

Plano de Mobilidade Urbana

Plano Diretor
de
Mobilidade Urbana

Balneário Camboriú e Criciúma, 28 de abril de 2023.

Plano Diretor de Mobilidade Urbana
Contrato N°. 094/PMC/2022
Prefeitura Municipal de Criciúma/SC

Empresa:
Consultran Engenharia Ltda.

Cliente:
Prefeitura de Criciúma, SC

MINUTA DE DOCUMENTO EM DISCUSSÃO, SUJEITA A ALTERAÇÃO

COLABORADORES DO GRUPO TÉCNICO

Consultran Engenharia Ltda

Coordenação

- Eng. Civil Emerson Dias Gonçalves

Análises e Planejamentos

- Eng. Civil Guilherme Peixe de Moura
- Eng. Civil Rodolfo Koch Wetter

Apoio e Edição

- Luís Davi Kenig Paganella
- Gabriel Ribeiro do Nascimento
- Micheli Johansson Busnello
- Larissa dos Santos Simplício
- Rosana Helena Bonatti

Prefeitura Municipal de Criciúma

- Caroline Paim Zanette
- Douglas Nazário
- Gisella Soares
- Giuliano Elias Colossi
- João Batista Belloli
- João Paulo Casagrande da Rosa
- Kátia Smielewski Gomes
- Leandro Dilnei Viana Soares
- Lilian Burigo Jacinto Silveira
- Mariana Francisconi
- Natália Comin
- Paulo José Borges
- Rodrigo Milanez Goularte

ÍNDICE

1	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS E FERRAMENTAS DE PLANEJAMENTO	10
1.1	PRINCÍPIOS	10
1.2	DIRETRIZES	10
1.3	OBJETIVOS	11
1.3.1	Objetivos gerais	11
1.3.2	Objetivos específicos	11
1.4	ESTRATÉGIA DA MOBILIDADE I – INVERSÃO DE PRIORIDADES	12
1.4.1	Pirâmide inversa	12
1.5	ESTRATÉGIA DA MOBILIDADE II – DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL	13
1.5.1	Dimensões da sustentabilidade	13
1.5.2	Mobilidade sustentável	14
1.6	ESTRATÉGIA DA MOBILIDADE III – PACTO PELA MOBILIDADE	15
1.6.1	Planos diretores municipais e regionais	16
1.7	ESTRATÉGIA DA MOBILIDADE IV – MODELO DE URBANIZAÇÃO	17
1.8	ESTRATÉGIA DA MOBILIDADE V – DESENHO URBANO	17
2	PLANO DE GESTÃO DE DEMANDA	18
3	PLANO DE GESTÃO E MELHORIA DA OFERTA	19
3.1	PROPOSTAS DA MOBILIDADE I: PEDESTRES	19
3.1.1	Diretrizes	19
3.1.2	Objetivos	19
3.1.3	Ação 01: Acessibilidade de todas as calçadas e passeios	20
3.1.4	Ação 02: Traffic Calming	20
3.1.5	Ação 03: Redes de caminhabilidade - centralidades nos bairros	20
3.1.6	Ação 04: Calçadas caminháveis	20
3.1.7	Ação 05: Tratamento de travessias e cruzamentos	20
3.1.8	Ação 06: Sinalização e informação ao pedestre	21
3.1.9	Ação 07: Programas de educação e valorização do pedestre	21
3.1.10	Ação 08: Intensificar e aprimorar a fiscalização da implantação da calçada conforme os parâmetros estabelecidos em legislação municipal	21
3.1.11	Ação 09: Execução de adequação de calçada pela Prefeitura de Criciúma em conformidade com o padrão estabelecido	21
3.1.12	Ação 10: Incentivar empresas, escolas e universidades a priorizar o transporte não motorizado para acesso e circulação em suas respectivas áreas	21
3.1.13	Ação 11: Elaborar um manual de ruas completas	21
3.1.14	Ação 12: Promover segurança pública e viária aos pedestres	21
3.1.15	Ação 13: Responsabilidade sobre os passeios e calçadas serem do município e não mais do proprietário do imóvel lindeiro	21
3.1.16	Ação 14: Equipamentos públicos localizados nos bairros serem usados pelos vizinhos	21
3.1.17	Ação 15: Caminhabilidade dos terminais urbanos até os equipamentos públicos	21

3.1.18 Ação 16: Walkability.....	21
3.1.19 Ação 17: Plano de reurbanização da Av. Centenário.....	22
3.1.20 Ação 18: Desenho urbano com foco para transporte ativo	22
3.2 PROPOSTAS DA MOBILIDADE II: BICICLETA E MICROMOBILIDADE.....	22
3.2.1 Diretrizes	22
3.2.2 Objetivos	22
3.2.3 Ação 01: Rede cicloviária existente e diretriz cicloviária proposta	23
3.2.4 Ação 02: Implementação de sistema de aluguel e compartilhamento de bicicletas e micromobilidade	23
3.2.5 Ação 03: Conexão com o sistema de transporte público coletivo.....	23
3.2.6 Ação 04: Plano Cicloviário	23
3.2.7 Ação 05: Indicadores para análise da estrutura para bicicleta	23
3.2.8 Ação 06: Programas para incentivo, educação e valorização dos deslocamentos por bicicleta	23
3.2.9 Ação 07: Regulamentação de modalidades de crédito no vale-transporte para ciclistas que não embarquem com suas bicicletas.....	23
3.2.10 Ação 08: Implantar a rede do sistema cicloviário projetado com sinalização e vertical adequada	23
3.2.11 Ação 09: Segurança (pública e viária) para o uso da bicicleta.....	23
3.2.12 Ação 10: Educação nas escolas (para ciclistas).....	24
3.2.13 Ação 11: Plano de reurbanização da Av. Centenário	24
3.2.14 Ação 12: Desenho urbano com foco para transporte ativo	24
3.2.15 Ação 13: Evitar invasão de lado da pista nas ciclovias (continuidade) dispensando travessias	24
3.3 PROPOSTAS DA MOBILIDADE III: TRANSPORTE PÚBLICO.....	24
3.3.1 Diretrizes	24
3.3.2 Objetivos	24
3.3.3 Ação 01: Estabelecer diretrizes para parametrizar a elaboração do plano de adequação do sistema de transporte público coletivo urbano.....	25
3.3.4 Ação 02: Sistema de informação físico e digital em tempo real	25
3.3.5 Ação 03: Integração de sistema de transporte coletivo com sistema cicloviário.....	25
3.3.6 Ação 04: Parâmetros de desempenho, conforto e qualidade.....	25
3.3.7 Ação 05: Acessibilidade em todos os componentes do sistema de transporte coletivo	25
3.3.8 Ação 06: Plano de pontos, paradas, estações e terminais.....	25
3.3.9 Ação 07: Integração intermodal.....	25
3.3.10 Ação 08: Integração local e intermunicipal.....	25
3.3.11 Ação 09: Adequação da frota: troca dos veículos atuais por veículos com chassi de piso baixo e tecnologia veicular com maior eficiência energética.....	25
3.3.12 Ação 10: Promover a articulação interinstitucional para implementação de ações de melhoria da segurança pública dos usuários de transporte coletivo	26

3.3.13 Ação 11: Sistematizar rotinas sobre responsabilidades e atribuições das secretarias e órgãos envolvidos com o transporte público coletivo municipal.....	26
3.3.14 Ação 12: Fortalecer o órgão gestor do sistema de transporte coletivo.....	26
3.3.15 Ação 13: Elaborar e criar mecanismos de incentivo ao aumento do uso de cartão e tornar a venda dos créditos eletrônicos mais acessível aos usuários, inclusive em parceria com estabelecimentos para oferecerem a venda de créditos eletrônicos	26
3.3.16 Ação 14: Estruturar e implantar um sistema centralizado e contínuo de fiscalização e monitoramento do sistema, compartilhando as informações entre os diversos atores envolvidos	26
3.3.17 Ação 15: Implantação de integração temporal.....	26
3.3.18 Ação 16: Fomentar a implantação de estacionamentos públicos/privados próximos aos terminais do transporte coletivo novos e existentes.....	26
3.3.19 Ação 17: Estruturar uma forma de cobrança (tarifa/passes) e remuneração – subsídio .	26
3.3.20 Ação 18: Promover segurança pública ao usuário do transporte coletivo	26
3.3.21 Ação 19: Condições de conforto e limpeza inclusive nas regiões mais distantes.....	26
3.3.22 Ação 20: Reestruturação da rodoviária	27
3.4 PROPOSTAS DA MOBILIDADE IV: TRANSPORTE MOTORIZADO INDIVIDUAL.....	27
3.4.1 Diretrizes	27
3.4.2 Objetivos	27
3.4.3 Ação 01: Políticas de uso das vias arteriais e coletoras – estacionamentos, circulação prioritária, reserva de vagas	27
3.4.4 Ação 02: Restrição de circulação de veículos na área central.....	27
3.4.5 Ação 03: Estacionamento e oferta de vagas em espaço público para carro parado.....	27
3.4.6 Ação 04: Educação	27
3.4.7 Ação 05: Novas Tecnologias	28
3.4.8 Ação 06: Criação de um sistema de aluguel de carros elétricos de pequeno porte (dois lugares, motorista e passageiro), com vagas de estacionamento exclusivas substituindo as vagas destinadas aos veículos privados;.....	28
3.4.9 Ação 07: Inclusão no código de obras da exigência de disponibilização de vagas dotadas de sistema de carregamento de carros elétricos em empreendimentos de médio e grande porte de uso coletivo.....	28
3.4.10 Ação 08: Estudo contemplando plano de circulação, sistemas binários e tratamentos a cruzamentos para circulação veicular pela região central e correlatos.....	28
3.5 PROPOSTAS DA MOBILIDADE V: SISTEMA VIÁRIO E SEGURANÇA	28
3.5.1 Diretrizes	28
3.5.2 Objetivos	28
3.5.3 Ações 01: Propostas de abertura e/ou alargamento de vias	29
3.5.4 Ação 02: Implementação de zonas de traffic calming e ruas vivas em áreas identificadas	29
3.5.5 Ação 03: Hierarquia viária.....	29
3.5.6 Ação 04: Desenvolvimento do manual de organização do espaço público	29

3.5.7 Ação 05: Implementar ligações que favoreçam os fluxos entre bairros, fortalecendo centralidades locais.....	29
3.5.8 Ação 06: Revisar a Lei de Parcelamento do Solo para garantir a integração da malha urbana com os novos parcelamentos.....	29
3.5.9 Ação 07: Implantar o sistema viário projetado.....	29
3.5.10 Ação 08: Prever testada mínima para construções multifamiliares.....	29
3.5.11 Ação 09: Fiscalização eletrônica de velocidade.....	29
3.5.12 Ação 10: Manter monitoramento continuado sobre índice de acidentes e definição de pontos críticos.....	30
3.5.13 Ação 11: Estabelecer projetos de engenharia de tráfego para cada um dos principais pontos críticos da cidade.....	30
3.5.14 Ação 12: Sinalização que ajude na segurança viária.....	30
3.5.15 Ação 13: Repensar solução de estacionamento a 45 graus e usar o espaço para pedestres e ciclistas.....	30
3.5.16 Ação 14: Estudo contemplando plano de circulação, sistemas binários e tratamentos a cruzamentos para circulação veicular pela região central e correlatos.....	30
3.5.17 Ação 15: Tratar rodovias e avenidas intermunicipais de forma consorciada.....	30
3.5.18 Ação 16: Tratamentos de pontos e/ou regiões problemáticas para a circulação viária..	30
3.5.19 Ação 17: Organizar uma abordagem jurídico institucional sobre a ACP do carvão.....	30
3.5.20 Ação 18: Limitação da velocidade de acordo com a hierarquização viária.....	30
3.6 PROPOSTAS DA MOBILIDADE VI: LOGÍSTICA URBANA.....	30
3.6.1 Diretrizes.....	30
3.6.2 Objetivos.....	31
3.6.3 Ação 01: Sistema regional de distribuição de mercadorias.....	31
3.6.4 Ação 02: Zonas de restrição para circulação para veículos pesados.....	31
3.6.5 Ação 03: Exigência de internalização das operações de carga e descarga nas edificações utilizadas por estabelecimentos de grande porte e nos shopping centers, incluindo, além das vagas, áreas de manobras, filas de espera e áreas de armazenamento.....	31
3.6.6 Ação 04: Implantação de microterminais urbanos de distribuição de carga para o consumidor final, principalmente aqueles referentes a compras on-line, que cresceram bastante ao longo da pandemia.....	31
3.6.7 Ação 05: Criação de aplicativo de reserva de horário, com identificação do veículo e estabelecimento ao qual o serviço se destina, bem como disponibilizando-se informações como os horários disponíveis para a vaga desejada, ou vagas disponíveis no momento da busca.....	31
3.6.8 Ação 06: Atualização da sinalização das vagas de carga e descarga.....	31
3.6.9 Ação 07: Exercer fiscalização do transporte de carga, viabilizando menor impacto no fluxo dos outros modos no espaço urbano, com a redução de congestionamentos e a segurança de modos mais frágeis.....	32
3.6.10 Ação 08: Transportadoras querem ir para perto do Clube de Tiro (2ª Linha).....	32
3.6.11 Ação 09: Implementar os anéis viários.....	32
3.6.12 Ação 10: Usar ferrovia para outras cargas.....	32

3.6.13 Ação 11: Melhorar sinalização das rotas para veículos pesados.....	32
3.6.14 Ação 12: Criar uma via perimetral ligando Içara a Siderópolis por onde é o traçado da ferrovia	32
3.6.15 Ação 13: Locais das transportadoras.....	32
3.6.16 Ação 14: Porto seco.....	32
3.6.17 Ação 15: Região central: trocar veículos 3/4 por Vans (e outros)	32
3.7 PROPOSTAS DA MOBILIDADE VII: POLOS GERADORES DE TRÁFEGO	32
3.7.1 Diretrizes	32
3.7.2 Objetivos	33
3.7.3 Ação 01: Diretrizes para entrega do relatório de impacto de tráfego (RIT).....	33
3.7.4 Ação 02: Metodologia para elaboração do PlanMob Corporativo.....	33
3.7.5 Ação 03: Elaborar estudos para o reescalonamento dos horários das atividades geradoras de tráfego.	33
3.7.6 Ação 04: Incentivo à Mobilidade Corporativa para otimização do uso de automóveis, aumentando a ocupação veicular e diminuindo o número de veículos em circulação	33
3.8 PROPOSTAS DA MOBILIDADE VIII: GESTÃO DA MOBILIDADE.....	33
3.8.1 Diretrizes	33
3.8.2 Objetivos	33
3.8.3 Ação 01: Organizar e estruturar o plano de mobilidade com marcos legais, regulatórios e políticas conjuntas ao plano diretor municipal.....	34
3.8.4 Ação 02: Atualização anual da análise sobre as estruturas de mobilidade existentes....	34
3.8.5 Ação 03: Definição de política tarifária para mudança cultural sobre a forma das pessoas se deslocarem.....	34
3.8.6 Ação 04: Definição de estrutura organizacional para gestão e regulação da mobilidade, transporte e trânsito.....	34
3.8.7 Ação 05: Criação do CriciMobLab.....	34
3.8.8 Ação 06: Implantação de Central Integrada de Mobilidade Urbana, onde deverão se concentrar informações de acontecimentos em tempo real e determinações	34
3.8.9 Ação 07: Buscar e implementar novas fontes de financiamento para mobilidade urbana.	34
3.8.10 Ação 08: Aprimorar e criar novos canais de diálogo permanente com a população e com o usuário do sistema com avaliação do atendimento e tempo máximo de resposta específico para cada tipo de ocorrência (SLA).	34
3.8.11 Ação 09: Criar e manter um sistema contínuo de monitoramento dos indicadores previsto no Plano de Mobilidade Urbana de Criciúma, guardando a série histórica para avaliação e definição de ações necessárias para a obtenção das metas.	35
3.8.12 Ação 10: Criar um banco de dados integrado interno para as secretarias envolvidas da Prefeitura Municipal de Criciúma, com todos os dados do sistema de monitoramento.....	35
3.8.13 Ação 11: Constante capacitação do corpo técnico do órgão gestor da mobilidade Criciúma	35
3.8.14 Ação 12: Papel de organizar, cadastrar e fiscalizar os serviços de mobilidade em geral	35

3.8.15 Ação 13: Os técnicos do quadro efetivo serem os guardiões do PlanMob e dar eco às ações e premissas nele contidas	35
3.8.16 Ação 14: Melhor definição da estrutura de planejamento e mobilidade urbana.....	35
3.8.17 Ação 15: Ação direta nas redes sociais e pressa na resposta.....	35
4 CONSOLIDAÇÃO DAS ALTERNATIVAS.....	36

MINUTA DE DOCUMENTO EM DISCUSSÃO, SUJEITA A ALTERAÇÃO

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Pirâmide inversa da matriz modal. 13

MINUTA DE DOCUMENTO EM DISCUSSÃO, SUJEITA A ALTERAÇÃO

1 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS E FERRAMENTAS DE PLANEJAMENTO

O Plano de Mobilidade Urbana de Criciúma foi estruturado conforme os conceitos dispostos na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal N.º 12.587/12). O mesmo tem como objetivo orientar a cidade quanto às medidas a serem tomadas no que se refere aos modais, serviços de infraestrutura viária e de transporte. Dessa forma, visa garantir os deslocamentos de pessoas e cargas dentro de seu território, atendendo as necessidades atuais e futuras, assegurando as melhores condições de mobilidade, acessibilidade e conectividade em todo o espaço urbano.

1.1 Princípios

O Plano de Mobilidade Urbana de Criciúma instrui todas as ações a serem tomadas pela cidade conforme os princípios propostos pela Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana:

- I. Acessibilidade universal;
- II. Desenvolvimento sustentável do município, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III. Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte urbano;
- IV. Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte público;
- V. Gestão democrática e controle social do planejamento;
- VI. Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII. Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII. Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- IX. Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

[texto a ser complementado na próxima etapa]

1.2 Diretrizes

Também orientadas pela Lei da Política Nacional da Mobilidade Urbana, as diretrizes para os planos, ações, projetos e políticas são as seguintes:

- I. Prioridade dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados;
- II. Prioridade dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

- III. Integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV. Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V. Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores de desenvolvimento urbano integrado;
- VI. Integração com as políticas regionais, de forma a assegurar as melhores condições de mobilidade entre os municípios vizinhos;
- VII. Criação de medidas que estimulem a migração dos usuários do transporte individual motorizado para o coletivo ou não motorizado.

[texto a ser complementado na próxima etapa]

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivos gerais

O Plano de Mobilidade de Criciúma possui os seguintes objetivos gerais:

- I. Promover a inversão de prioridades da matriz modal do município;
- II. Estimular o desenvolvimento sustentável da mobilidade urbana;
- III. Promover um pacto pela mobilidade por meio de planos diretores municipais e regionais;
- IV. Reduzir a participação do modal individual motorizado na matriz modal;
- V. Incentivar a integração entre os diferentes modais de transporte.

1.3.2 Objetivos específicos

Quanto aos objetivos específicos, eles são listados abaixo:

- I. Elaborar programas de incentivo, educação e valorização do uso de meios de transporte público ou não motorizados;
- II. Promover constante aprimoramento dos serviços, equipamentos e instalações relacionadas à mobilidade urbana;
- III. Apresentar diretrizes para elaboração do Plano de Execução de Calçadas;
- IV. Desenvolver diretrizes para o Plano Diretor Cicloviário;
- V. Elaborar diretrizes para o Plano Diretor de Infraestrutura e equipamentos acessíveis para adequação de toda a infraestrutura pública;
- VI. Propor terminais e estações de integração do transporte público;
- VII. Propor aberturas e alargamentos de vias;

1.4 Estratégia da Mobilidade I – Inversão de Prioridades

A mobilidade urbana é caracterizada pelos deslocamentos realizados pela população dentro do espaço urbano, bem como os seus meios. Ela depende da organização do território, dos modais de transporte utilizados e do fluxo de transporte de pessoas e mercadorias.

O grande problema neste assunto é que, por muitos anos, a maior parte das cidades brasileiras deram prioridade ao modal de transporte motorizado individual. E, para o município de Criciúma, a situação não é diferente: seu traçado foi sendo moldado conforme o aumento da frota de carros e motos circulando dentro do município.

Consequência dessas ações são os constantes congestionamentos nas principais avenidas, agravados por situações como tempo chuvoso, sinistros de trânsito e eventos de grande porte que possam ocorrer na cidade. Apesar disso, Criciúma ainda possui um robusto sistema de transporte público na cidade, com uma cultura que está enraizada na população local, o que mostra o potencial desse transporte no crescimento na participação da divisão modal das viagens de Criciúma.

A ideia da inversão de prioridades é dar a devida importância às viagens realizadas a pé, por bicicleta ou micromobilidade, e por transporte público coletivo. Tendo este objetivo em mente, é possível garantir a acessibilidade de deslocamento por todos. Não só isso, mas também é a melhor forma de reduzir os efeitos negativos provocados pelo uso predominante do modal individual motorizado por tanto tempo.

1.4.1 Pirâmide inversa

O termo “pirâmide inversa” é um diagrama elaborado pela *Bicycle Innovation Lab*, uma associação dinamarquesa com o propósito de desenvolver a cultura do ciclismo em níveis nacionais e internacionais. O diagrama é ilustrado na **Figura 1**, onde o quão mais em cima o modal estiver, mais barato, mais saudável e menos poluente ele será.

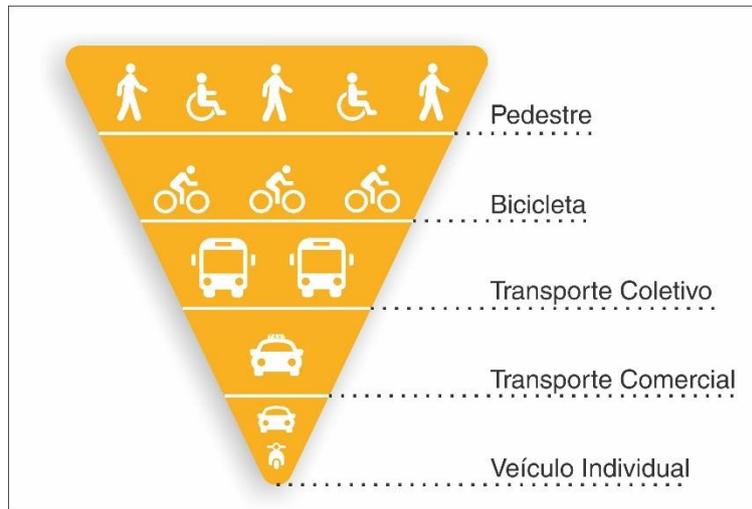


Figura 1: Pirâmide inversa da matriz modal.

Fonte: Consultran, 2023.

Apesar da ideia inicial do diagrama, vê-se que ele também representa precisamente a participação e a importância que os diferentes modais deveriam ter nas vias. Sendo assim, é uma ilustração fundamental para o conceito de mobilidade urbana, visto que mostra exatamente o oposto que a maioria dos municípios brasileiros vivem hoje.

A “pirâmide inversa” indica que é preciso inverter as prioridades para uma mobilidade sustentável, potencializando a adequada utilização de recursos municipais com o fim de aperfeiçoar o sistema de transporte da cidade. Dessa forma, ao intervir a favor do transporte não motorizado individual e motorizado coletivo, pode-se alcançar (a longo prazo) o objetivo de descongestionar o trânsito, melhorar a performance do sistema de transporte público coletivo, aumentar a segurança das vias e, conseqüentemente, diminuir o tempo que as pessoas levam para se locomover pelo espaço urbano.

1.5 Estratégia da Mobilidade II – Desenvolvimento Sustentável

Desenvolvimento sustentável é aquele capaz de suprir as necessidades da geração atua, mas sem comprometer a capacidade de atender as futuras gerações.

Em sua essência, é um processo de mudança no qual a exploração dos recursos, o direcionamento de investimentos, a orientação do desenvolvimento tecnológico e a mudança institucional estão em harmonia e reforçam o atual e futuro potencial para satisfazer as aspirações e necessidades humanas.

1.5.1 Dimensões da sustentabilidade

Segundo Mendes (2009), a sustentabilidade pode ser dividida nas seguintes dimensões:

- I. Sustentabilidade ecológica: Limitação do consumo de combustíveis fósseis e de outros recursos esgotáveis ou ambientalmente prejudiciais, substituindo-os por recursos renováveis e inofensivos;
- II. Sustentabilidade econômica: Eficácia econômica avaliada em termos macrossociais e não apenas na lucratividade empresarial. Capacidade de modernização contínua dos instrumentos de produção;
- III. Sustentabilidade social: Abrange a necessidade de recursos materiais e não-materiais, objetivando maior equidade na distribuição da renda, de modo a melhorar substancialmente os direitos e condições da população;
- IV. Sustentabilidade espacial/territorial: Busca de equilíbrio na configuração rural-urbana, melhor distribuição territorial dos assentamentos humanos e atividades econômicas e melhorias do ambiente urbano;
- V. Sustentabilidade cultural: Respeito à cultura de cada local, garantindo continuidade e equilíbrio entre a tradição e inovação;
- VI. Sustentabilidade política: Baseia-se na democracia, apropriação universal dos direitos humanos e a capacidade do poder público em implementar projetos em parceria com empreendedores e em coesão social.

Já no que se trata de transporte sustentável, podemos definir como aquele que permite que as pessoas realizem as suas viagens de maneira consistente e compatível com a saúde dos seres humanos e dos ecossistemas. Deve ser eficiente, oferecer múltiplas escolhas de modal, limitar a utilização de combustíveis fósseis e reduzir ao mínimo os ruídos.

1.5.2 Mobilidade sustentável

A Mobilidade Sustentável tem por objetivo a redução dos impactos ambientais e sociais da mobilidade motorizada existente. Dessa maneira, a mesma é um conceito que pode ser, simultaneamente, caracterizado como uma política urbana, econômica e socioambiental, visto que suas ações têm alcance suficiente para impactar todas estas áreas citadas.

Ela é responsável por planejar de forma integrada a interdependência entre ambiente, saúde, direito à cidade, geração de emprego e renda, cidadania, moradia, fontes de energia e, principalmente, integração entre todos os meios de transportes.

Entre os princípios promovidos pela Mobilidade Urbana Sustentável, pode-se citar:

- I. A busca pela apropriação equitativa do espaço e do tempo na circulação urbana, priorizando os modos de transporte coletivo, a pé e de bicicleta, em relação ao automóvel particular;
- II. O reordenamento dos espaços e das atividades urbanas, de forma a reduzir as necessidades de deslocamento motorizado e seus custos;
- III. A eficiência e a qualidade nos serviços de transporte público;
- IV. O desenvolvimento das cidades com qualidade de vida, por meio de um conceito de transporte consciente, sustentável, ecológico e participativo;
- V. A paz e a cidadania no trânsito;
- VI. A eficiência energética e busca pela redução da emissão de agentes poluentes e sonoros;
- VII. Nos projetos e políticas públicas voltadas ao transporte público e à circulação urbana, promove-se a preservação da qualidade do ambiente e do patrimônio das cidades.

Este tipo de conceito para a mobilidade é chamado de sustentável pois, ao contrário das antigas soluções para resolver os problemas da mesma (aumento e criação de novas vias para circulação de automóveis), investe em outros modais: pedestres, ciclistas, transporte público e, também, a sua intermodalidade.

A política de mobilidade urbana sustentável deve sempre considerar o espaço urbano e o tempo de deslocamento como bens escassos e não substituíveis. Além disso, os serviços de transporte devem responder ao conjunto de necessidades de deslocamentos das pessoas, para deter a deterioração da qualidade de vida nos centros urbanos.

1.6 Estratégia da Mobilidade III – Pacto pela Mobilidade

O município de Criciúma e suas iniciativas desenvolvidas não podem, sozinhos, ser responsáveis pela implementação de um plano de mobilidade urbana sustentável. Isto porque, em muitos casos, as intervenções causadas são de competência de outras autoridades públicas, privadas e, também, da população.

Tendo a devida noção de, enquanto governo, a quão limitada é sua capacidade de intervir e consciente da sinergia resultante das parcerias com as diferentes entidades responsáveis pela mobilidade urbana, a estratégia de um “Pacto pela Mobilidade” é o melhor caminho a ser seguido. Por meio deste, é possível que se estabeleçam os princípios de orientação para o desenvolvimento de táticas de gestão quanto ao assunto, conciliando

o incentivo da acessibilidade, economia, aumento da qualidade de vida e a preservação do meio ambiente.

O Pacto pela Mobilidade visa a participação de todos os envolvidos com a mobilidade urbana na gestão pública, na fiscalização, no monitoramento e no controle das ações da administração. Isto porque, com o envolvimento dos mesmos desde a concepção até implementação, se faz garantida a legitimidade e sustentação de qualquer medida tomada em prol da mobilidade.

Desta forma, pretende-se criar um entendimento comum sobre as matérias estruturantes para o desenvolvimento de Criciúma, bem como estabelecer uma visão partilhada e consensual para a mobilidade urbana, gerando um processo de transparência.

Além disso, é de suma importância definir os objetivos e as estratégias para a mobilidade urbana num processo em que todos os envolvidos, de alguma forma, sejam beneficiados. Não obstante, também articular um amplo conjunto de iniciativas por meio de debates técnico-políticos, dentro de eixos temático definidos pela equipe técnica de planejadores.

1.6.1 Planos diretores municipais e regionais

Os Planos Diretores, tradicionalmente, estabelecem diretrizes para a expansão e adequação do sistema viário e do transporte público. Incorporar a mobilidade urbana no Plano Diretor é importante, pois prioriza a mobilidade das pessoas (e não dos veículos), o acesso amplo e democrático ao espaço urbano e os meios não motorizados de transporte. São objetivos e desafios dos Planos Diretores:

- I. Consolidar e regularizar os centros, áreas já ocupadas e as parcelas informais da cidade, promovendo maior aproveitamento da infraestrutura existente;
- II. Controlar a implantação de novos empreendimentos públicos e privados, condicionando-os a internalizar e minimizar os impactos sobre o ambiente urbano, trânsito e transporte;
- III. Garantir o uso público do espaço urbano, priorizando pedestres, solucionando ou minimizando conflitos existentes entre a circulação a pé e o trânsito de veículos;
- IV. Oferecer qualidade na orientação, sinalização e no tratamento urbanístico das áreas de pedestres;

- V. Implantar obras e adequações viárias para a viabilidade dos modos de transporte não motorizados;
- VI. Priorizar os investimentos e o uso do sistema viário para os meios de transporte coletivo, pedestres e ciclistas, principalmente nas situações de conflito com o transporte motorizado individual ou de carga.

É importante destacar que se faz necessário a compatibilização do Plano Diretor de Criciúma com os planos diretores dos outros municípios da região, de modo a promover integração de planejamento urbano e regional. Além disso, serve para apontar as alternativas conjuntas de uso de solo com as cidades vizinhas e compartilhar possíveis ações consorciadas na utilização de serviços e equipamentos urbanos, tais como habitação, saneamento ambiental, saúde, educação e transportes.

1.7 Estratégia da Mobilidade IV – Modelo de Urbanização

[texto a ser complementado na próxima etapa]

1.8 Estratégia da Mobilidade V – Desenho Urbano

[texto a ser complementado na próxima etapa]

2 PLANO DE GESTÃO DE DEMANDA

[texto a ser complementado na próxima etapa]

MINUTA DE DOCUMENTO EM DISCUSSÃO, SUJEITA A ALTERAÇÃO

3 PLANO DE GESTÃO E MELHORIA DA OFERTA

[texto a ser complementado na próxima etapa]

- Propostas da Mobilidade I: Pedestres;
- Propostas da Mobilidade II: Bicicletas e Micromobilidade;
- Propostas da Mobilidade III: Transporte Público;
- Propostas da Mobilidade IV: Transporte Motorizado Individual;
- Propostas da Mobilidade V: Logística Urbana;
- Propostas da Mobilidade VI: Sistema Viário e Segurança das Vias;
- Propostas da Mobilidade VII: Polo Gerador de Tráfego;
- Propostas da Mobilidade VIII: Gestão da Mobilidade;

3.1 Propostas da Mobilidade I: Pedestres

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.1.1 Diretrizes

- I. Garantir a acessibilidade de todas as calçadas e passeios;
- II. Estabelecer vias de tráfego moderado, oferecendo maior segurança para os modos não motorizados;
- III. Desenvolver redes de caminhabilidade, através das centralidades dos bairros que possuem todos os serviços e produtos necessários para os seus moradores;
- IV. Definir o pedestre como prioridade do sistema viário;
- V. Sinalizar e informar de forma eficiente todas as pessoas que utilizam as calçadas;
- VI. Elaborar medidas educativas para difundir o conceito de mobilidade urbana sustentável;
- VII. Reduzir o número de acidentes envolvendo pedestres;
- VIII. Incentivar que as viagens de curta distância sejam realizadas por caminhada ou bicicleta, com segurança e conforto nos percursos.

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.1.2 Objetivos

- I. Adequar todas as calçadas da Avenida Centenário, e as calçadas das vias transversais a uma distância de até 400m, e as calçadas das centralidades dos

- bairros Centro, Pinheirinho, Rio Maina, Santa Luzia, Próspera, Primeiro Linha e Quarta Linha à acessibilidade universal até 2030;
- II. Adequar todas as calçadas das vias arteriais e coletoras à acessibilidade universal até 2040;
 - III. Tornar obrigatória a existência de calçadas e passeios acessíveis e padronizados em todos os futuros projetos viários;
 - IV. Fiscalizar a execução e manutenção das calçadas de acordo com as normativas federais e com as leis municipais ou as que venham a alterá-las;
 - V. Aumentar o índice de participação modal de pedestre para 25% do total de viagens até 2030;
 - VI. Prover acessibilidade a todos os equipamentos e edificações públicos até 2030;
 - VII. Implantar redes de caminhabilidade e vias pedonais exclusivas para deslocamentos a pé, objetivando encurtar distâncias e a requalificação do espaço urbano;
 - VIII. Tratar travessias e cruzamentos de forma a garantir a segurança do pedestre;
 - IX. Desenvolver sistema de sinalização e informação físico e digital para orientação dos pedestres;
 - X. Criar programa de educação e valorização do pedestre.

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.1.3 Ação 01: Acessibilidade de todas as calçadas e passeios

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.1.4 Ação 02: Traffic Calming

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.1.5 Ação 03: Redes de caminhabilidade - centralidades nos bairros

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.1.6 Ação 04: Calçadas caminháveis

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.1.7 Ação 05: Tratamento de travessias e cruzamentos

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.1.8 Ação 06: Sinalização e informação ao pedestre

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.1.9 Ação 07: Programas de educação e valorização do pedestre

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.1.10 Ação 08: Intensificar e aprimorar a fiscalização da implantação da calçada conforme os parâmetros estabelecidos em legislação municipal

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.1.11 Ação 09: Execução de adequação de calçada pela Prefeitura de Criciúma em conformidade com o padrão estabelecido

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.1.12 Ação 10: Incentivar empresas, escolas e universidades a priorizar o transporte não motorizado para acesso e circulação em suas respectivas áreas.

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.1.13 Ação 11: Elaborar um manual de ruas completas

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.1.14 Ação 12: Promover segurança pública e viária aos pedestres

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.1.15 Ação 13: Responsabilidade sobre os passeios e calçadas serem do município e não mais do proprietário do imóvel lindeiro

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.1.16 Ação 14: Equipamentos públicos localizados nos bairros serem usados pelos vizinhos

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.1.17 Ação 15: Caminhabilidade dos terminais urbanos até os equipamentos públicos

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.1.18 Ação 16: Walkability

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.1.19 Ação 17: Plano de reurbanização da Av. Centenário

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.1.20 Ação 18: Desenho urbano com foco para transporte ativo

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.2 Propostas da Mobilidade II: Bicicleta e Micromobilidade

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.2.1 Diretrizes

- I. Incentivar o transporte cicloviário na cidade como meio de transporte saudável, acessível e econômico;
- II. Potencializar os deslocamentos de bicicleta em percursos de curta e média distância;
- III. Expandir e conectar a rede cicloviária já existente na cidade;
- IV. Promover a intermodalidade com o transporte coletivo;
- V. Elaborar o conceito de mobilidade urbana sustentável, incentivando campanhas educativas que difundam o uso da bicicleta;
- VI. Incentivar que as viagens de curta distância sejam realizadas por caminhada ou bicicleta, com segurança e conforto nos percursos.

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.2.2 Objetivos

- I. Elevar o índice de participação do modal da bicicleta e micromobilidade para 7% do total de viagens até 2030;
- II. Aumentar, até 2030, a rede cicloviária através da implantação de 80km de ciclovias e ciclofaixas;
- III. Prever rede cicloviária em rotas que atendam serviços públicos e polos geradores de tráfego;
- IV. Prever, em todos os novos projetos com intervenção urbanísticas, sistema cicloviário com integração ao já existente;
- V. Instalar paraciclos/bicicletários e vestiários em todos os edifícios públicos até 2030;

- VI. Implantar sistema público de aluguel e compartilhamento de bicicleta ou micromobilidade até 2030;
- VII. Monitorar e manter estrutura cicloviária conforme indicadores de análise.
- VIII. *[texto a ser complementado na próxima etapa]*

3.2.3 Ação 01: Rede cicloviária existente e diretriz cicloviária proposta

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.2.4 Ação 02: Implementação de sistema de aluguel e compartilhamento de bicicletas e micromobilidade

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.2.5 Ação 03: Conexão com o sistema de transporte público coletivo

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.2.6 Ação 04: Plano Cicloviário

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.2.7 Ação 05: Indicadores para análise da estrutura para bicicleta

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.2.8 Ação 06: Programas para incentivo, educação e valorização dos deslocamentos por bicicleta

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.2.9 Ação 07: Regulamentação de modalidades de crédito no vale-transporte para ciclistas que não embarquem com suas bicicletas

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.2.10 Ação 08: Implantar a rede do sistema cicloviário projetado com sinalização e vertical adequada

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.2.11 Ação 09: Segurança (pública e viária) para o uso da bicicleta

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.2.12 Ação 10: Educação nas escolas (para ciclistas)

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.2.13 Ação 11: Plano de reurbanização da Av. Centenário

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.2.14 Ação 12: Desenho urbano com foco para transporte ativo

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.2.15 Ação 13: Evitar invasão de lado da pista nas ciclovias (continuidade) dispensando travessias

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.3 Propostas da Mobilidade III: Transporte Público

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.3.1 Diretrizes

- I. Aumentar a participação do transporte coletivo na divisão modal;
- II. Integrar o sistema de transporte coletivo com outros modais;
- III. Integrar o sistema de transporte coletivo municipal com os regionais;
- IV. Implantar terminais e vias segregadas para ônibus urbano;
- V. Otimizar a infraestrutura viária do transporte coletivo;
- VI. Aprimorar o sistema de informação ao usuário;
- VII. Promover políticas para redução do valor da tarifa;
- VIII. Modernizar a frota de veículos, visando o conforto dos usuários e reduzir a emissão de poluentes;
- IX. Garantir a acessibilidade universal de todo o sistema.

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.3.2 Objetivos

- I. Aumentar o índice de participação do modal de transporte coletivo para 25% do total de viagens até 2030;
- II. Possuir sistema de transporte coletivo totalmente acessível até 2030;
- III. Oferecer sistema de informações digital, contendo horários, linha e localização em tempo real dos veículos até 2030;

- IV. Repor a frota atual por veículos elétricos ou por outra tecnologia não poluente até 2040;
- V. Integrar o sistema de transporte coletivo municipal ao regional até 2030;
- VI. Elaborar políticas tarifárias para otimização dos custos do sistema de transporte coletivo.

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.3.3 Ação 01: Estabelecer diretrizes para parametrizar a elaboração do plano de adequação do sistema de transporte público coletivo urbano

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.3.4 Ação 02: Sistema de informação físico e digital em tempo real

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.3.5 Ação 03: Integração de sistema de transporte coletivo com sistema cicloviário

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.3.6 Ação 04: Parâmetros de desempenho, conforto e qualidade

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.3.7 Ação 05: Acessibilidade em todos os componentes do sistema de transporte coletivo

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.3.8 Ação 06: Plano de pontos, paradas, estações e terminais

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.3.9 Ação 07: Integração intermodal

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.3.10 Ação 08: Integração local e intermunicipal

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.3.11 Ação 09: Adequação da frota: troca dos veículos atuais por veículos com chassi de piso baixo e tecnologia veicular com maior eficiência energética

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.3.12 Ação 10: Promover a articulação interinstitucional para implementação de ações de melhoria da segurança pública dos usuários de transporte coletivo

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.3.13 Ação 11: Sistematizar rotinas sobre responsabilidades e atribuições das secretarias e órgãos envolvidos com o transporte público coletivo municipal

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.3.14 Ação 12: Fortalecer o órgão gestor do sistema de transporte coletivo

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.3.15 Ação 13: Elaborar e criar mecanismos de incentivo ao aumento do uso de cartão e tornar a venda dos créditos eletrônicos mais acessível aos usuários, inclusive em parceria com estabelecimentos para oferecerem a venda de créditos eletrônicos

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.3.16 Ação 14: Estruturar e implantar um sistema centralizado e contínuo de fiscalização e monitoramento do sistema, compartilhando as informações entre os diversos atores envolvidos

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.3.17 Ação 15: Implantação de integração temporal

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.3.18 Ação 16: Fomentar a implantação de estacionamentos públicos/privados próximos aos terminais do transporte coletivo novos e existentes.

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.3.19 Ação 17: Estruturar uma forma de cobrança (tarifa/passes) e remuneração – subsídio

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.3.20 Ação 18: Promover segurança pública ao usuário do transporte coletivo

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.3.21 Ação 19: Condições de conforto e limpeza inclusive nas regiões mais distantes

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.3.22 Ação 20: Reestruturação da rodoviária

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.4 Propostas da Mobilidade IV: Transporte Motorizado Individual

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.4.1 Diretrizes

- I. Reduzir a participação do motorizado individual na matriz modal do município;
- II. Restringir a circulação de veículos motorizados no centro da cidade;
- III. Reduzir a disponibilidade de vagas de estacionamento em via pública no centro da cidade;
- IV. Limitar a disponibilidade de vagas de estacionamento no centro da cidade, priorizando a circulação de pessoas.

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.4.2 Objetivos

- I. Reduzir a participação do transporte motorizado individual na divisão modal para 43% até 2030;
- II. Aplicar a política de estacionamento rotativo;
- III. Criar bolsões de estacionamento;
- IV. Reduzir as emissões de gases poluentes advindos dos veículos.

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.4.3 Ação 01: Políticas de uso das vias arteriais e coletoras – estacionamentos, circulação prioritária, reserva de vagas

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.4.4 Ação 02: Restrição de circulação de veículos na área central

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.4.5 Ação 03: Estacionamento e oferta de vagas em espaço público para carro parado

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.4.6 Ação 04: Educação

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.4.7 Ação 05: Novas Tecnologias

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.4.8 Ação 06: Criação de um sistema de aluguel de carros elétricos de pequeno porte (dois lugares, motorista e passageiro), com vagas de estacionamento exclusivas substituindo as vagas destinadas aos veículos privados;

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.4.9 Ação 07: Inclusão no código de obras da exigência de disponibilização de vagas dotadas de sistema de carregamento de carros elétricos em empreendimentos de médio e grande porte de uso coletivo.

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.4.10 Ação 08: Estudo contemplando plano de circulação, sistemas binários e tratamentos a cruzamentos para circulação veicular pela região central e correlatos

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.5 Propostas da Mobilidade V: Sistema Viário e Segurança

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.5.1 Diretrizes

- I. Otimizar infraestrutura das vias públicas futuras e já existentes;
- II. Prever medidas moderadores de tráfego (Traffic Calming);
- III. Priorizar pedestres, ciclistas e transporte coletivo no sistema viário;
- IV. Adequar as vias conforme a hierarquia viária.

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.5.2 Objetivos

- I. Definir diretrizes para a humanização das vias urbanas, priorizando os modos não motorizados;
- II. Prever e implementar áreas de uso preferencial para pedestres e ciclistas;
- III. Abrir novas vias no município, melhorando a estrutura da malha viária;
- IV. Reduzir a intensidade do trânsito de veículos motorizados;
- V. Diminuir o número de sinistros e a severidade;
- VI. Garantir a qualidade dos projetos de engenharia sobre os aspectos de segurança viária;

VII. Conscientizar a população sobre a corresponsabilidade no trânsito, a segurança viária é um compromisso de todos, não apenas da administração pública.

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.5.3 Ações 01: Propostas de abertura e/ou alargamento de vias

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.5.4 Ação 02: Implementação de zonas de traffic calming e ruas vivas em áreas identificadas

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.5.5 Ação 03: Hierarquia viária

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.5.6 Ação 04: Desenvolvimento do manual de organização do espaço público

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.5.7 Ação 05: Implementar ligações que favoreçam os fluxos entre bairros, fortalecendo centralidades locais

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.5.8 Ação 06: Revisar a Lei de Parcelamento do Solo para garantir a integração da malha urbana com os novos parcelamentos

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.5.9 Ação 07: Implantar o sistema viário projetado.

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.5.10 Ação 08: Prever testada mínima para construções multifamiliares

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.5.11 Ação 09: Fiscalização eletrônica de velocidade

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.5.12 Ação 10: Manter monitoramento continuado sobre índice de acidentes e definição de pontos críticos

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.5.13 Ação 11: Estabelecer projetos de engenharia de tráfego para cada um dos principais pontos críticos da cidade

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.5.14 Ação 12: Sinalização que ajude na segurança viária

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.5.15 Ação 13: Repensar solução de estacionamento a 45 graus e usar o espaço para pedestres e ciclistas

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.5.16 Ação 14: Estudo contemplando plano de circulação, sistemas binários e tratamentos a cruzamentos para circulação veicular pela região central e correlatos

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.5.17 Ação 15: Tratar rodovias e avenidas intermunicipais de forma consorciada

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.5.18 Ação 16: Tratamentos de pontos e/ou regiões problemáticas para a circulação viária

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.5.19 Ação 17: Organizar uma abordagem jurídico institucional sobre a ACP do carvão

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.5.20 Ação 18: Limitação da velocidade de acordo com a hierarquização viária

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.6 Propostas da Mobilidade VI: Logística Urbana

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.6.1 Diretrizes

- I. Diminuir os transtornos causados pelo transporte, carga e descarga de mercadorias na cidade.

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.6.2 Objetivos

- I. Controlar o transporte de mercadorias no centro da cidade, reduzindo os problemas gerados pela atividade;
- II. Reduzir conflitos entre a circulação de transporte de cargas e o meio urbano, principalmente em áreas de alta circulação de pedestres e residenciais, otimizando a eficiência do sistema viário;
- III. Fiscalizar o transporte irregular e o deslocamento de cargas perigosas.

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.6.3 Ação 01: Sistema regional de distribuição de mercadorias

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.6.4 Ação 02: Zonas de restrição para circulação para veículos pesados

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.6.5 Ação 03: Exigência de internalização das operações de carga e descarga nas edificações utilizadas por estabelecimentos de grande porte e nos shopping centers, incluindo, além das vagas, áreas de manobras, filas de espera e áreas de armazenamento.

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.6.6 Ação 04: Implantação de microterminais urbanos de distribuição de carga para o consumidor final, principalmente aqueles referentes a compras on-line, que cresceram bastante ao longo da pandemia

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.6.7 Ação 05: Criação de aplicativo de reserva de horário, com identificação do veículo e estabelecimento ao qual o serviço se destina, bem como disponibilizando-se informações como os horários disponíveis para a vaga desejada, ou vagas disponíveis no momento da busca.

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.6.8 Ação 06: Atualização da sinalização das vagas de carga e descarga

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.6.9 Ação 07: Exercer fiscalização do transporte de carga, viabilizando menor impacto no fluxo dos outros modos no espaço urbano, com a redução de congestionamentos e a segurança de modos mais frágeis.

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.6.10 Ação 08: Transportadoras querem ir para perto do Clube de Tiro (2ª Linha)

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.6.11 Ação 09: Implementar os anéis viários

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.6.12 Ação 10: Usar ferrovia para outras cargas

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.6.13 Ação 11: Melhorar sinalização das rotas para veículos pesados

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.6.14 Ação 12: Criar uma via perimetral ligando Içara a Siderópolis por onde é o traçado da ferrovia

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.6.15 Ação 13: Locais das transportadoras

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.6.16 Ação 14: Porto seco

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.6.17 Ação 15: Região central: trocar veículos 3/4 por Vans (e outros)

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.7 Propostas da Mobilidade VII: Polos Geradores de Tráfego

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.7.1 Diretrizes

- I. Promover os devidos estudos quanto ao impacto de um Polo Gerador de Tráfego no sistema viário.

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.7.2 Objetivos

- I. Estabelecer diretrizes para a entrega de Relatório de Impacto de Tráfego;
- II. Descrever metodologia para elaboração do PlanMob Corporativo.

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.7.3 Ação 01: Diretrizes para entrega do relatório de impacto de tráfego (RIT)

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.7.4 Ação 02: Metodologia para elaboração do PlanMob Corporativo

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.7.5 Ação 03: Elaborar estudos para o reescalonamento dos horários das atividades geradoras de tráfego.

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.7.6 Ação 04: Incentivo à Mobilidade Corporativa para otimização do uso de automóveis, aumentando a ocupação veicular e diminuindo o número de veículos em circulação

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.8 Propostas da Mobilidade VIII: Gestão da Mobilidade

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.8.1 Diretrizes

- I. Garantir uma gestão pública democrática e controle social do planejamento;
- II. Administrar, planejar e manter a mobilidade urbana da cidade.

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.8.2 Objetivos

- I. Priorizar projetos de reestruturação do transporte público coletivo atual;
- II. Integrar as políticas de mobilidade municipais com as regionais;
- III. Difundir o conceito de mobilidade urbana sustentável;
- IV. Aplicar medidas que estimulem a migração do transporte motorizado individual para o coletivo ou não motorizado;

- V. Assumir protagonismo da gestão do sistema de transporte público da cidade e garantir este papel no posicionamento da municipalidade na inserção regional;
- VI. Disponibilizar à população as informações existentes acerca da mobilidade.

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.8.3 Ação 01: Organizar e estruturar o plano de mobilidade com marcos legais, regulatórios e políticas conjuntas ao plano diretor municipal

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.8.4 Ação 02: Atualização anual da análise sobre as estruturas de mobilidade existentes

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.8.5 Ação 03: Definição de política tarifária para mudança cultural sobre a forma das pessoas se deslocarem

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.8.6 Ação 04: Definição de estrutura organizacional para gestão e regulação da mobilidade, transporte e trânsito

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.8.7 Ação 05: Criação do CriciMobLab

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.8.8 Ação 06: Implantação de Central Integrada de Mobilidade Urbana, onde deverão se concentrar informações de acontecimentos em tempo real e determinações

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.8.9 Ação 07: Buscar e implementar novas fontes de financiamento para mobilidade urbana.

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.8.10 Ação 08: Aprimorar e criar novos canais de diálogo permanente com a população e com o usuário do sistema com avaliação do atendimento e tempo máximo de resposta específico para cada tipo de ocorrência (SLA).

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.8.11 Ação 09: Criar e manter um sistema contínuo de monitoramento dos indicadores previsto no Plano de Mobilidade Urbana de Criciúma, guardando a série histórica para avaliação e definição de ações necessárias para a obtenção das metas.

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.8.12 Ação 10: Criar um banco de dados integrado interno para as secretarias envolvidas da Prefeitura Municipal de Criciúma, com todos os dados do sistema de monitoramento

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.8.13 Ação 11: Constante capacitação do corpo técnico do órgão gestor da mobilidade Criciúma

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.8.14 Ação 12: Papel de organizar, cadastrar e fiscalizar os serviços de mobilidade em geral

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.8.15 Ação 13: Os técnicos do quadro efetivo serem os guardiões do PlanMob e dar eco às ações e premissas nele contidas

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.8.16 Ação 14: Melhor definição da estrutura de planejamento e mobilidade urbana

[texto a ser complementado na próxima etapa]

3.8.17 Ação 15: Ação direta nas redes sociais e imprensa na resposta

[texto a ser complementado na próxima etapa]

4 CONSOLIDAÇÃO DAS ALTERNATIVAS

[texto a ser complementado nas próximas etapas]

MINUTA DE DOCUMENTO EM DISCUSSÃO, SUJEITA A ALTERAÇÃO

MINUTA DE DOCUMENTO EM DISCUSSÃO, SUJEITA A ALTERAÇÃO

