norte da Rodovia Presidente Dutra e no seu cruzamento com a Rodovia Governador Carvalho Pinto. Ao norte, estão grandes empresas, consolidadas em Taubaté, como a Volkswagen, a Ford e a Alstom. A Prefeitura pretende estimular o uso industrial também ao longo da Rodovia Carvalho Pinto, ao sul da Dutra, e eventualmente no prolongamento planejado para esta via.

Taubaté possui seis distritos industriais, onde estão instaladas empresas em funcionamento, em obras e com projetos de construção: UNA I, UNA II, Piracanguá I, Piracanguá II, Parque Aeroporto e São Gonçalo I.



## 3. Condições atuais de mobilidade em Taubaté

---

### 3.1 Estrutura do sistema viário

A estrutura da malha viária de Taubaté não colabora para uma ocupação organizada do território do município. A área urbana é cortada no sentido leste – oeste pela Rodovia Presidente Dutra e pela ferrovia, segregando-a em diversas regiões.

Em função desta segregação, a ocupação urbana se deu de forma descontínua, com núcleos de adensamento descentralizados, o que gera um baixo aproveitamento da infraestrutura urbana, em especial no serviço de transporte coletivo, onde ocorre uma sobreposição de itinerários, com baixa frequência nas linhas.

A forma como as ruas e avenidas foram implantadas, durante a expansão da cidade, não favorece a articulação intraurbana. Na verdade, a disposição da malha reflete a aleatoriedade da expansão territorial, evidenciada dificuldade de transposição das barreiras representadas pela ferrovia e pela Via Dutra, pela desarticulação e descontinuidade das vias arteriais e das vias conectoras entre os bairros e o sistema viário estrutural, em um cenário ainda prejudicado pelas deficiências da sinalização e da operação do trânsito.

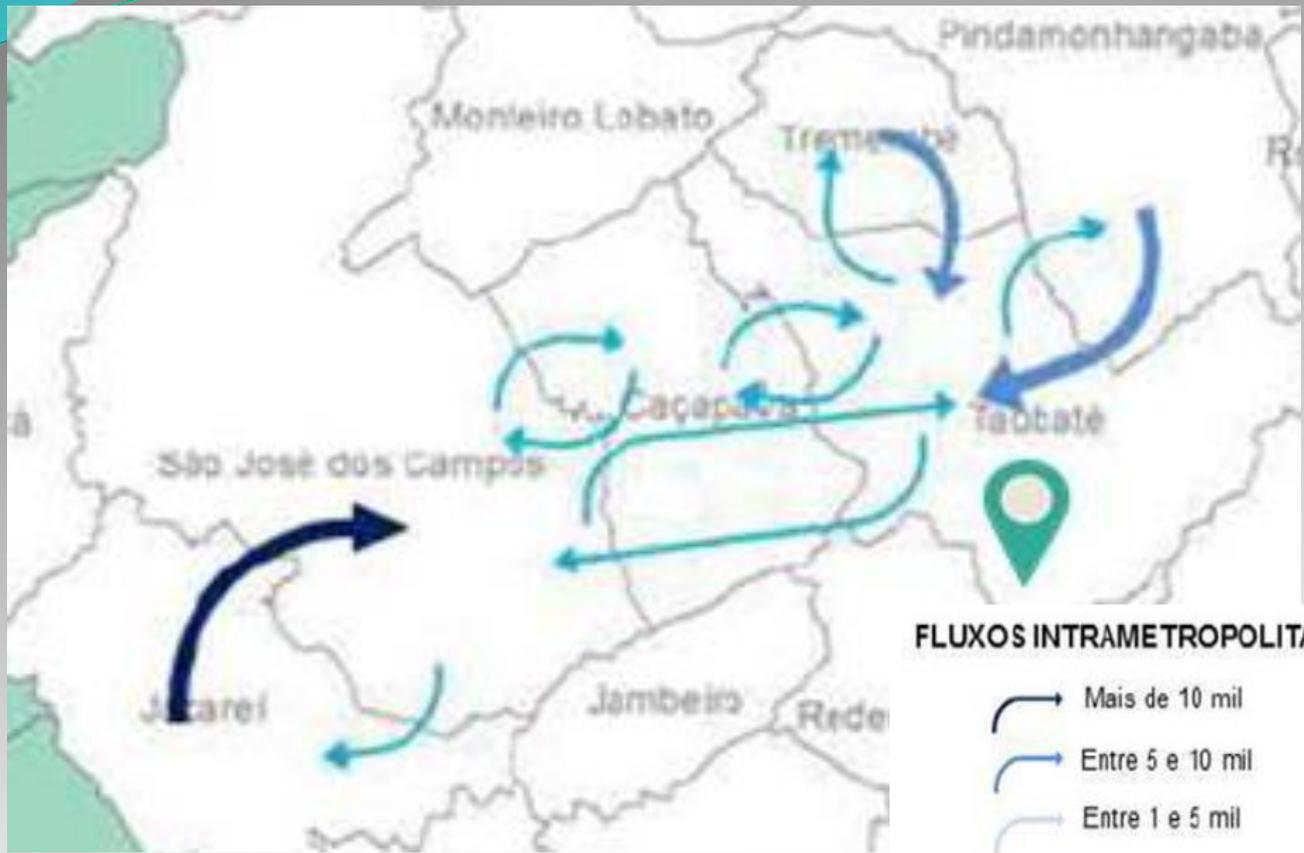


## 3.1.1 Circulação regional

O Município de Taubaté está localizado em um importante eixo de circulação entre São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, com a circulação regional estruturada por um conjunto de rodovias federais e estaduais:

- ✓ Rodovia Presidente Dutra (BR-116), principal eixo viário de ligação entre os estados de São Paulo e Rio de Janeiro;
- ✓ Rodovia Carvalho Pinto (SP-070), ligação alternativa com o Município de São Paulo, via rodovia Ayrton Senna;
- ✓ Rodovia Floriano Rodrigues Pinheiro (SP-123), ligação em direção a Campos do Jordão e ao sul do Estado de Minas Gerais; e
- ✓ Rodovia Oswaldo Cruz (SP-125), ligação com Ubatuba e o litoral norte do Estado de São Paulo.

Todas essas estradas são utilizadas por um intenso tráfego rodoviário de passagem de transporte de carga, e também para deslocamentos macrometropolitanos, metropolitanos e mesmo intramunicipais de pessoas, com a presença de trânsito intenso sazonal principalmente nos períodos de férias e feriados. As rodovias Presidente Dutra e Oswaldo Cruz, em especial, recebem sobreposição inadequada de tráfego regional e local, sendo que principalmente na Rodovia Presidente Dutra, falta continuidade nas vias marginais que deveriam receber o fluxo de veículos em deslocamentos urbanos.



**FLUXOS INTRAMETROPOLITANOS**

- Mais de 10 mil
- Entre 5 e 10 mil
- Entre 1 e 5 mil



Fonte: Censo Demográfico 2010

Atualmente, Taubaté serve os municípios do seu entorno por contar com infraestrutura de hospitais, escolas, universidades, comércio e serviços que se destacam na região.

Para analisar os fluxos metropolitanos, utilizou-se os deslocamentos pendulares, que ocorrem por motivos de trabalho ou estudo no período de um dia.



## 3.1.2 Circulação intraurbana

Os principais pontos geradores de fluxos em Taubaté estão localizados no centro da cidade, principalmente no eixo entre a linha férrea e a rodovia Presidente Dutra, onde se concentram estabelecimentos de comércios e serviços. Também são polos importantes os shopping centers (Via Vale Garden, localizado na Av. D. Pedro I, e Taubaté Shopping, na Avenida Charles Schnneider), os hospitais (Hospital Universitário, localizado na Av. Granadeiro Guimarães, e o Hospital Regional, na Av. Tiradentes), as universidades e as grandes indústrias. Todos esses locais concentram empregos e atraem a maior parte dos deslocamentos das áreas residenciais dos bairros, tanto pelo transporte individual quanto pelo coletivo.

	2010	2011	2012	2013	Evolução no período
Total frota de veículos	142.173	153.719	164.341	173.802	33%
Total de população	278.686	281.226	283.899	296.431	6%

Evolução da frota de veículos em Taubaté.

	2010	2011	2012	2013	Evolução no período
Automóvel	92.425	99.291	105.217	110.950	20%
Motocicleta	34.533	37.566	40.342	42.377	23%
Motoneta	3.090	3.404	3.831	4.225	37%
Ciclomotor	378	380	384	395	4%
Caminhonete	7.367	8.191	8.984	9.747	32%
Camioneta	3.708	4.187	4.733	5.251	42%
Ônibus	672	700	850	857	28%
Total	142.173	153.719	164.341	173.802	22%

**FROTA 2014: 193.775 VEÍCULOS – DENATRAN**  
**POPULAÇÃO: 299.423 HAB - IBGE**  
**1 VEÍC / 1,5 PESSOAS**



## 3.1.3 Quadrilátero central

O centro histórico de Taubaté preserva as características de ocupação inicial, que direcionou o povoamento da cidade durante quase dois séculos, com ruas e calçadas estreitas em um sistema viário com traçado regular quase totalmente ortogonal ortogonal, à exceção das ruas Quinze de Novembro, Souza Alves e Dr. Emílio Winther, cujo traçado leva-as à aproximação em “bico” à altura da Pça. Sta. Terezinha.

De forma geral, o fluxo de tráfego pelas vias centrais é formado tanto pelas viagens que se destinam propriamente à região central como também pelo tráfego de passagem, que se dirige a outros setores do município mas escolhem seus trajetos por essas vias, pela falta de caminhos alternativos disponíveis, ou adequadamente sinalizados, causando constantes congestionamentos, o que acaba comprometendo o desenvolvimento das atividades urbanas ali situadas





## 3.1.4 Estradas rurais

Além da Rodovia Oswaldo Cruz, um conjunto de estradas municipais permite o acesso à vasta área rural do município. Essas estradas são quase todas asfaltadas e se encontram em bom estado de conservação, entre elas:

- ✓ Estrada do Barreiro;
- ✓ Estrada do Itapecerica;
- ✓ Estrada dos Remédios;
- ✓ Estrada Prof. Dr. José Luis Cembranelli;
- ✓ Estrada Amácio Mazzaropi;
- ✓ Estrada Emílio Amadei Beringhs.

Principalmente na região sul do município, vem ocorrendo uma alteração de uso do solo, com crescente ocupações de condomínios e chácaras no entorno dessas estradas rurais. Apesar de pavimentadas, são vias estreitas, de duplo sentido, com características físicas e funcionais rodoviárias, inadequadas para receber com segurança o aumento do fluxo de tráfego motorizado e de pedestres; em geral não possuem calçadas, as travessias são mal sinalizadas e não há nenhuma estrutura para o transporte ciclovitário.



## 3.2 Caracterização da mobilidade não motorizada em Taubaté

### 3.2.1 Circulação de pedestres

Em Taubaté, percebe-se uma grande movimentação de pedestre no centro da cidade, principalmente no quadrilátero central no eixo entre Terminal Rodoviário Municipal (Rodoviária Velha) e o Mercado Municipal. Segundo levantamentos da Prefeitura realizados em 2006, 50 mil pessoas transitam diariamente pelas ruas Chiquinha de Matos e Conselheiro Moreira Barros. Nenhum outro local, mesmo na área central, apresenta movimentação tão intensa de pedestres.





## 3.2.2 Transporte ciclovitário

As bicicletas também são bastante utilizadas em Taubaté é a bicicleta. Segundo levantamento da Prefeitura Municipal, em 2006, aproximadamente 25.000 viagens eram realizadas diariamente por esse modo de transporte.

Apesar de uma utilização expressiva pela população, o transporte ciclovitário praticamente não conta com uma infraestrutura viária que o estimule. Até recentemente a cidade não contava com nenhuma via preparada para a circulação dos ciclistas e a predominância do uso do automóvel em um sistema viário estreito, como nas ruas do centro, gera desconforto e risco ao ciclista. Tampouco há estrutura para estacionamento das bicicletas e, na falta de paraciclos, é comum a utilização de postes e outros elements do mobiliário urbano para estacionar as bicicletas, aumentando as interferências nas calçadas estreitas e dificultando o deslocamento dos pedestres.

**Figura 4. Características da estrutura de estacionamento das bicicletas**





## Desafios

- Área central com ruas estreitas devido ao seu caráter histórico;
  - Malha urbana predominantemente não ortogonal, com barreiras urbanas no sentido leste - oeste: rede ferroviária e rodovia Presidente Dutra e a linha de transmissão;
  - Eixos viários descontínuos no sentido norte-sul; e
  - Novas intervenções na área sul podem gerar nova barreira urbana e incentivar a ocupação urbana desconectada da malha existente.
- 
- Reestruturação do Transporte Público.



# O PLANO DE MOBILIDADE



## Proposições para o Plano de Mobilidade

### 1. Propostas para o Sistema Viário

**Objetivo:** Melhoria das condições gerais de acessibilidade e de circulação no Município, contribuindo para a qualidade de vida da população e o aumento da eficiência da economia urbana.

#### **Diretrizes Estratégicas:**

- I. Definir um sistema viário estruturador dos deslocamento de pessoas, bens e mercadorias, com qualidade, segurança e fluidez;**
- II. Priorizar os investimentos públicos e privados na expansão e melhorias da infraestrutura viária; e**
- III. Contribuir para a construção de um modelo de mobilidade urbana sustentável em Taubaté com prioridade ao transporte coletivo e aos meios de transporte não motorizados.**



## Proposições para o Plano de Mobilidade

### 1. Propostas para o Sistema Viário

#### 1.1. Reestruturação da circulação na Área Central

**AS ALTERAÇÕES VIÁRIAS SÃO MEDIDAS IMEDIATAS QUE FORAM IMPLANTADAS DE FORMA A REORGANIZAR O ACESSO E O TRÂNSITO NA REGIÃO CENTRAL, POSSIBILITANDO ADEQUAÇÕES MÍNIMAS DE MOBILIDADE E CIRCULAÇÃO, VIABILIZANDO ASSIM OS DEMAIS PROGRAMAS, PROJETOS E OBRAS PREVISTAS NESTE PLANO DE MOBILIDADE:**

- **CONCLUSÃO DO CORREDOR DE ACESSO AO CENTRO;**
- **MELHORIA DA MOBILIDADE E INTEGRAÇÃO REGIONAL À REGIÃO CENTRAL;**
- **RETIRADA DO TRÂNSITO DE PASSAGEM DA REGIÃO CENTRAL (TREMembÉ / PINDAMONHANGABA) COM A CRIAÇÃO DOS ANEIS DE CIRCULAÇÃO;**
- **REDISTRIBUIÇÃO DO TRÁFEGO E DIMINUIÇÃO DOS CONGESTIONAMENTOS;**
- **MAIOR SEGURANÇA AO TRÁFEGO MOTORIZADO E AO NÃO MOTORIZADO - DIMINUIÇÃO DE ACIDENTES;**
- **IMPLANTAÇÃO DAS MARGINAIS - AV. DOM PEDRO E AV. DOS BANDEIRANTES NO MESMO SENTIDO DA RODOVIA PRES. DUTRA.**



**RUA BAHIA:**  
CONGESTIONAMENTOS NOS HORÁRIOS DE PICO

**FAC. ANHANGUERA:**  
CONGESTIONAMENTOS NOS HORÁRIOS DE PICO

**TBTE. SHOPPING:**  
CONGESTIONAMENTOS NOS HORÁRIOS DE PICO

**R. EMÍLIO WINTER X AV. POVO:**  
CONGESTIONAMENTOS NOS HORÁRIOS DE PICO

**AV. MARROCOS:**  
INFRAESTRUTURA EXISTENTE SUB-UTILIZADA

**AV. INDEPENDÊNCIA:**  
CONGESTIONAMENTOS NOS HORÁRIOS DE PICO

**TÚNEL DARUMA:** MAÕ DUPLA – PASSAGEM ESTREITA

**AGULHAS E ACESSO:**  
DUTRA – TBTE VEIC

**ROD. OSWALDO CRUZ:**  
ACESSO AO BAIRRO

**IDESA:**  
CONGESTIONAMENTOS NOS HORÁRIOS DE PICO

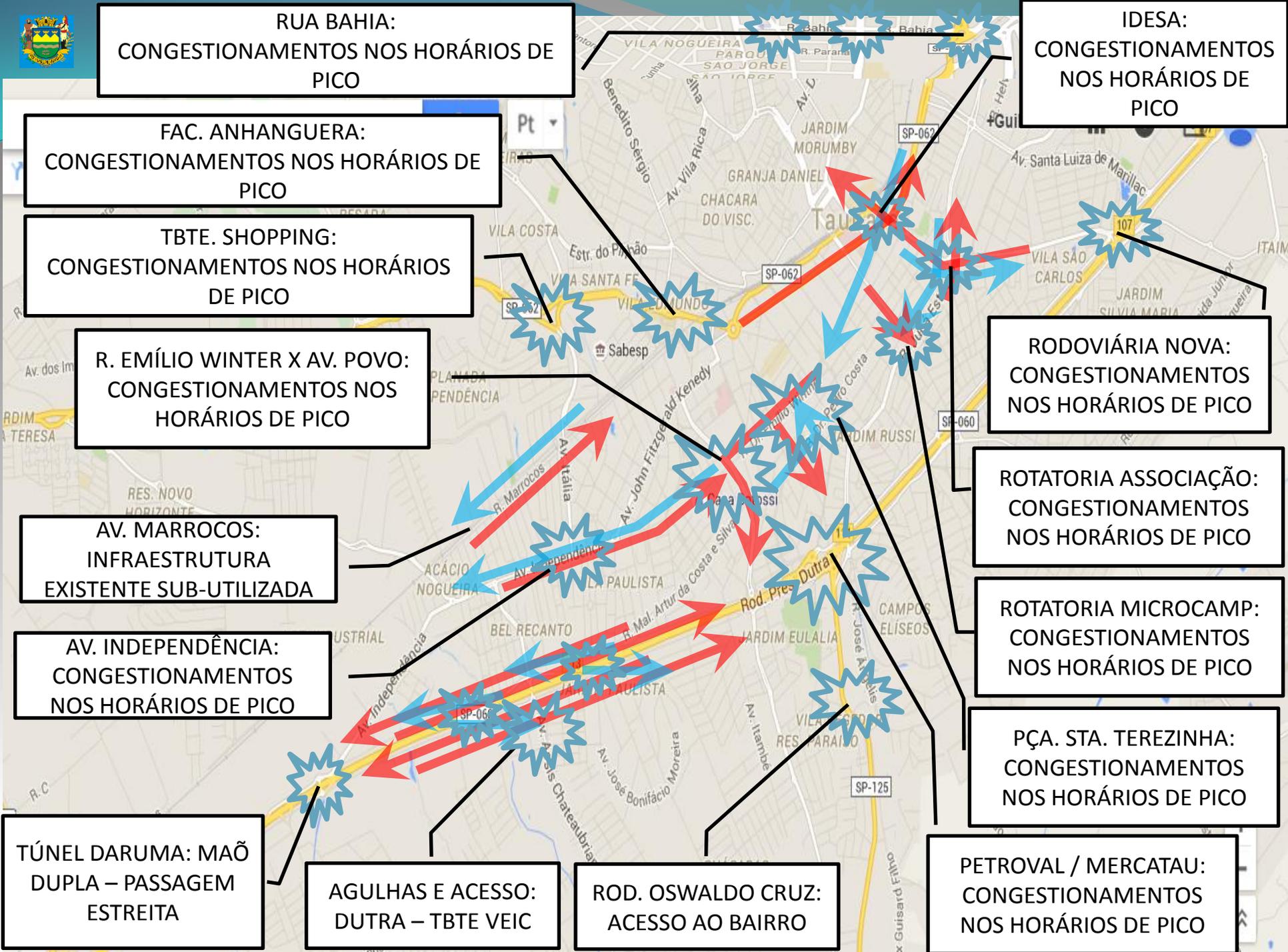
**RODOVIÁRIA NOVA:**  
CONGESTIONAMENTOS NOS HORÁRIOS DE PICO

**ROTATORIA ASSOCIAÇÃO:**  
CONGESTIONAMENTOS NOS HORÁRIOS DE PICO

**ROTATORIA MICROCAMP:**  
CONGESTIONAMENTOS NOS HORÁRIOS DE PICO

**PÇA. STA. TEREZINHA:**  
CONGESTIONAMENTOS NOS HORÁRIOS DE PICO

**PETROVAL / MERCATAU:**  
CONGESTIONAMENTOS NOS HORÁRIOS DE PICO





**RUA BAHIA:**  
**IMPLANTAÇÃO DE MÃO ÚNICA E SEMÁFOROS**

**IDESA: TÉRMINO DOS CONGESTIONAMENTOS E SEGURANÇA VIÁRIA**

**FAC. ANHANGUERA:**  
**IMPLANTAÇÃO DE VIA DE LIGAÇÃO – MENOS CONGESTIONAMENTOS E MAIOR SEGURANÇA VIÁRIA**

**TBTE. SHOPPING:** ALARGAMENTOS, MODERNIZAÇÃO SEMAFÓRICA E ESCALONAMENTO DE ÔNIBUS

**R. EMÍLIO WINTER X AV. POVO:**  
**FIM DOS CONGESTIONAMENTOS E MAIOR SEGURANÇA VIÁRIA**

**RODOVIÁRIA NOVA:**  
**DIMINUIÇÃO DO FLUXO DE PASSAGEM**

**AV. MARROCOS:**  
**OTIMIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA**

**ROTATORIA ASSOCIAÇÃO:**  
**FIM DOS CONGESTIONAMENTOS E MAIOR SEGURANÇA VIÁRIA**

**AV. INDEPENDÊNCIA:**  
**TÉRMINO DOS CONGESTIONAMENTOS**

**ROTATORIA MICROCAMP:**  
**FIM DOS CONGESTIONAMENTOS E MAIOR SEGURANÇA VIÁRIA**

**TÚNEL DARUMA:**  
**INVERSÃO DO SENTIDO**

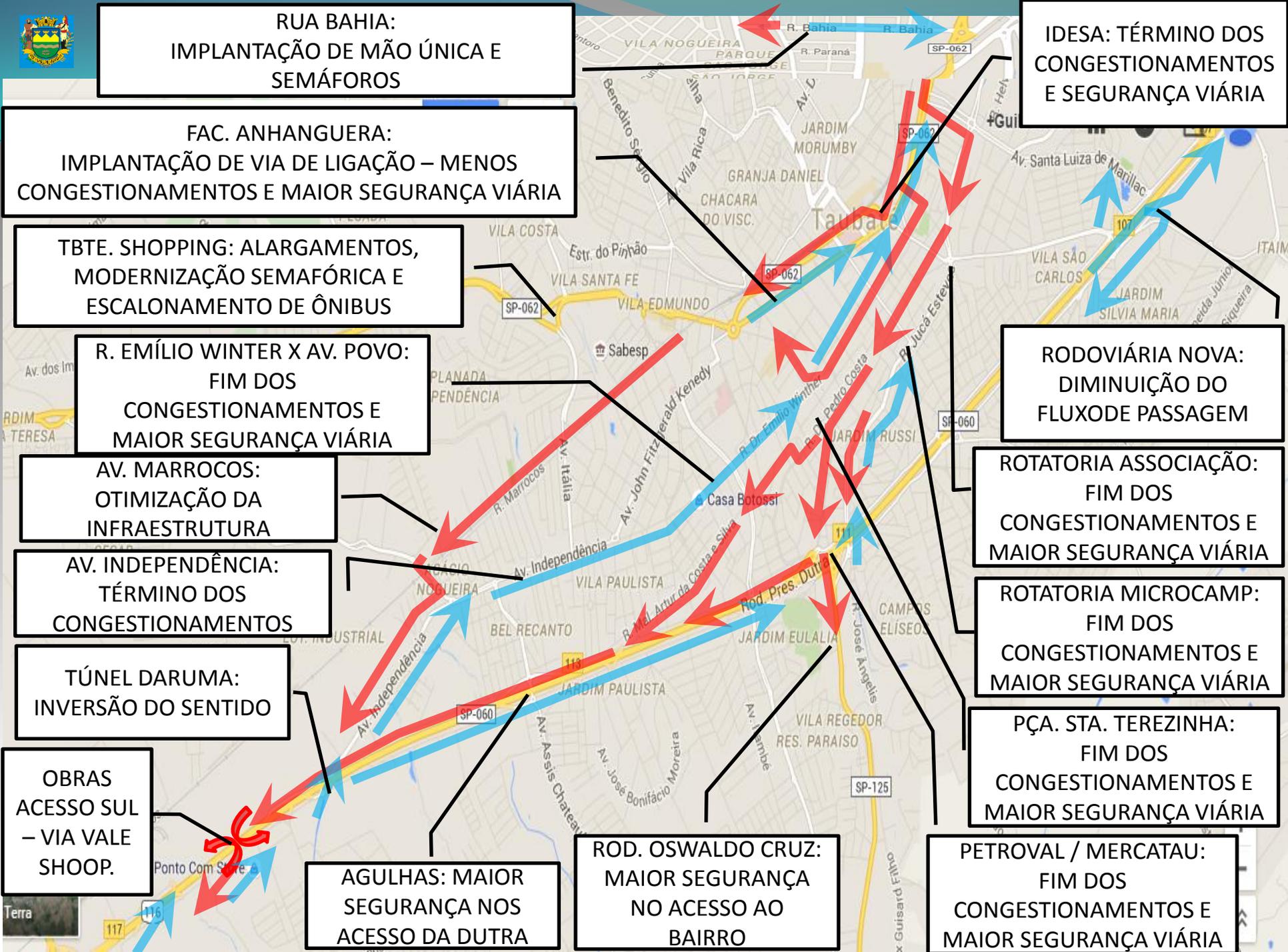
**PÇA. STA. TEREZINHA:**  
**FIM DOS CONGESTIONAMENTOS E MAIOR SEGURANÇA VIÁRIA**

**OBRAS ACESSO SUL – VIA VALE SHOOP.**

**AGULHAS:** MAIOR SEGURANÇA NOS ACESSO DA DUTRA

**ROD. OSWALDO CRUZ:** MAIOR SEGURANÇA NO ACESSO AO BAIRRO

**PETROVAL / MERCATAU:** FIM DOS CONGESTIONAMENTOS E MAIOR SEGURANÇA VIÁRIA



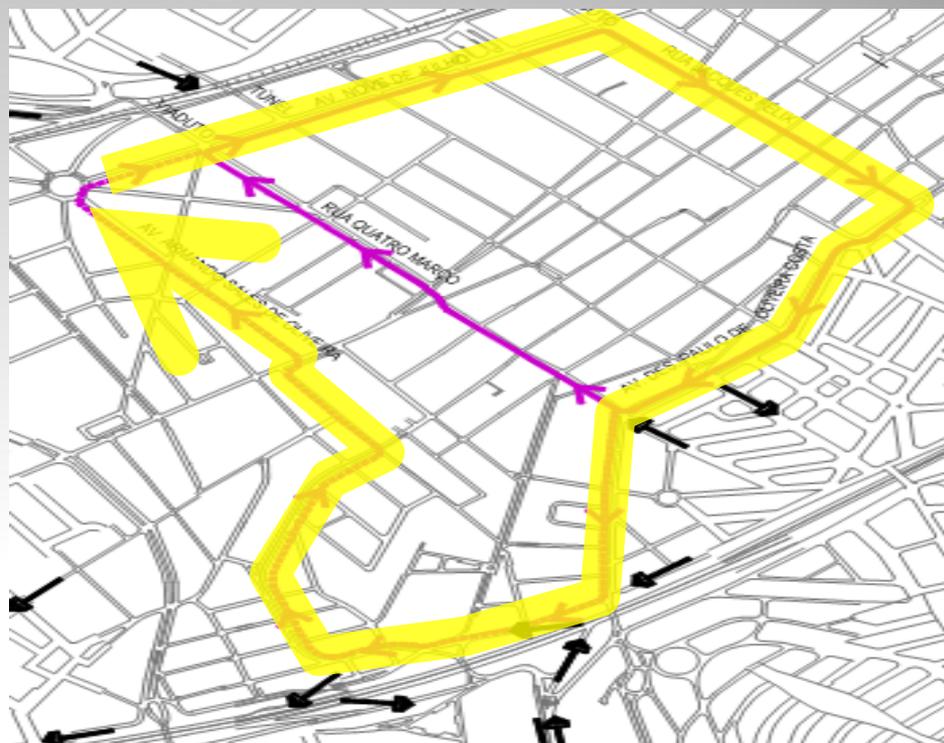


## Proposições para o Plano de Mobilidade

### 1. Propostas para o Sistema Viário

#### 1.1. Reestruturação da circulação na Área Central

Criação de anéis de circulação (interno e externo)



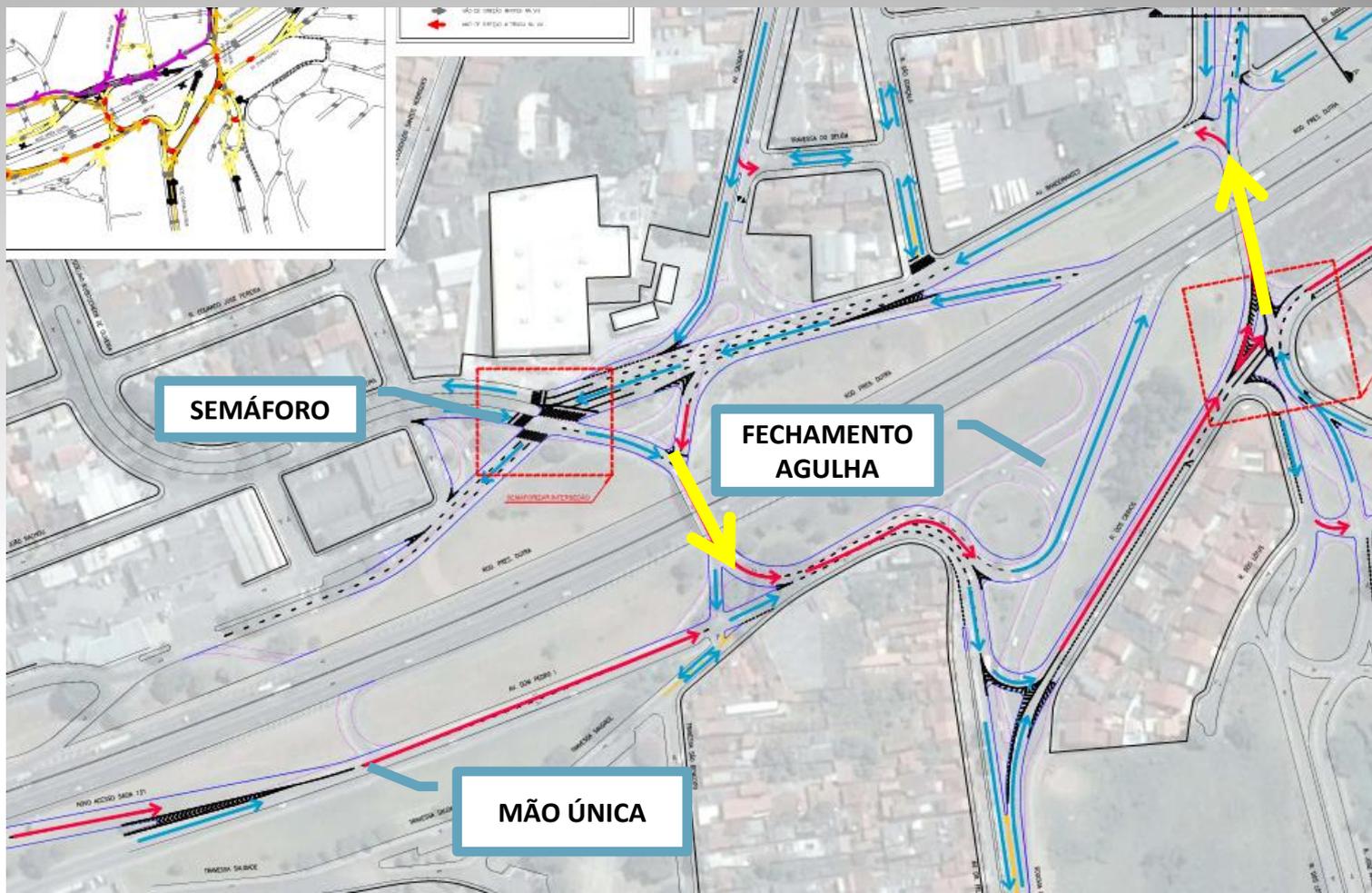


## Proposições para o Plano de Mobilidade

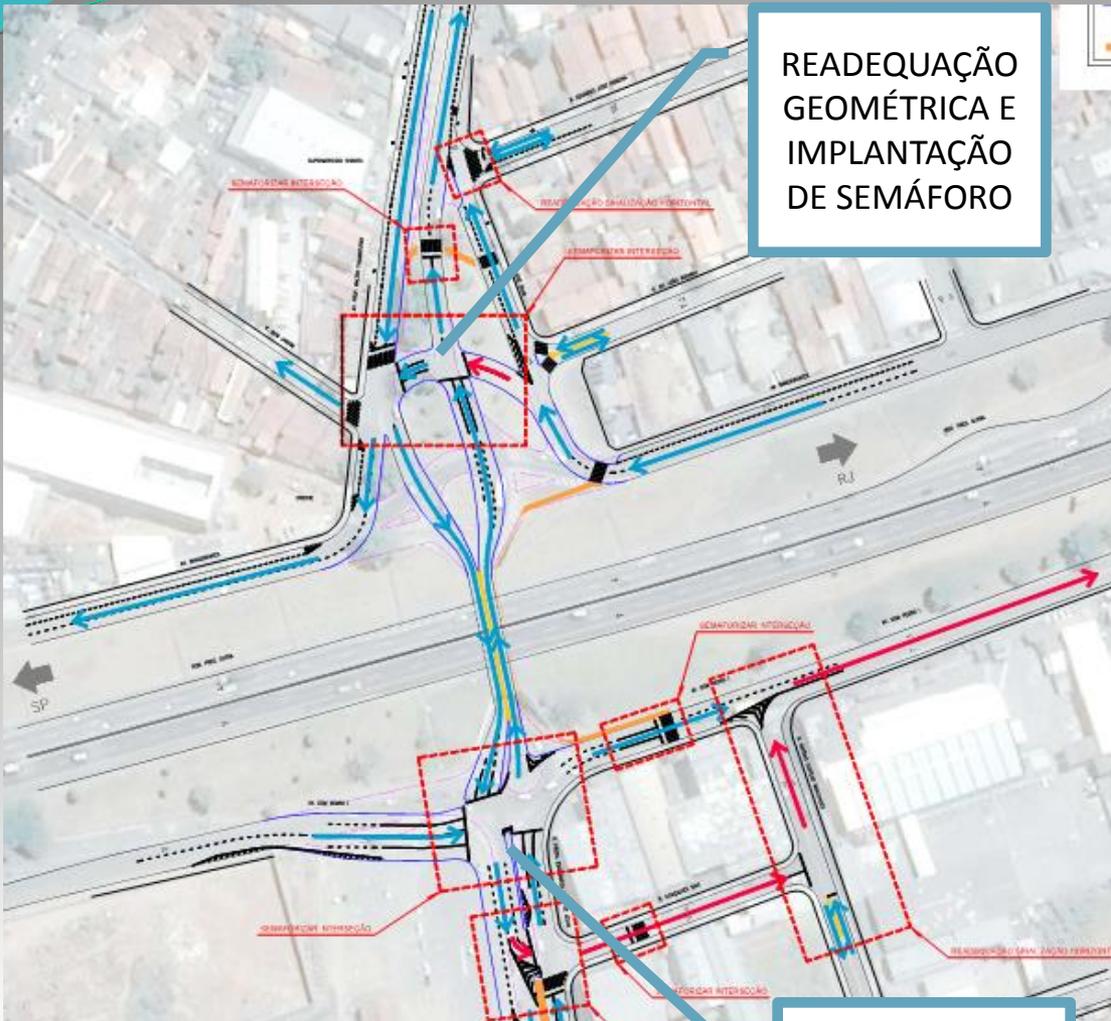
### 1. Propostas para o Sistema Viário

#### 1.1. Reestruturação da circulação na Área Central

##### Adequação dos acessos da Região Sul ao Centro



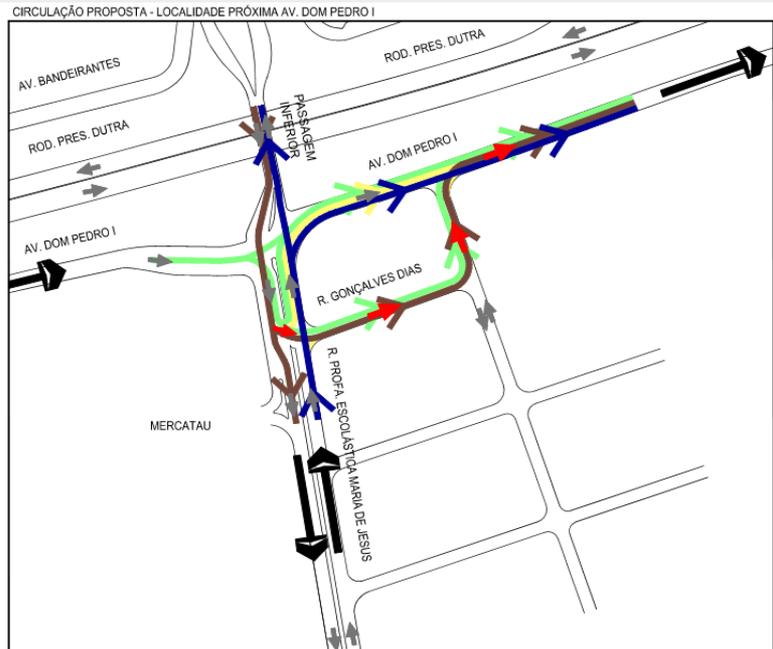
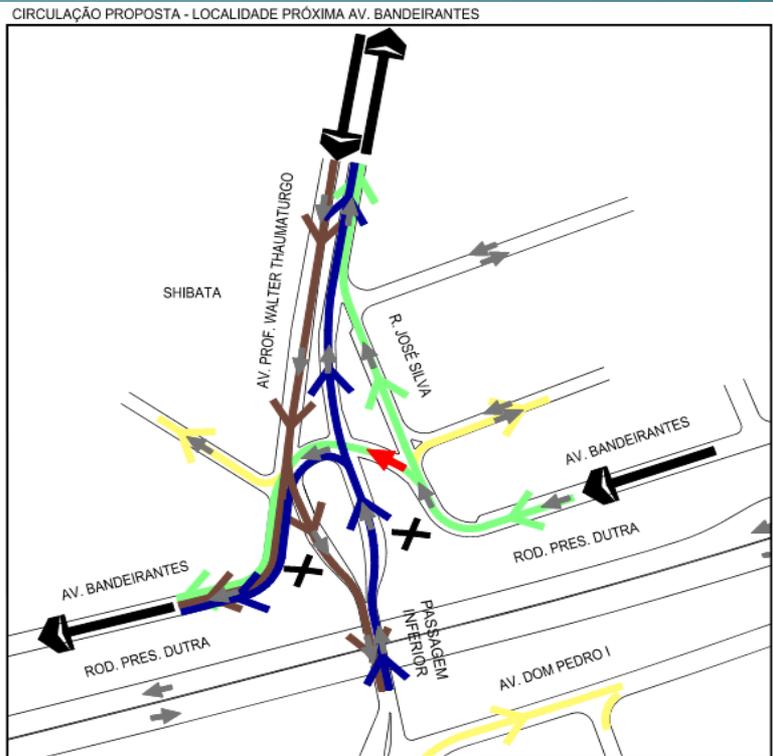
Sistema de binário:  
Viaduto Petroval e túnel Av. Des. Paulo de Oliveira Costa



READEQUAÇÃO GEOMÉTRICA E IMPLANTAÇÃO DE SEMÁFORO

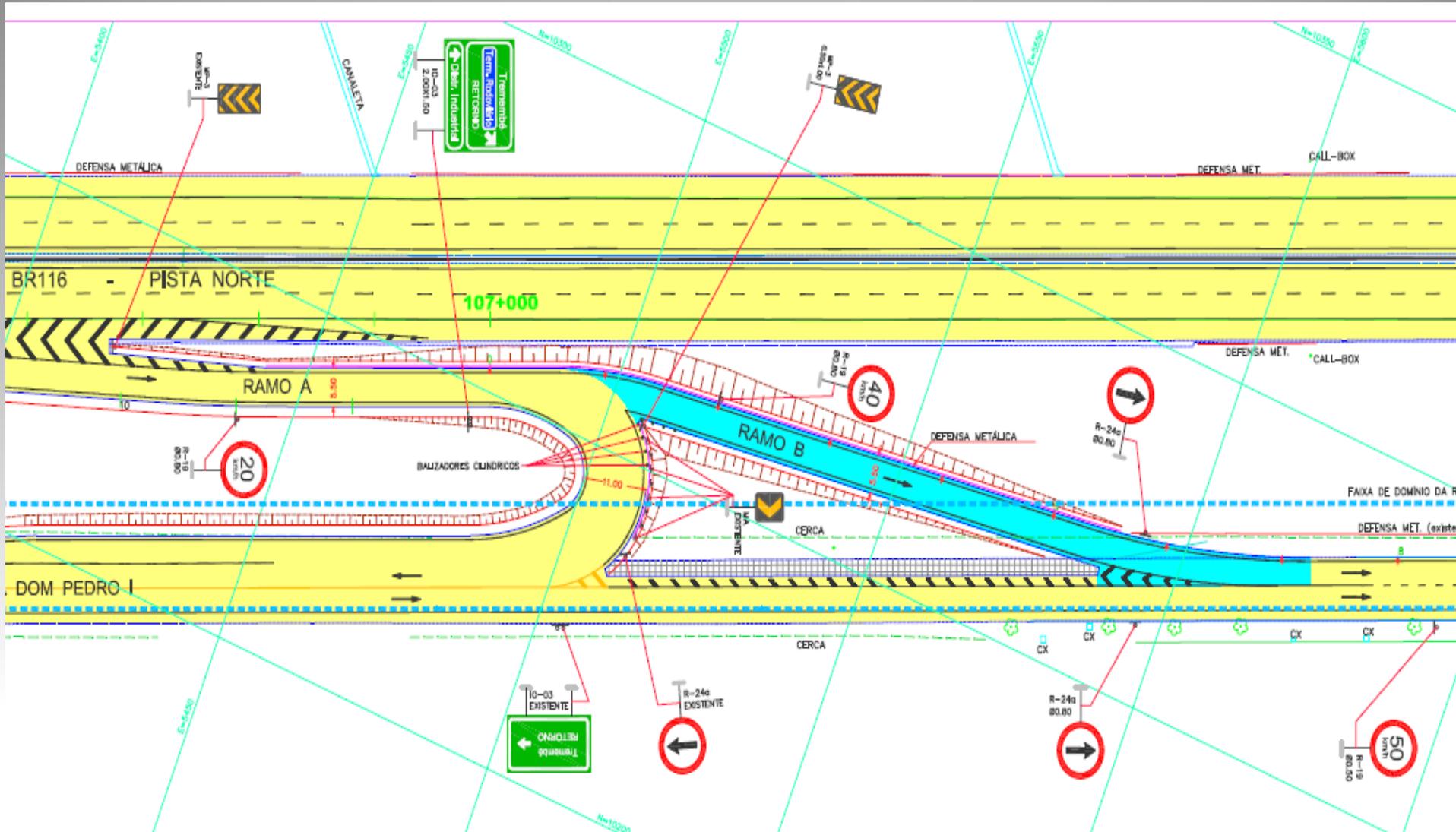
ADEQUAÇÕES VIÁRIAS: "SHIBATINHA" E MERCATAU

READEQUAÇÃO GEOMÉTRICA E IMPLANTAÇÃO DE SEMÁFORO





## ADEQUAÇÃO DA ALÇA – KM 107: DIMINUIÇÃO DO TRÂNSITO NO TÚNEL JUNTO À RODOVIÁRIA NOVA

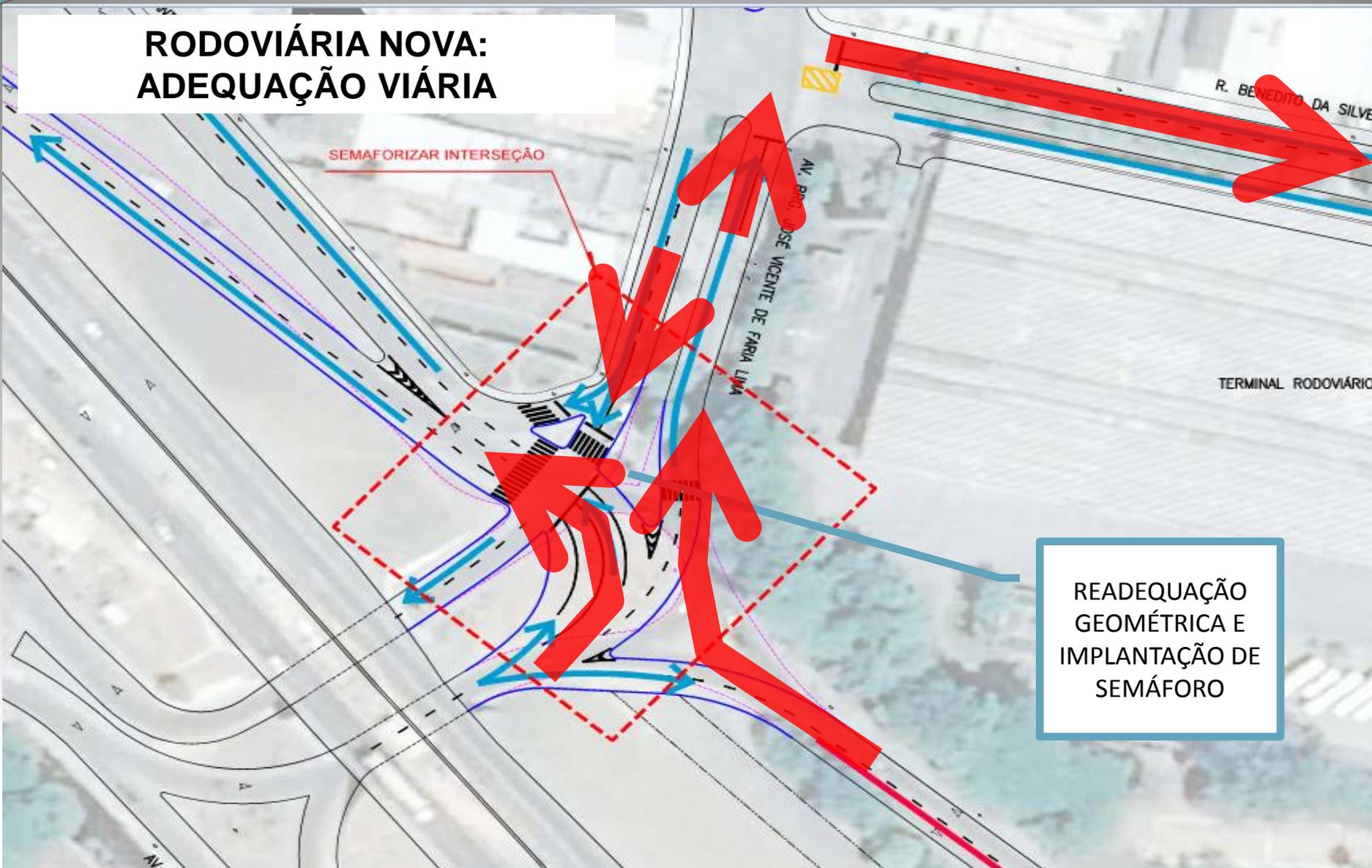




## RODOVIÁRIA NOVA: ADEQUAÇÃO VIÁRIA

SEMAFORIZAR INTERSEÇÃO

READEQUAÇÃO  
GEOMÉTRICA E  
IMPLANTAÇÃO DE  
SEMÁFORO





**VIA LATERAL À DICICCO: PERMITIRÁ DESAFOGAR O TRÂNSITO NA AV. CHARLES SCHNEIDER, NO TRECHO DO VIADUTO E EM FRENTE A ANHANGUERA, POSSIBILITANDO IMPLANTAR MELHORIAS NO LOCAL (SEMÁFOROS E DEMAIS SINALIZAÇÕES)**



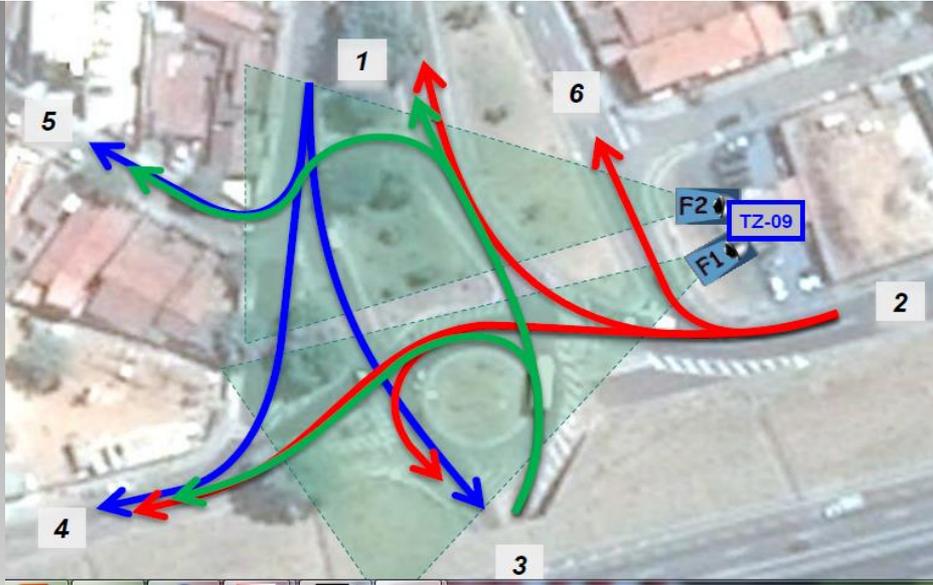


## MELHORIAS VIÁRIAS NO ENTORNO DO TAUBATÉ SHOPPING (PGT)



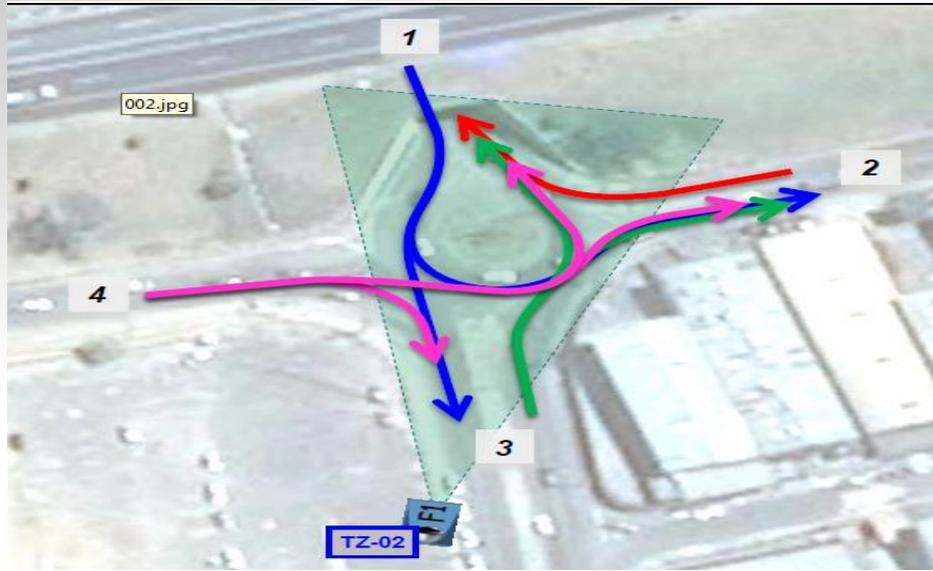
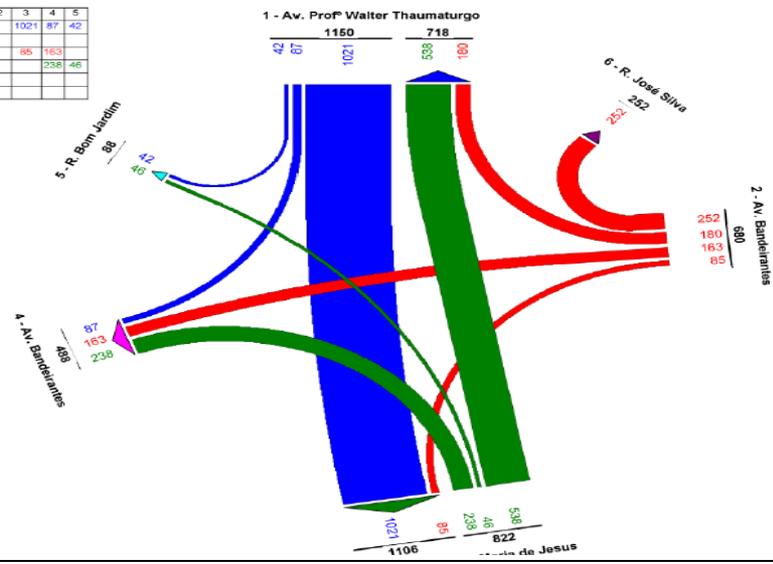


## FERRAMENTAS DE ESTUDO: - CONTAGENS DE TRÁFEGO – 75 PTOS



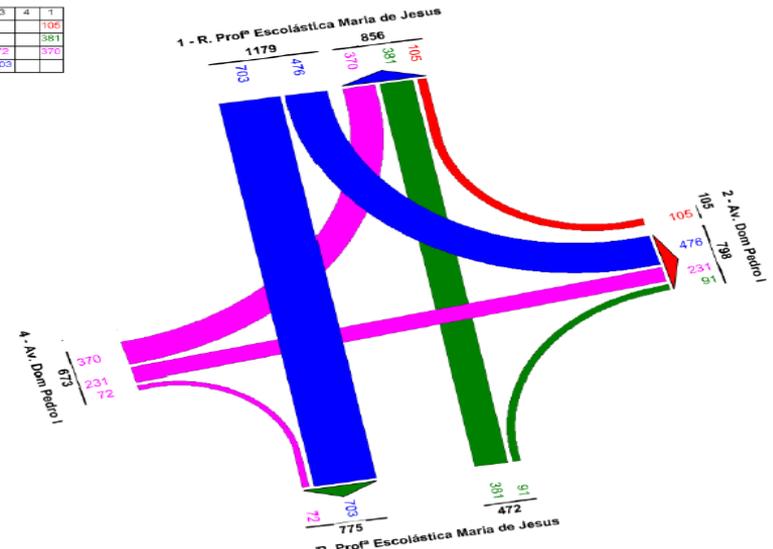
2652 PCU/h

De \ Para	1	6	2	3	4	5
1				1021	87	42
6						
2	190	262		85	163	
3	638					238
4						
5						



Contagem: De 05-08-2014 às 12h00 até 07-08-2014 às 12h00 em 6/8/2014  
 Hora: 17:00 - 18:00  
 2429 PCU/h

De \ Para	2	3	4	1
2				108
3	91			381
4	331	72		370
1	478	703		



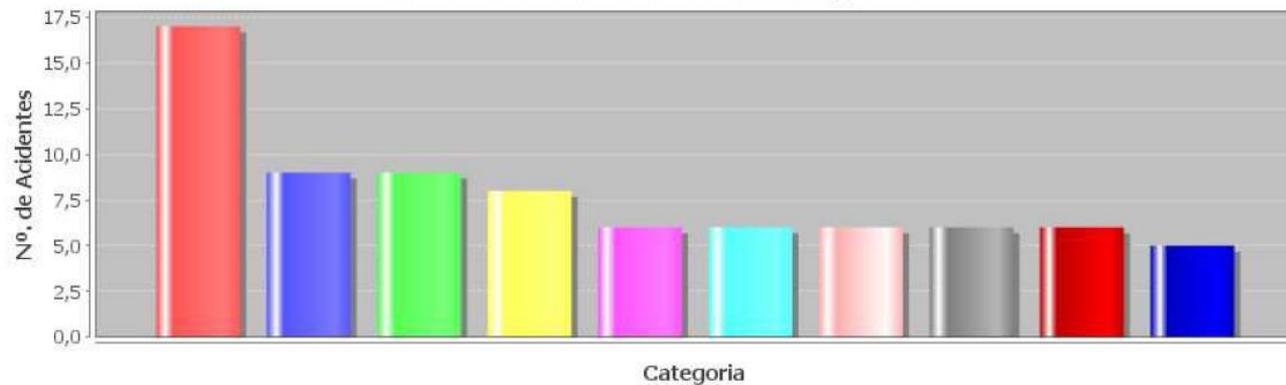


## FERRAMENTAS DE ESTUDO:

**SIMULAÇÕES DE TRÁFEGO: MERCATAU E SHIBATINHA; VIADUTO PETROVAL E TÚNEL CAMPOS ELÍSEOS; PRAÇA 8 DE MAIO; IDESA / CONVENTO STA. CLARA; PÇA STA TEREZINHA.**

## LEVANTAMENTO DE ACIDENTES (2013):

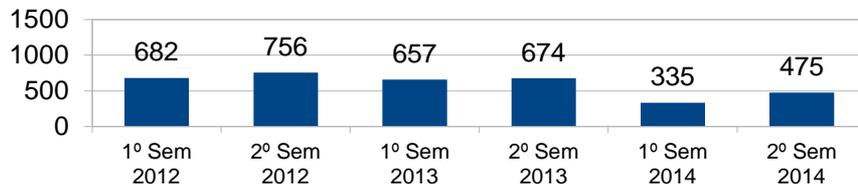
**Acidente x Cruzamentos Perigosos**



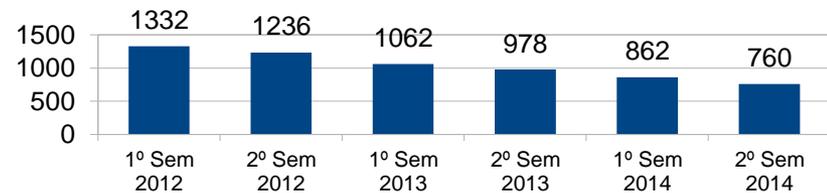
- WALTER THAUMATURGO, AV PROFESSOR x BANDEIRANTES, AV
- JUSCELINO KUBITSCHEK DE OLIVEIRA, AV x BANDEIRANTES, AV
- PEDRO COSTA, R DR x FLORIANO PEIXOTO, R
- WALTER THAUMATURGO, AV PROFESSOR x BANDEIRANTES, AV DOS
- REBOUCAS DE CARVALHO, R DR x GOMES NOGUEIRA, R CEL.
- NOVE DE JULHO, AV x ANIZIO ORTIZ MONTEIRO, R
- BAHIA, R x FRANCISCO BARRETO LEME, AV
- PEDRA NEGRA, R BARAO x NOVE DE JULHO, AV
- QUINZE DE NOVEMBRO, R x AUGUSTO MONTEIRO, AV CEL.
- MARECHAL ARTHUR COSTA E SILVA x CLARO GOMES, R

## MONITARAMENTO DOS INDICES DE ACIDENTES:

Acidentes com vítima



Acidentes sem vítima





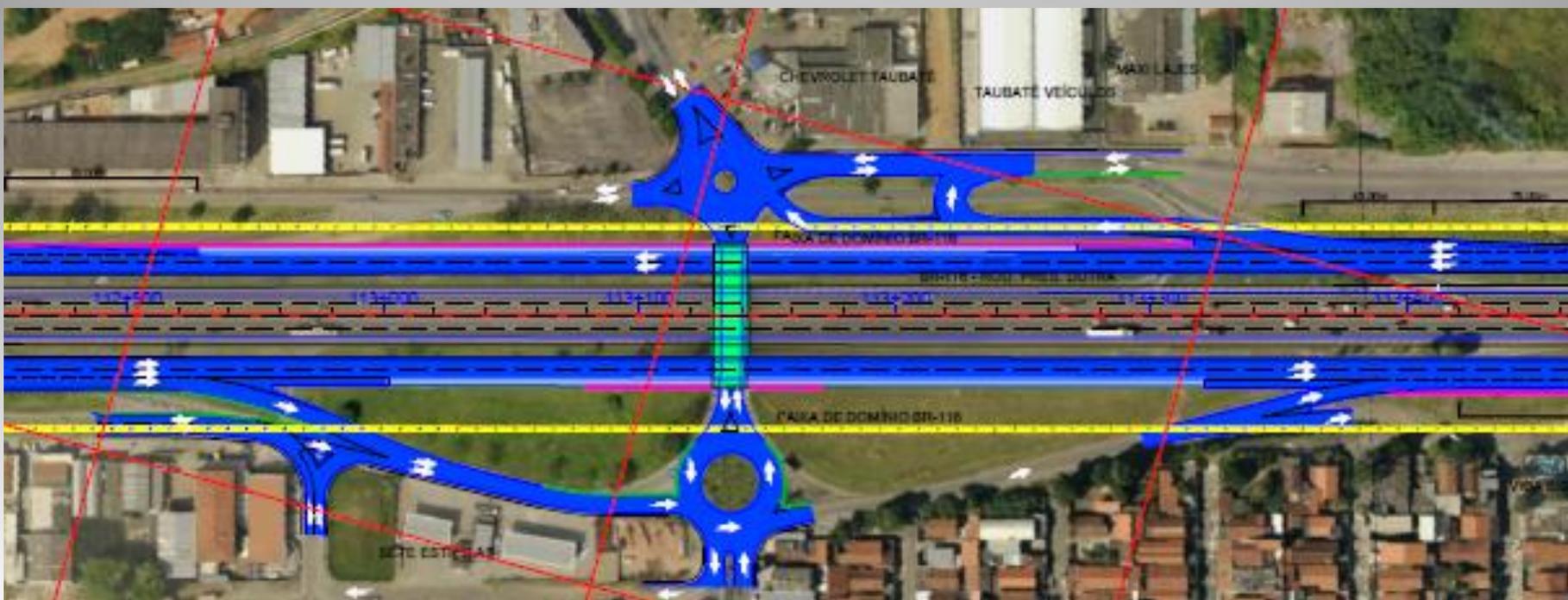


## Proposições para o Plano de Mobilidade

### 1. Propostas para o Sistema Viário

#### 1.2. Construção das marginais e requalificação dos viadutos sobre a Via Dutra

Reivindicação da Prefeitura junto à concessionária Nova Dutra





## Proposições para o Plano de Mobilidade

### 1. Propostas para o Sistema Viário - Projeto de reestruturação da malha viária municipal (recurso CAF)

#### Propostas / projetos:

Apesar da localização logística privilegiada do Município de Taubaté e da cidade dispor de uma forte política para captação de novos investimentos, por meio de legislação municipal específica de incentivo ao desenvolvimento econômico com o objetivo de atrair investimentos no setor industrial e na prestação de serviços, diversas melhorias podem ser feitas nas condições atuais de infraestrutura viária para aumentar essa atratividade.

4.1- Melhoria da infraestrutura viárias as áreas de concentração industrial: Distrito Industrial Una I; Loteamento Industrial Una II; Área Industrial do Vale do Piracancaguá;

4.2- Recuperação da malha viária municipal;

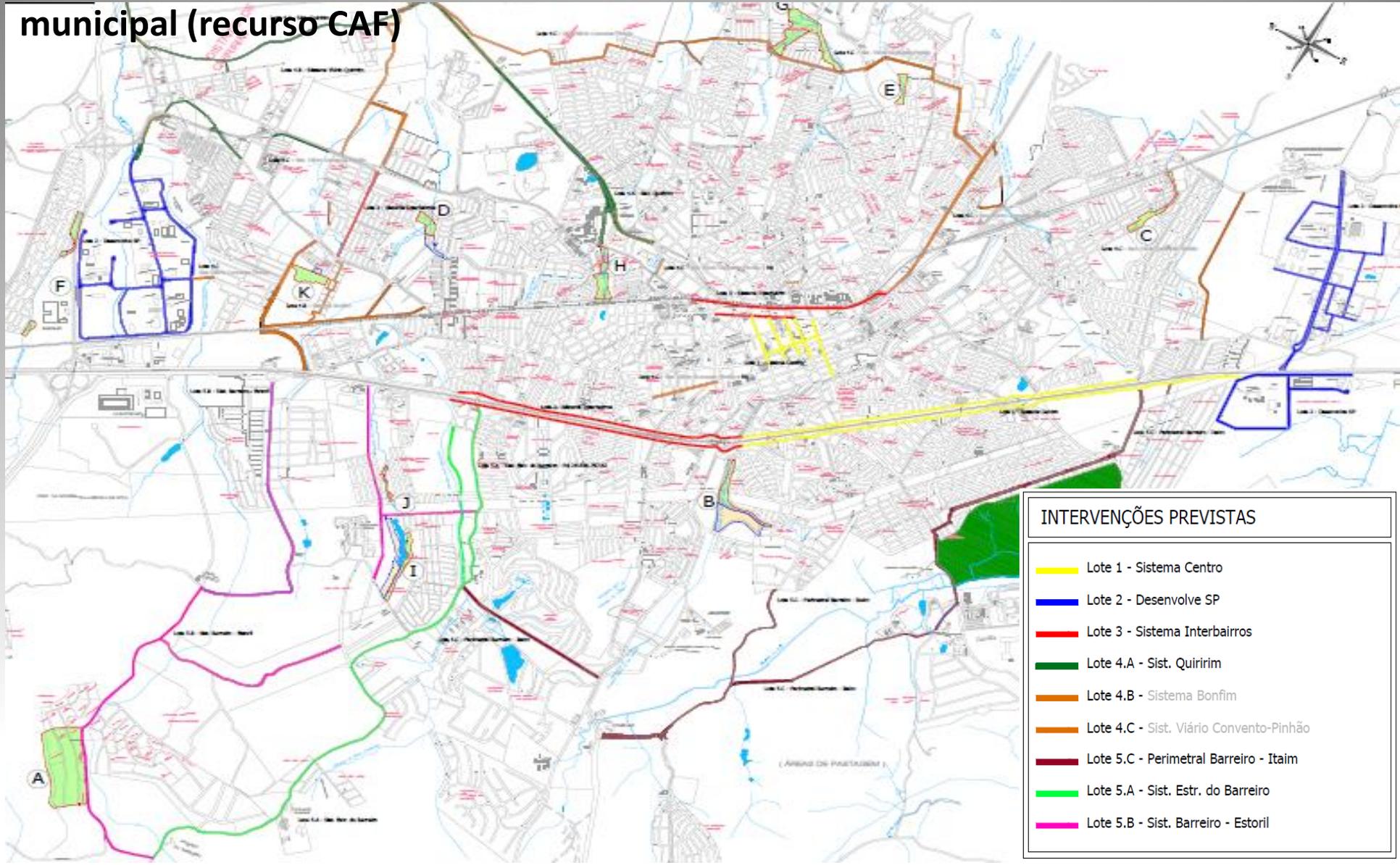
4.3 Implantação do Anel Viário Municipal – Trecho Sul / Barreiro;

4.4 Disponibilização de nova alternativa de tráfego no Distrito de Quiririm;



## Proposições para o Plano de Mobilidade

### 1. Propostas para o Sistema Viário - Projeto de reestruturação da malha viária municipal (recurso CAF)





## Proposições para o Plano de Mobilidade

### 1. Propostas para o Sistema Viário

#### 1.7. Outros projetos

#### Duplicação da Rodovia Oswaldo Cruz (5 km)





## Proposições para o Plano de Mobilidade

### 1. Propostas para o Sistema Viário

#### 1.7. Outros projetos

#### Duplicação da Rodovia Oswaldo Cruz (5 km)



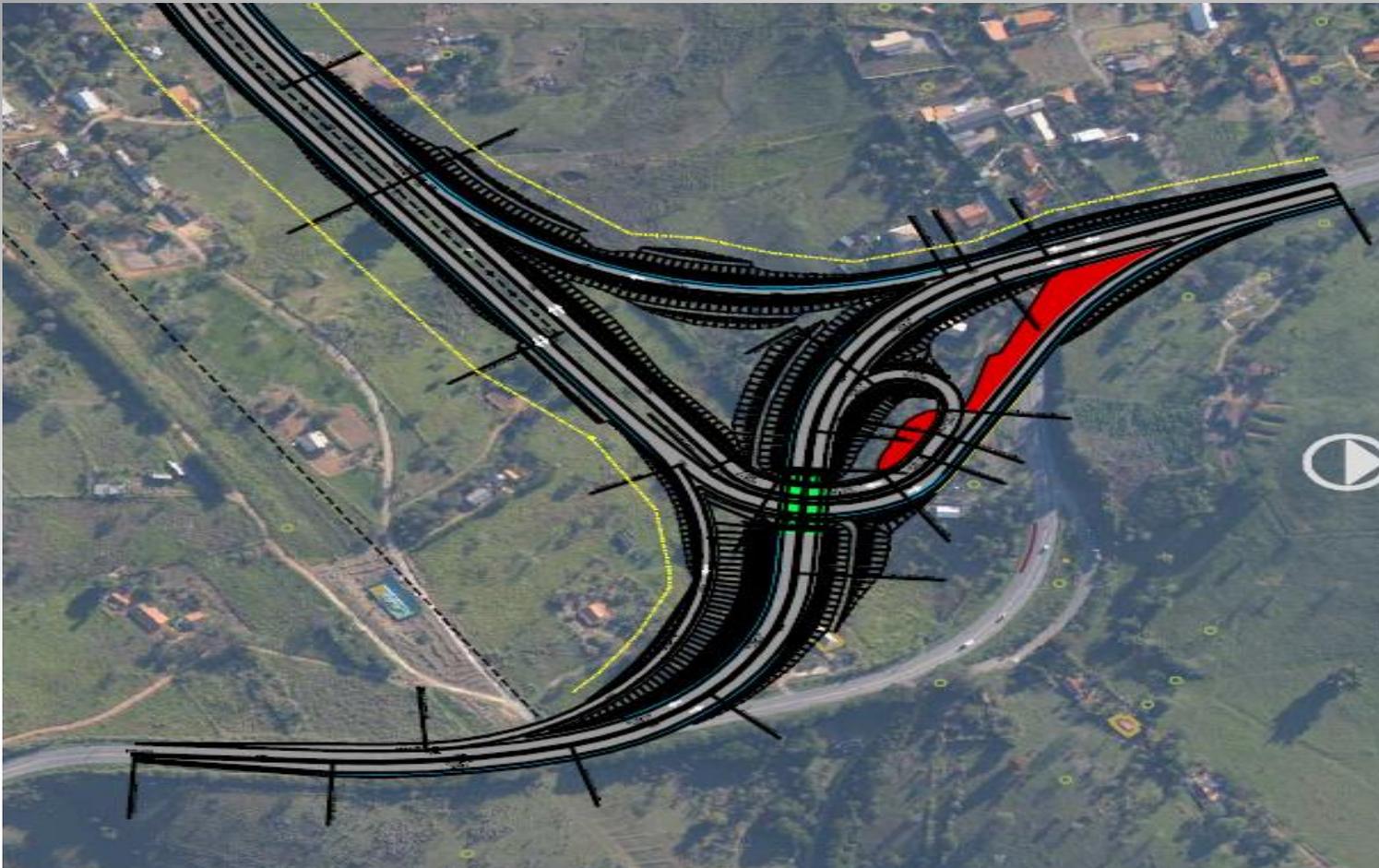


## Proposições para o Plano de Mobilidade

### 1. Propostas para o Sistema Viário

#### 1.7. Outros projetos

Prolongamento da Rod. Carvalho Pinto :





## Proposições para o Plano de Mobilidade

### 2. Propostas para o Sistema de Transporte Coletivo

**Objetivo:** Melhoria da qualidade do serviço e do atendimento da população, a máxima eficiência operacional e o equilíbrio econômico e financeiro do sistema

#### **Diretrizes Estratégicas:**

- I. Reestruturar os sistemas como uma rede única e integrada;**
- II. Racionalizar os itinerários para eliminar a concorrência predatória entre as diversas modalidades e sistemas; e**
- III. Melhorar as condições da infraestrutura viária e de equipamentos urbanos associados aos serviços.**

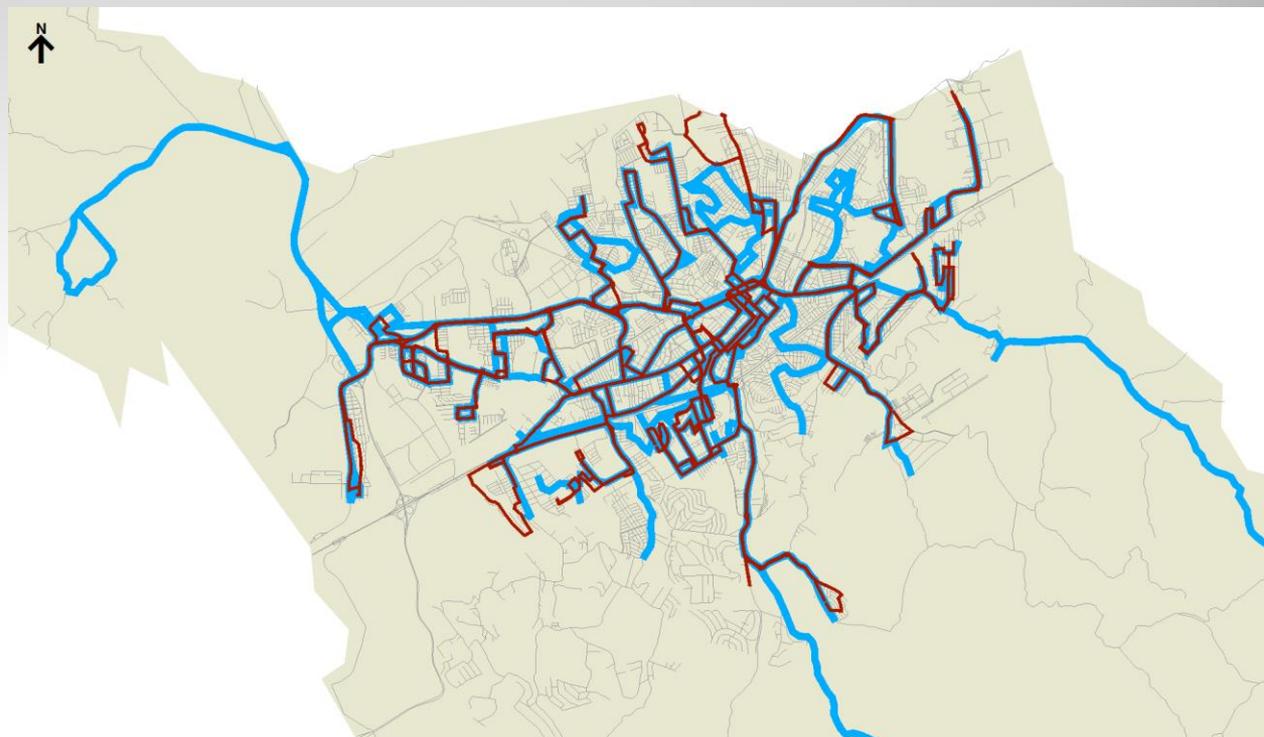


## Proposições para o Plano de Mobilidade

### 2. Propostas para o Sistema de Transporte Coletivo

#### 2.1. Reestruturação da rede de linhas

Organização das linhas como uma rede, planejada e coordenada pela Prefeitura, acabando com a competição predatória entre os serviços regulares (Viação ABC) e complementares (TCTAU).





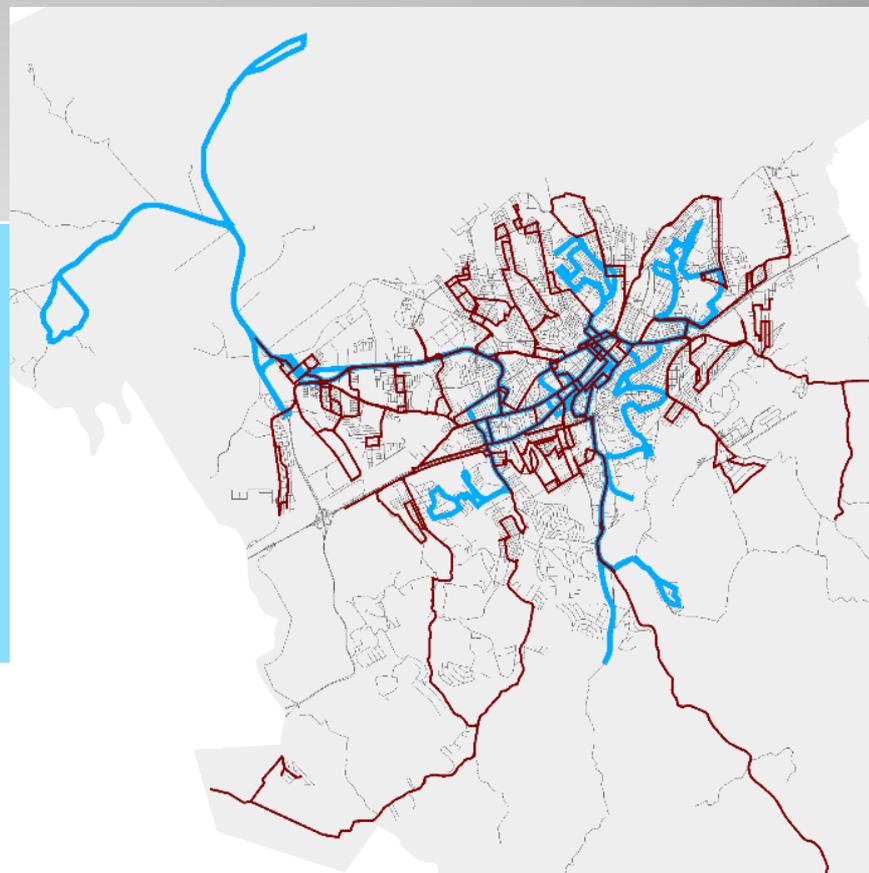
## Proposições para o Plano de Mobilidade

### 2. Propostas para o Sistema de Transporte Coletivo

#### 2.1. Reestruturação da rede de linhas

Operação coordenada em uma rede integrada

- Linhas estruturais;
- Distribuição das linhas da concessão para uma melhor cobertura;
- Linhas intermediárias.





## Proposições para o Plano de Mobilidade

### 2. Propostas para o Sistema de Transporte Coletivo

#### 2.1. Reestruturação da rede de linhas

Implantação de política tarifária de integração temporal plena, com base no Sistema de Bilhetagem Eletrônica, incluindo o Transporte Regular (Viação ABC) e o complementar (TCTAU).





## Proposições para o Plano de Mobilidade

### 2. Propostas para o Sistema de Transporte Coletivo

#### 2.1. Reestruturação da rede de linhas

##### Redefinição das linhas diametrais dentro de uma rede integrada

6 linhas – 65% da demanda

Linha 13 (22%)

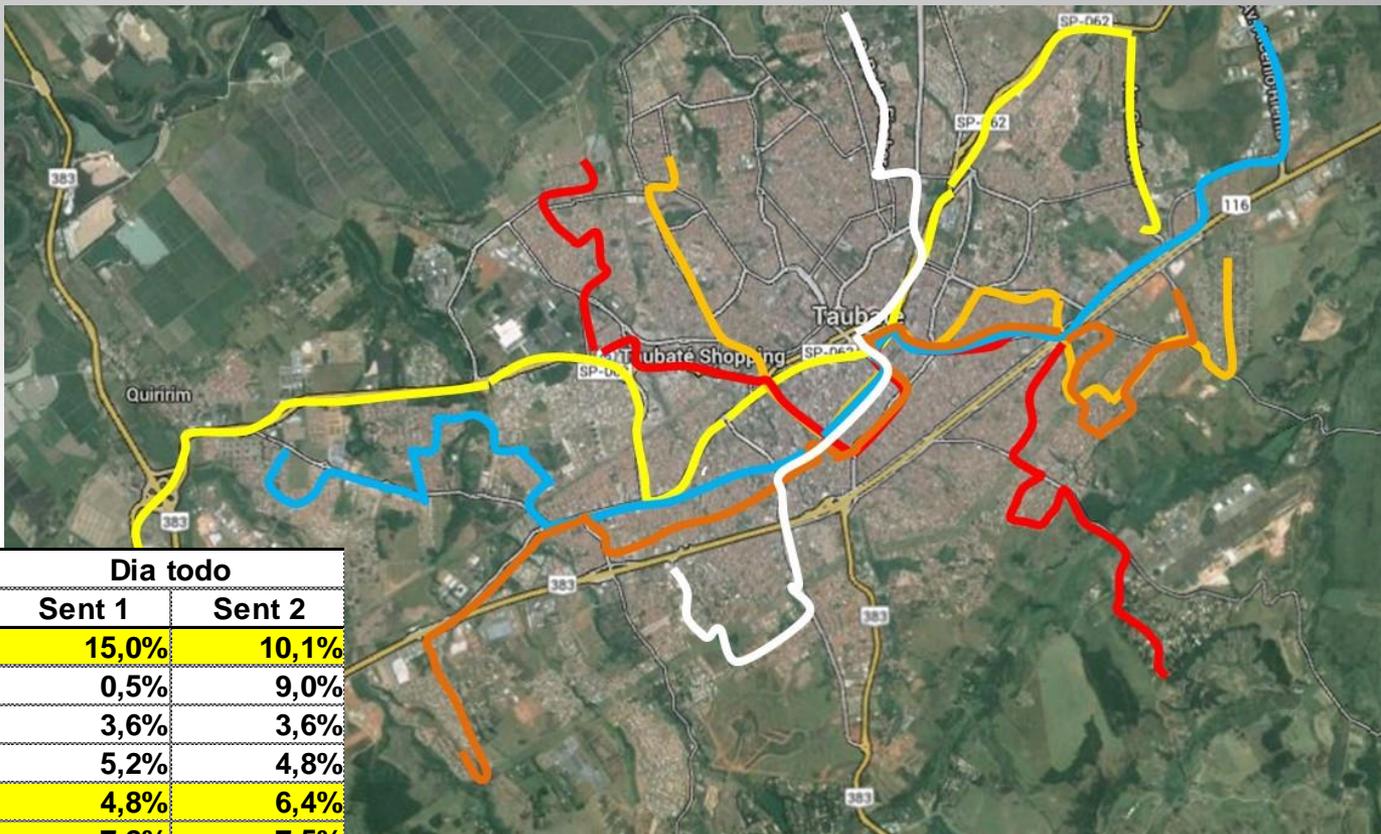
Linha 10 (11%)

Linha 08 (11%)

Linha 18 (7%)

Linha 01 (7%)

Linha 05 (7%)



Linha	PM		Dia todo	
	Sent 1	Sent 2	Sent 1	Sent 2
L 01	21,7%	8,9%	15,0%	10,1%
L 05	0,0%	5,7%	0,5%	9,0%
L 08	7,8%	7,5%	3,6%	3,6%
L 10	8,3%	6,9%	5,2%	4,8%
L 13	6,5%	15,4%	4,8%	6,4%
L 18	16,7%	13,6%	7,2%	7,5%



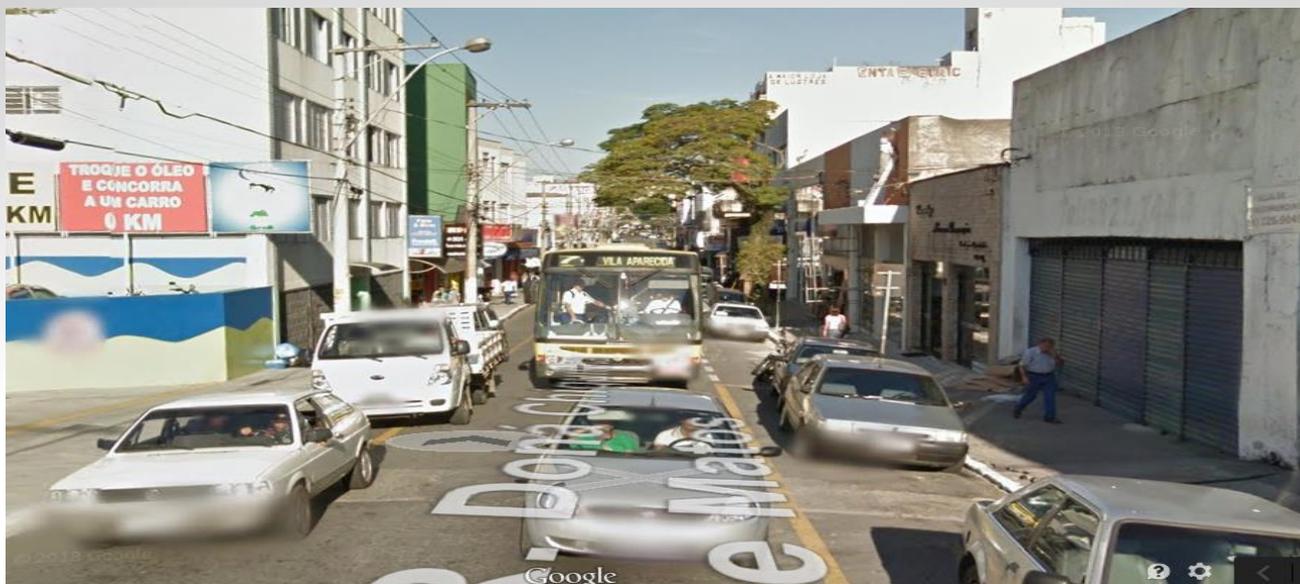
## Proposições para o Plano de Mobilidade

### 2. Propostas para o Sistema de Transporte Coletivo

#### 2.2. Melhoria da infraestrutura urbana associada ao transporte coletivo

Tratamento preferencial para os ônibus nos principais corredores viários.

Menor tempo de viagem e garantia de fluidez na circulação dos ônibus e regularidade no cumprimento das viagens.





## Proposições para o Plano de Mobilidade

### 2. Propostas para o Sistema de Transporte Coletivo

#### 2.2. Melhoria da infraestrutura urbana associada ao transporte coletivo

Qualificação dos principais pontos de parada da rede, oferecendo condições adequadas para as operações de integração (Estações de Conexão).

Melhoria de todos os pontos de parada com implantação de abrigos e bancos, construção / recuperação das calçadas (com acessibilidade universal), iluminação e implantação de sistema de informação aos usuários.

50 abrigos simples



11 abrigos duplos  
04 abrigos triplos





## Proposições para o Plano de Mobilidade

### 3. Propostas para o Transporte Ciclovitário

**Objetivo:** Estímulo à utilização da bicicleta como veículo urbano, garantindo segurança e conforto para os ciclistas

#### **Diretrizes Estratégicas:**

- I. Criar condições adequadas para a circulação e guarda de bicicletas;**
- II. Legitimar a presença de ciclistas nas vias e garantir a sua segurança; e**
- III. Educar a população, ciclistas e não ciclistas, de forma a minimizar a ocorrência de acidentes.**



## Proposições para o Plano de Mobilidade

### 3. Propostas para o Transporte Ciclovviário

#### 3.1. Implantação da rede ciclovviária no Município

Contratação do projeto funcional do Plano Ciclovviário Municipal

Implantação do projeto piloto (Av. Independência / Av. Emílio Winter)





## Proposições para o Plano de Mobilidade

### 3. Propostas para o Transporte Ciclovitário

#### 3.1. Implantação da rede cicloviária no Município

##### Implantação da rede cicloviária na Área Central

- ✓ Extensão da ciclofaixa bidirecional ao longo da R. Quinze de Novembro, mantida a sua posição no lado esquerdo da via;
- ✓ Extensão da ciclofaixa bidirecional, ao lado esquerdo da via, em direção à Rodoviária Velha, ao longo da Rua Anísio Ortiz Monteiro, entre a Av. 9 de julho e a Rua 15 de Novembro, e ao longo da Praça. Dr. Barbosa de Oliveira;
- ✓ Criação de ciclorrotas, sem segregação entre a bicicleta e o tráfego geral, ao longo de algumas vias transversais e longitudinais que compõem a Área 30, excluindo as que são itinerários de ônibus, com tratamento adequado de sinalização de restrição de velocidade, compondo uma malha de vias articuladas entre si e com as ciclofaixas propostas.



## Proposições para o Plano de Mobilidade

### 3. Propostas para o Transporte Ciclovitário

#### 3.1. Implantação da rede ciclovitária no Município

##### Implantação da rede ciclovitária municipal

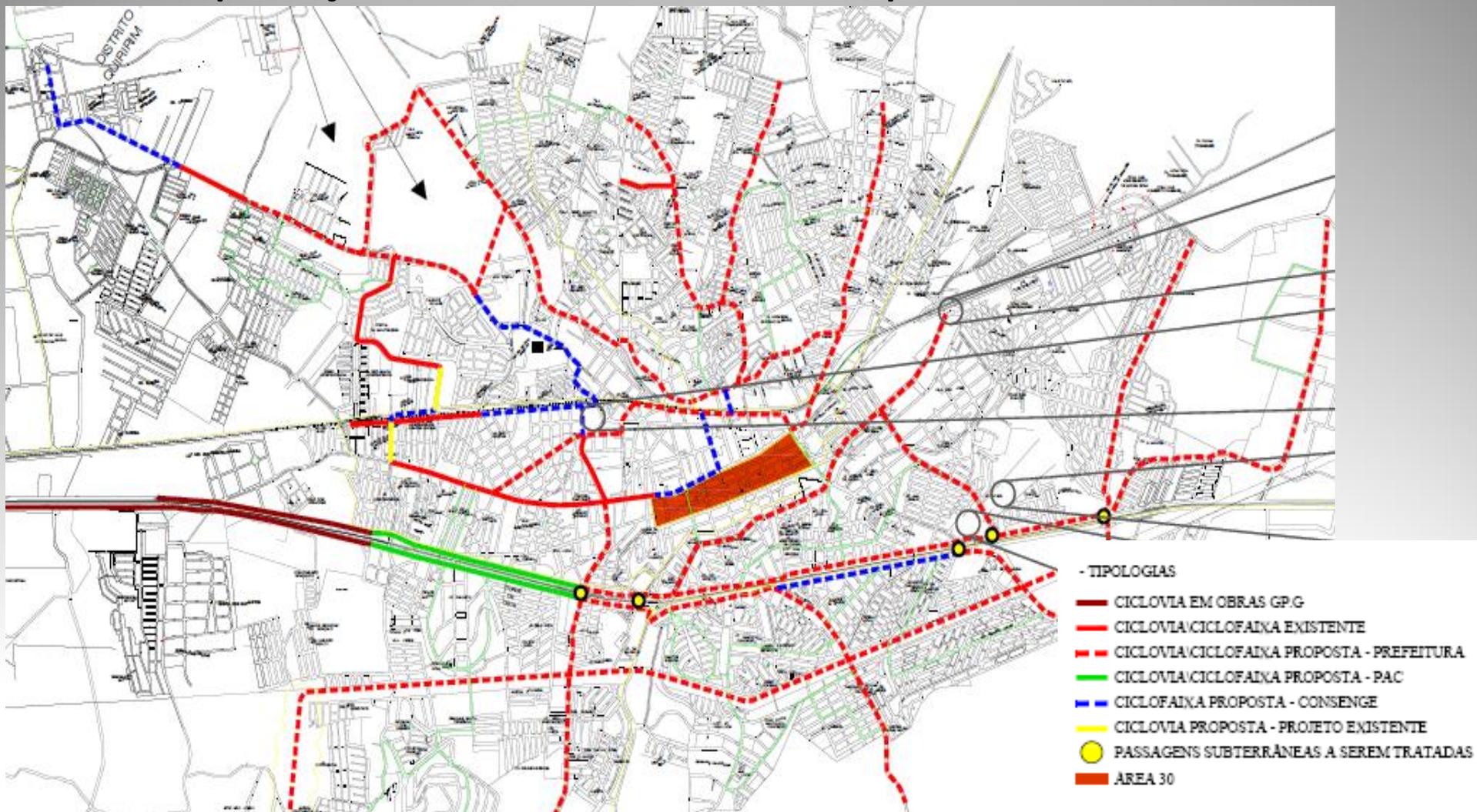
- ✓ Implantar uma malha de vias com ciclovias e/ou ciclofaixas, com cerca de 90 km de extensão, procurando integrar todos os setores da cidade;
- ✓ Agregar novos potenciais de utilização da rede ciclovitária, através do estímulo ao cicloturismo, com a articulação ao polo turístico e gastronômico de Quiririm;
- ✓ Integrar a rede ciclovitária aos parques lineares previstos pelo Plano Diretor;
- ✓ Integrar o sistema ciclovitário como o sistema de transporte coletivo.



## Proposições para o Plano de Mobilidade

### 3. Propostas para o Transporte Ciclovitário

#### 3.1. Implantação da rede ciclovitária no Município





## Proposições para o Plano de Mobilidade

### 3. Propostas para o Transporte Ciclovitário

#### 3.2. Garantia de condições seguras para estacionamento e guarda de bicicletas

- ✓ Construir bicicletários para longa permanência de bicicletas na Rodoviária Velha e outros pontos;
- ✓ Implantar paraciclos em pontos de interesse, tais como comércios, edifícios institucionais e ruas de comércio, aproveitando espaços ociosos para não interferir na circulação de pedestres;
- ✓ Instalar bicicletários ou paraciclos junto aos terminais e estações de conexão do sistema de transporte coletivo;
- ✓ Obrigar, por meio da legislação municipal, a oferta de vagas para estacionamento de bicicletas em empreendimentos considerados como Polos Geradores de Viagens.



## Proposições para o Plano de Mobilidade

### 3. Propostas para o Transporte Ciclovitário

#### 3.3. Desenvolvimento de medidas de apoio ao uso da bicicleta

Implementação de programas públicos de estímulo ao uso da bicicleta

- ✓ Promover ou estimular a promoção de passeios ciclísticos;
- ✓ Implantar ciclovias operacionais de lazer;
- ✓ Realizar campanhas educativas (mídia, panfletagem etc.).





## Proposições para o Plano de Mobilidade

### 3. Propostas para o Transporte Ciclovitário

#### 3.3. Desenvolvimento de medidas de apoio ao uso da bicicleta

Promoção de iniciativas de educação para o trânsito com diferentes setores da sociedade:

- ✓ Introduzir orientações para o uso seguro do transporte ciclovitário nos programas de educação do trânsito;
- ✓ Realizar programas, em especial com profissionais do trânsito, como taxistas e motoristas de ônibus.





## Proposições para o Plano de Mobilidade

### 4. Propostas para a Circulação de Pedestres

**Objetivo: Reconhecimento do transporte a pé como um elemento fundamental da mobilidade urbana**

#### **Diretrizes Estratégicas:**

- I. Garantir condições seguras para pedestres, principalmente em situações de conflito com o tráfego motorizado;**
- II. Valorizar os espaços de uso público;**
- III. Atender as exigências de acessibilidade universal nos espaços públicos; e**
- IV. Construir infraestrutura adequada e abrangente para a circulação de pedestres.**



## Proposições para o Plano de Mobilidade

### 4. Propostas para a Circulação de Pedestres

#### 4.1. Construção e melhoria das calçadas

Aperfeiçoamento da legislação municipal

Edição do decreto nº 13.410/2014

Padronização e exigências para construções novas e existentes



1 faixa de serviço

2 faixa livre

3 faixa de acesso

Cimentado



Ladrilho Hidráulico



Pavimento Intertravado



Placas de Concreto





## Proposições para o Plano de Mobilidade

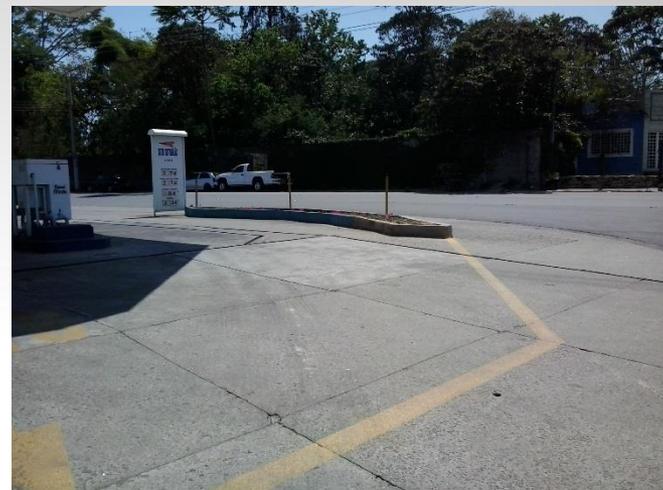
### 4. Propostas para a Circulação de Pedestres

#### 4.1. Construção e melhoria das calçadas

Aplicação da Resolução do CONTRAN nº 38/1998

Programa de notificação de postos de gasolina

Construção de barreiras de proteção de pedestres





## Proposições para o Plano de Mobilidade

### 4. Propostas para a Circulação de Pedestres

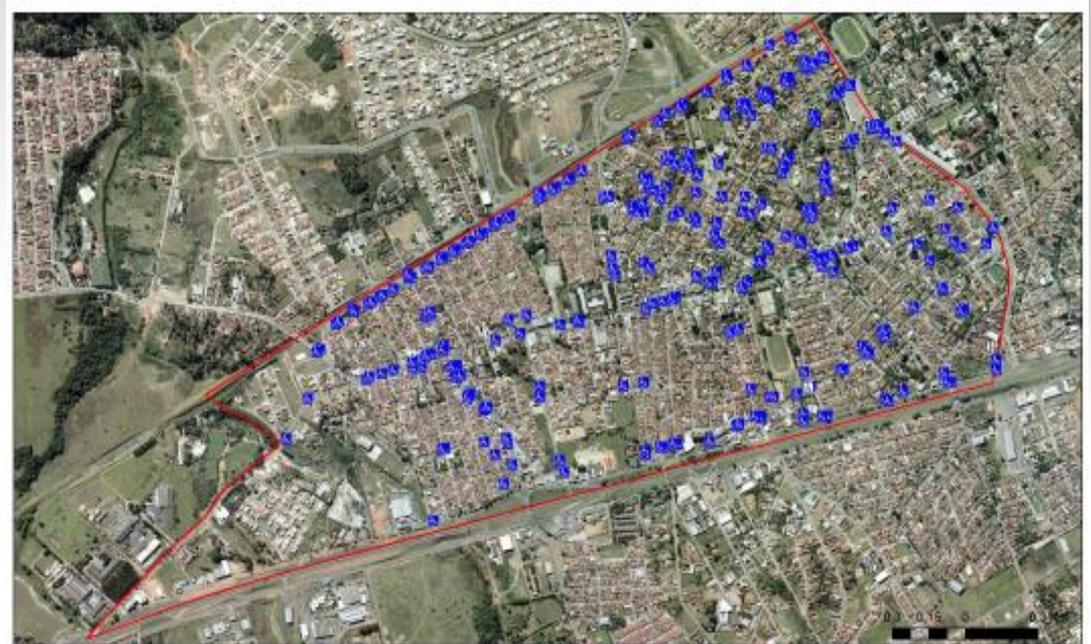
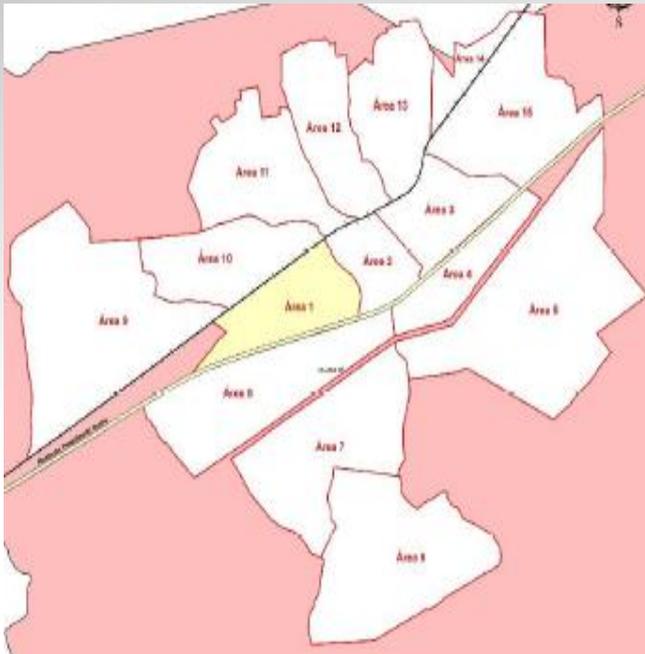
#### 4.1. Construção e melhoria das calçadas

##### Projeto “Circula Cidadão”

Levantamento completo das calçadas no Município (15 áreas);

Notificação do proprietário para manutenção das calçadas e implantação de dispositivos de acessibilidade;

Execução da obra pela Prefeitura e cobrança pelo serviço.





## Proposições para o Plano de Mobilidade

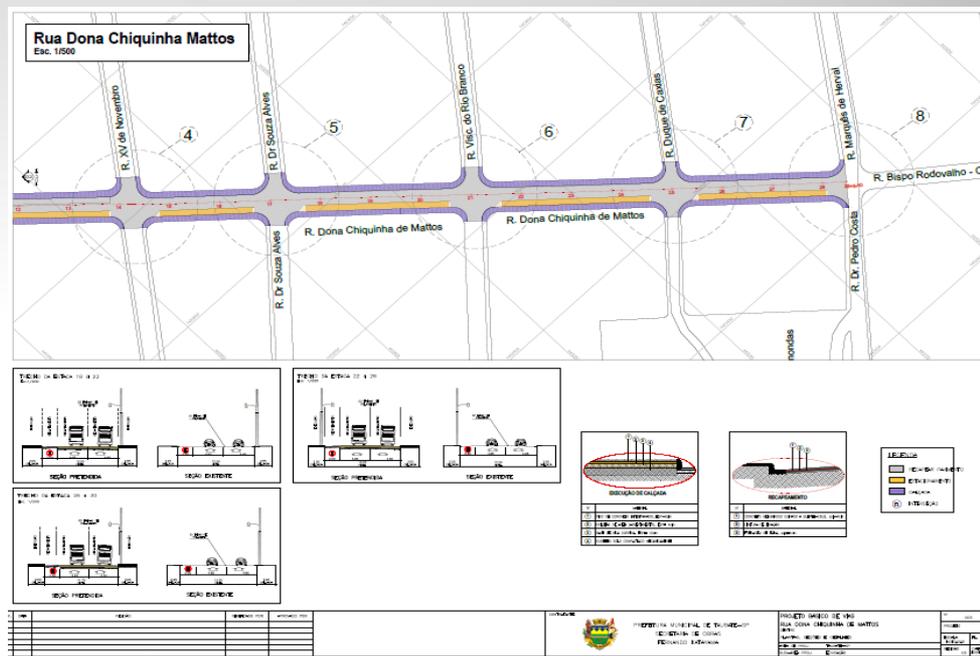
### 4. Propostas para a Circulação de Pedestres

#### 4.1. Construção e melhoria das calçadas

##### Adequação de calçadas na Área Central (PAC Acessibilidade)

Requalificação da calçada com acessibilidade na Região Central (16 mil m<sup>2</sup>), com instalação de piso intertravado, piso tátil, piso direcional, rampas, sinaleiros sonoros), nas seguintes ruas:

- ✓ R. Conselheiro Moreira de Barros
- ✓ R. D. Chiquinha de Mattos
- ✓ R. Anízio Ortiz Monteiro
- ✓ R. Jacques Félix
- ✓ R. Barão da Pedra Negra
- ✓ R. XV de Novembro





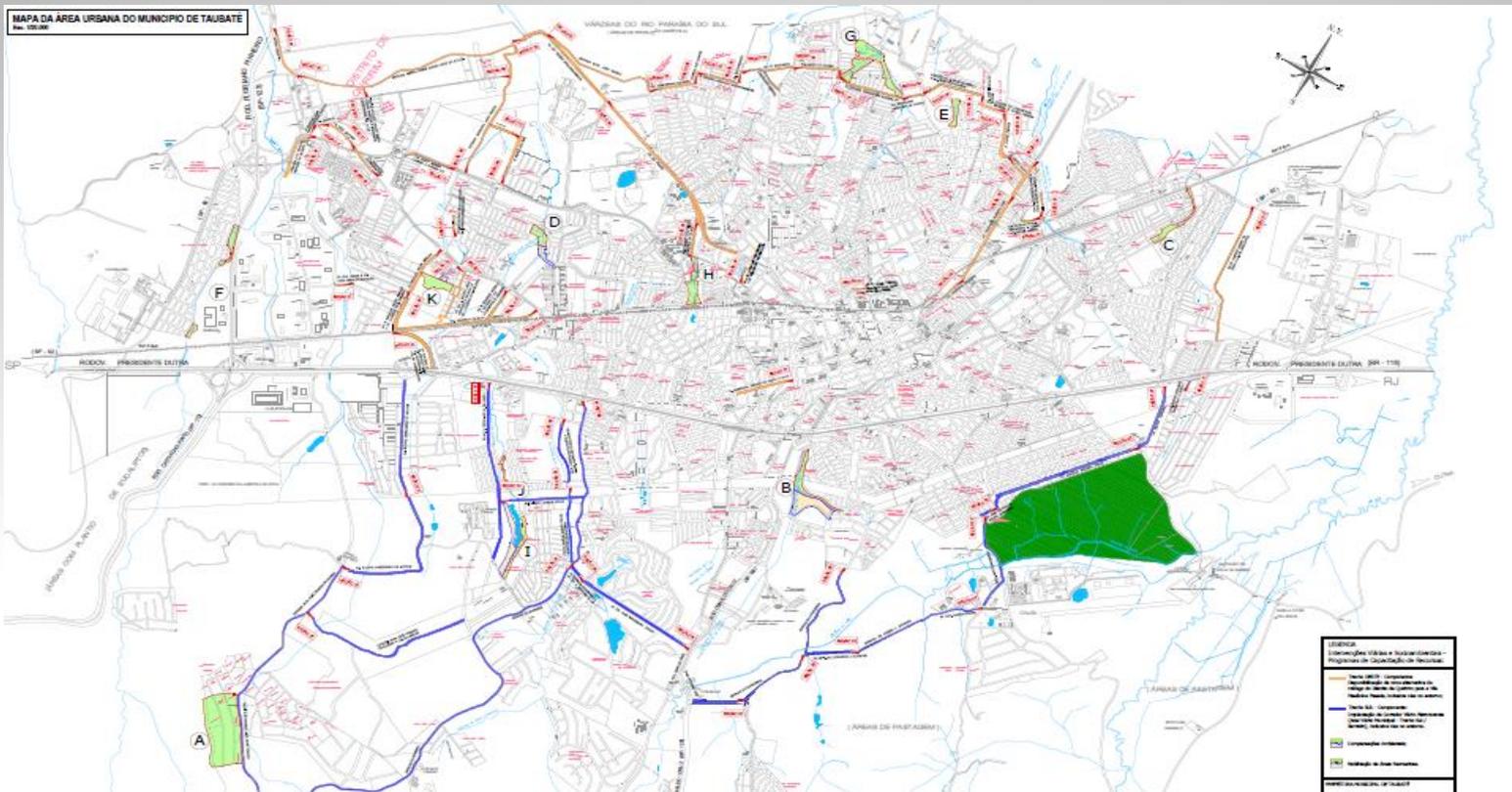
## Proposições para o Plano de Mobilidade

### 4. Propostas para a Circulação de Pedestres

#### 4.1. Construção e melhoria das calçadas

Construção de calçadas no "Programa de Estruturação da Malha Viária"

Requalificação das calçadas nas vias estruturantes e nos Distritos Industriais do Município, entre outros serviços relacionados ao sistema viário.





## Proposições para o Plano de Mobilidade

### 4. Propostas para a Circulação de Pedestres

#### 4.2. Implantação de medidas de moderação do tráfego motorizado

##### Demarcação de “Área 30”

Demarcação de área com velocidade do tráfego motorizado limitada a 30 km/h, no perímetro compreendido pelos seguintes trechos de via:

- ✓ Rua 15 de Novembro, entre a Praça Sta. Terezinha e Rua D. Chiquinha de Matos;
- ✓ Rua Bispo Rodovalho, entre a Rua 15 de Novembro e a Rua Dr. Pedro Costa;
- ✓ Rua Pedro Costa, entre a Rua Bispo Rodovalho e a Rua Voluntário Pena Ramos; e
- ✓ Rua Voluntário Pena Ramos, entre a Rua Dr. Emílio Winther e a Rua Dr Pedro Costa.

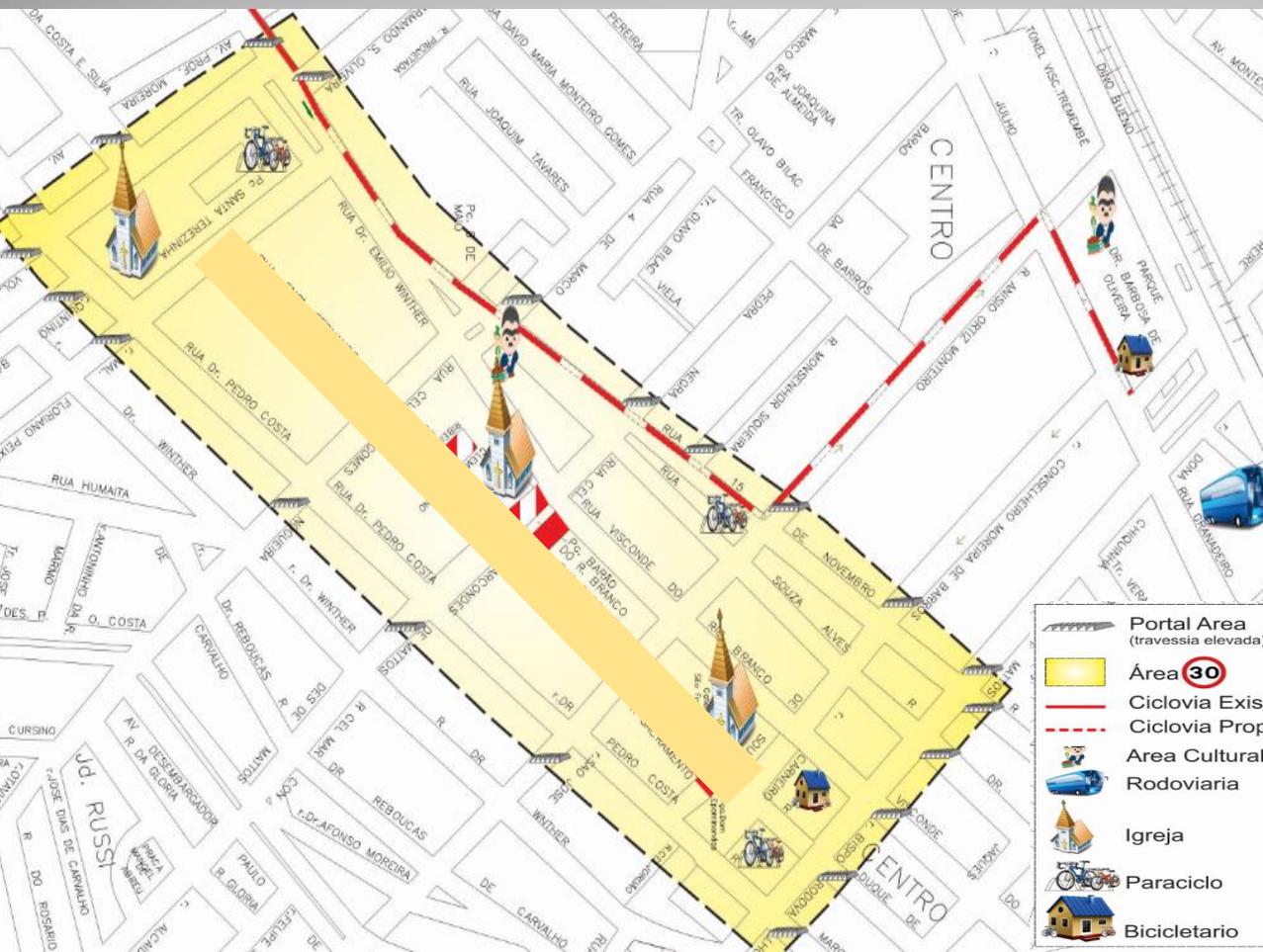


## Proposições para o Plano de Mobilidade

### 4. Propostas para a Circulação de Pedestres

#### 4.2. Implantação de medidas de moderação do tráfego motorizado

#### Demarcação de “Área 30”



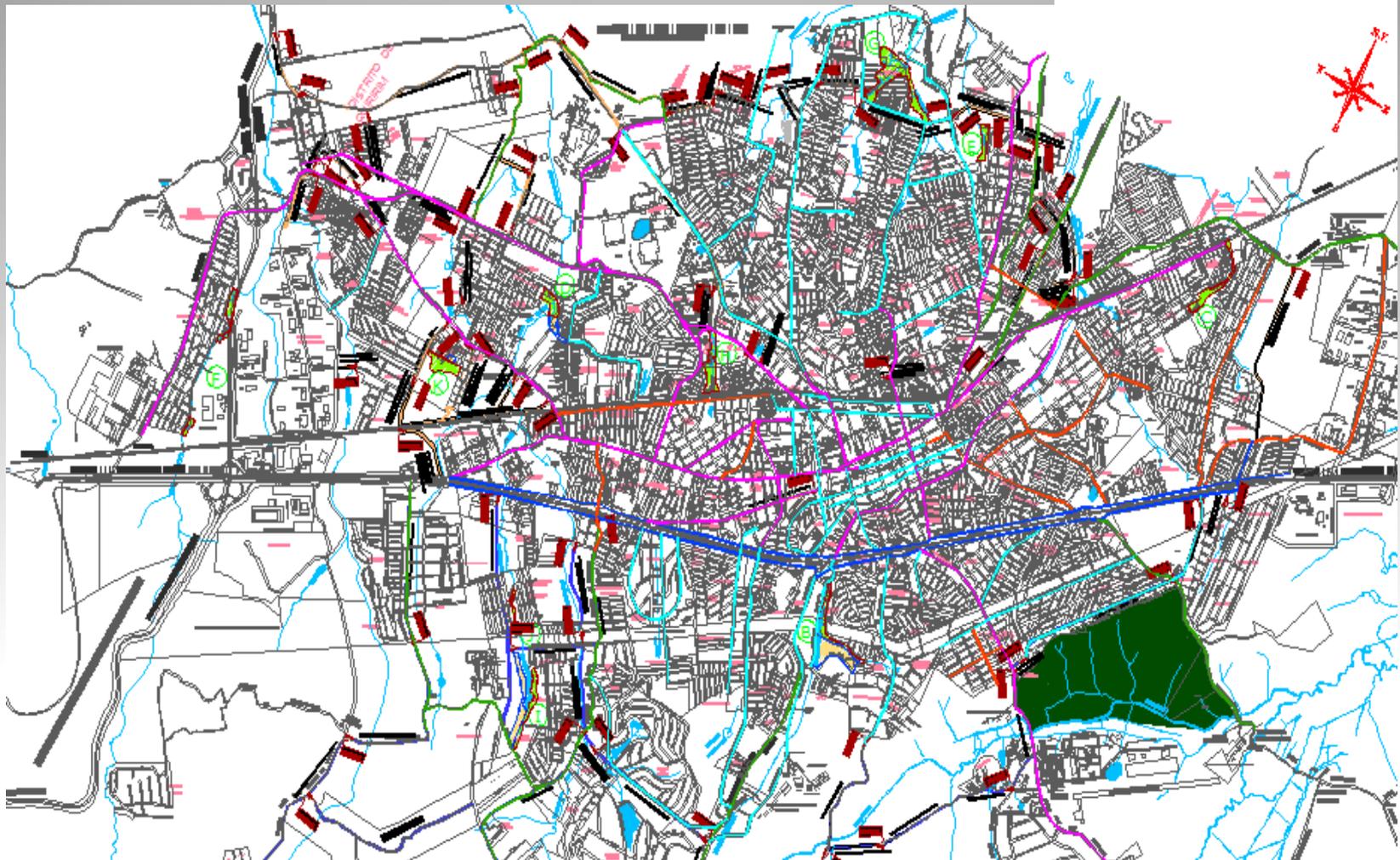


## Proposições para o Plano de Mobilidade

### 5. Propostas para a Gestão da Circulação

#### 5.1. Implantação de Hierarquia Viária

- VIAS EXPRESSAS**
- VIAS ARTERIAIS**
- VIAS COLETORAS**
- ESTRADAS**
- OUTRAS**



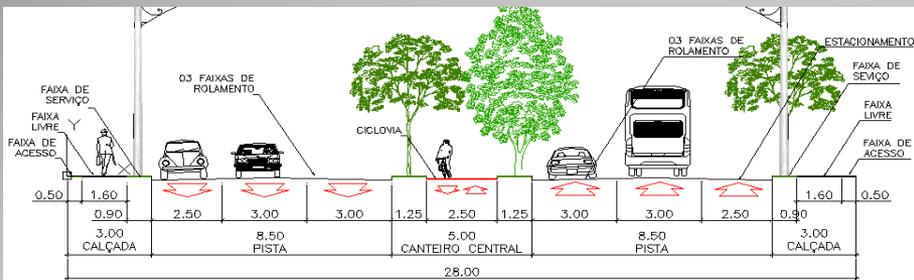


## Proposições para o Plano de Mobilidade

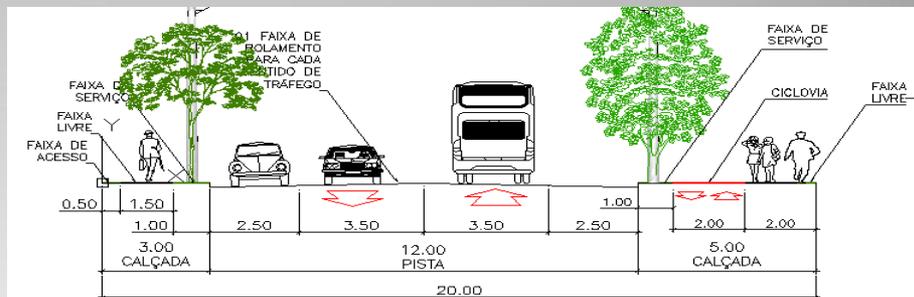
### 5. Propostas para a Gestão da Circulação

#### 5.1. Implantação de Hierarquia Viária

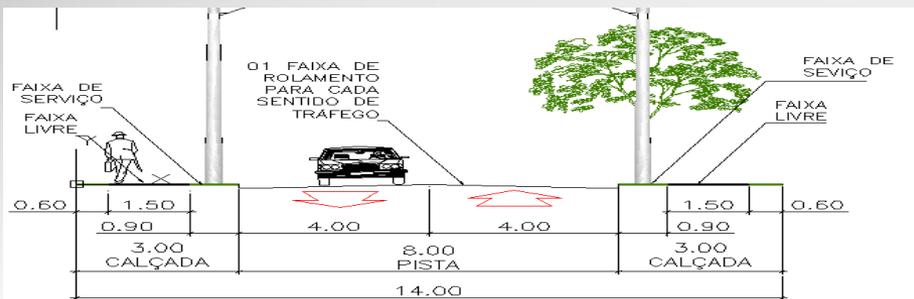
##### Via Arterial



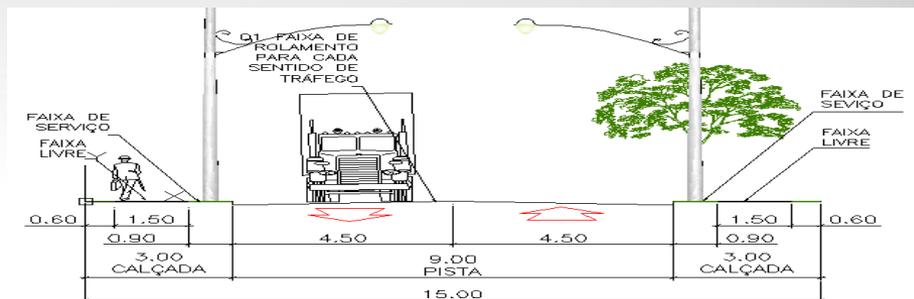
##### Via Coletora



##### Via Local



##### Via Local Industrial





## 5- Sistema de Transporte de Cargas:

Será restrito a circulação e/ou operações da carga / descarga na zona de Restrição, dos veículos de carga com Peso Bruto Total maior que 3.500 Kg (três mil e quinhentos quilos) classificados como:

- I- veículo leve de carga (3,10m x 9,00m);
- II- veículo de carga média (3,50m x 11,00m);
- III- veículo de carga grande (3,50m x 20,00m).

Os horários de proibição para circulação e/ou operações de carga /descarga de veículos restritos é:

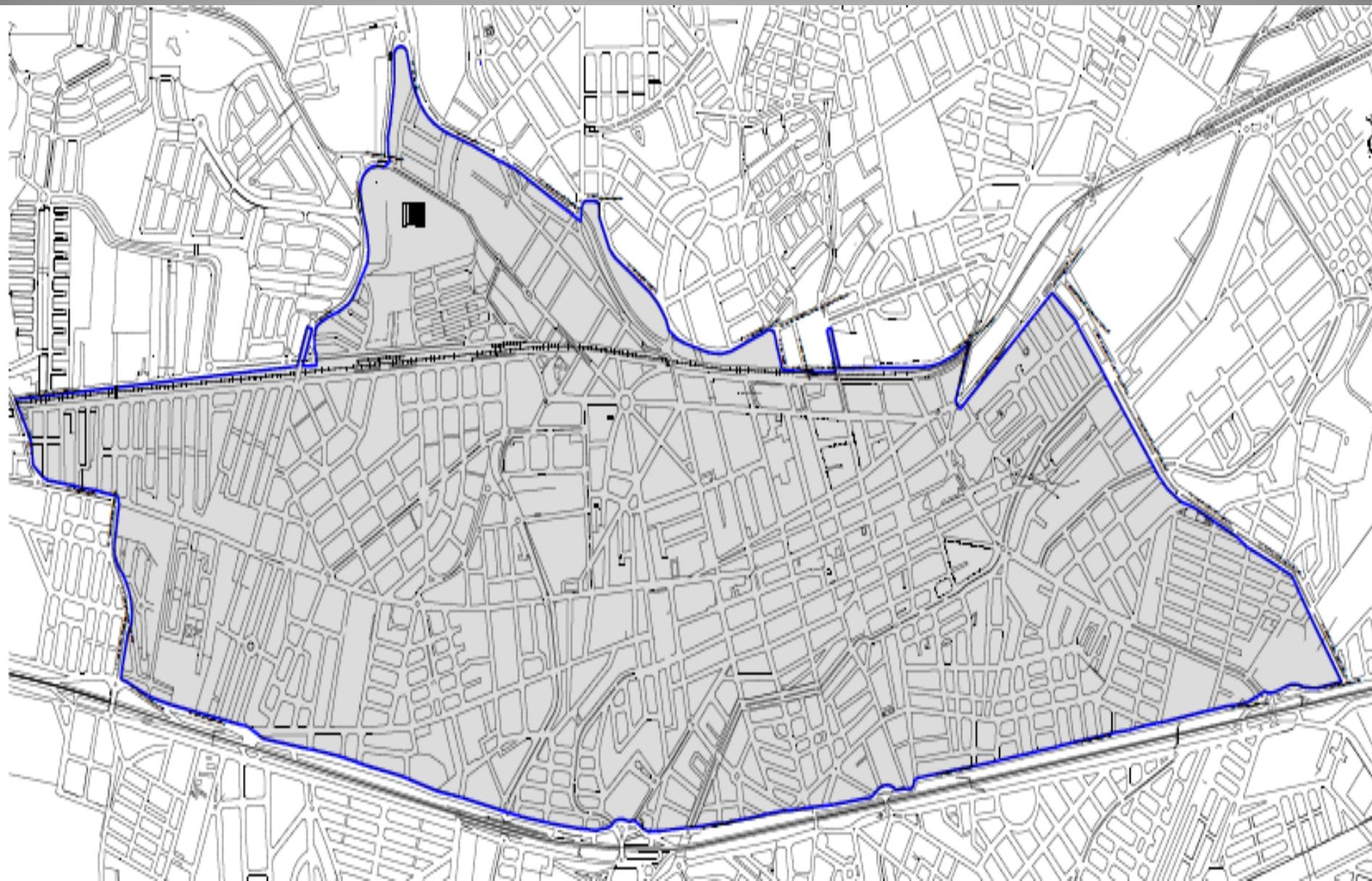
- I – das 6h às 21h, de segunda a sexta-feira;
- II - das 6h às 14h, aos sábados;

É permitido em qualquer horário e dia a circulação livre e/ou operações de carga / descarga de veículos, classificados como:

- I- veículo leve (2,30m x 4,50m);
- II- veículo utilitário (2,40m x 6,00m);
- III- veículo urbano de carga (3,00m x 7,00m);



# Prefeitura Municipal de Taubaté





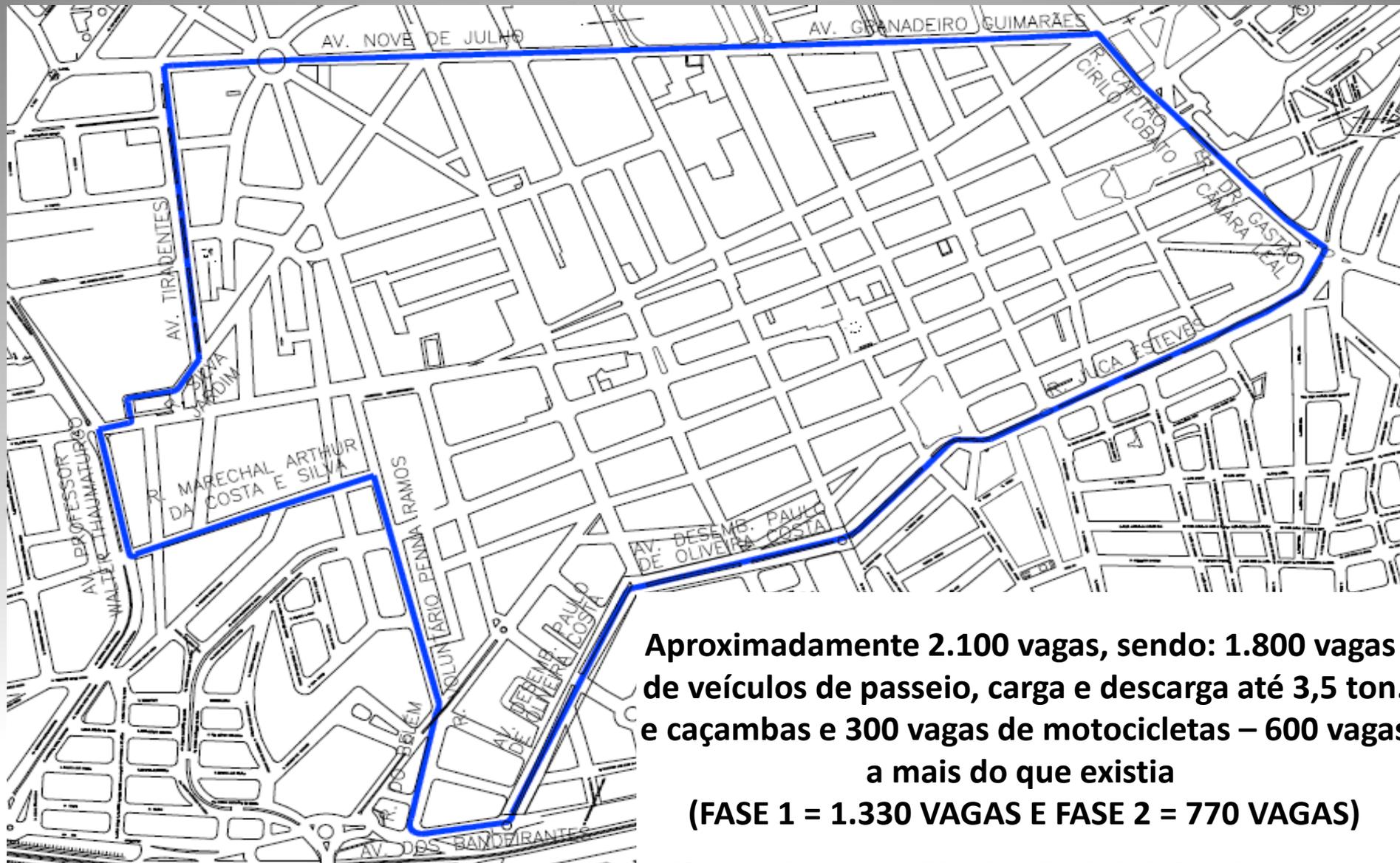
## **6- Polos Atrativos de Trânsito:**

**Ação: Definir e Classificar os empreendimentos “Polo Atrativo de Trânsito” e revogar o Decreto nº 12.819/2012 com relação às disposições existentes e dispor de nova regulamentação para análise, aprovação e licenciamento desse tipo de empreendimento.**

**Polo Atrativo de Trânsito** são empreendimentos que, pela concentração da oferta de bens ou serviços, geram impactos e/ou alteração no sistema viário do entorno, acarretando em sobrecarga na capacidade de atendimento da infraestrutura existente. São empreendimentos com grande afluxo de população e com substancial interferência no tráfego do entorno, necessitando de grandes espaços para estacionamento, carga e descarga, ou movimentação de embarque e desembarque.



## 7- Áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos:



**Aproximadamente 2.100 vagas, sendo: 1.800 vagas de veículos de passeio, carga e descarga até 3,5 ton. e caçambas e 300 vagas de motocicletas – 600 vagas a mais do que existia  
(FASE 1 = 1.330 VAGAS E FASE 2 = 770 VAGAS)**



# Secretaria de Mobilidade Urbana

CONTATO:

ENG. DOLORES MORENO PINO

SECRETÁRIA DE MOBILIDADE URBANA – TAUBATÉ / S.P.

TEL: (12) 3629-2916

Email: [pmt.transito@taubate.sp.gov.br](mailto:pmt.transito@taubate.sp.gov.br)