

Concepção de Propostas e Simulações para Dimensionamento de Soluções

**Objeto: Plano Municipal de Mobilidade de Mongaguá (SP) -
Planmob Mongaguá**

PREFEITURA MUNICIPAL DE MONGAGUÁ

São Paulo

Maio/2016

LISTA DE FIGURAS

Figura 2-1: Etapas do Capítulo 2

Figura 2-2: Priorização dos modais dentro do Plano de Mobilidade de Mongaguá

Figura 3-1: Estrutura dos objetivos, diretrizes, programas e projetos

PARA DISCUSSÃO

LISTA DE QUADROS

- Quadro 2.1.2-1: Objetivos e diretrizes para o sistema viário de Mongaguá
- Quadro 2.2.2-1: Objetivos e diretrizes para o transporte coletivo de Mongaguá
- Quadro 2.3.2-1: Objetivo e diretrizes para o transporte coletivo de Mongaguá
- Quadro 2.4.2-1: Objetivos e diretrizes para o transporte à pé de Mongaguá
- Quadro 2.5.2-1: Objetivos e diretrizes para o sistema cicloviário de Mongaguá
- Quadro 2.6.2-1: Objetivos e diretrizes para o sistema hidroviário de Mongaguá
- Quadro 2.7.2-1: Objetivos e diretrizes para a gestão da política municipal de mobilidade de Mongaguá
- Quadro 3.1-1: Programas e projetos para o objetivo de criar condições que favoreçam a fluidez e a segurança no trânsito
- Quadro 3.1-2: Programas e projetos para o objetivo de consolidar política da gestão de estacionamento nas vias públicas do município
- Quadro 3.1-3: Apresentação dos programas e projetos para o objetivo de consolidar política da gestão de estacionamento nas vias públicas do município
- Quadro 3.1-4: Apresentação dos programas e projetos para o objetivo de integrar o sistema viário
- Quadro 3.1-5: Apresentação dos programas e projetos para o objetivo de definir programas, ações, equipamentos e estratégias necessárias à educação no trânsito para todos
- Quadro 3.2-1: Apresentação dos programas e projetos para o objetivo de garantir a eficiência operacional, segurança, conforto e qualidade no sistema de transporte coletivo
- Quadro 3.2-2: Apresentação dos programas e projetos para o objetivo de integrar os sistemas de transportes municipais e o intermunicipal
- Quadro 3.2-3: Apresentação dos programas e projetos para o objetivo de qualificar o atendimento às pessoas com necessidades especiais, mobilidade reduzida e idosos
- Quadro 3.3-1: Apresentação dos programas e projetos para o objetivo de planejar o tráfego de veículos de carga
- Quadro 3.4-1: Apresentação dos programas e projetos para o objetivo de qualificar as condições viárias destinadas aos pedestres, a fim de promover maior atratividade pelo deslocamento a pé
- Quadro 3.4-2: Apresentação dos programas e projetos para o objetivo de melhorar as condições de travessia de pedestres

Quadro 3.5-1: Apresentação dos programas e projetos para o objetivo de garantir acessibilidade, conforto e segurança para os ciclistas

Quadro 3.6-1: Apresentação dos programas e projetos para o objetivo de avaliar a oportunidade de ampliar o deslocamento de pessoas por meio das hidrovias

Quadro 3.7-1: Apresentação dos programas e projetos para o objetivo de organizar e articular responsabilidades e ações no âmbito municipal

Quadro 3.7-2: Apresentação dos programas e projetos para o objetivo de promover uma melhor convivência nas vias públicas de todos os seus usuários, por meio de campanhas educativas, comportamentais e institucionais

Quadro 3.7-3: Apresentação dos programas e projetos para o objetivo de posicionar adequadamente os interesses locais frente a projetos regionais e estaduais

PARA DISCUSSÃO

SUMÁRIO

1. APRESENTAÇÃO.....	6
2. EIXOS E OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	7
2.1. Sistema viário	8
2.2. Transporte motorizado coletivo.....	10
2.3. Transporte de cargas.....	12
2.4. Transporte a pé	12
2.5. Sistema cicloviário.....	14
2.6. Sistema hidroviário	15
2.7. Gestão da política municipal de mobilidade.....	15
3. PROGRAMAS E PROJETOS	18
3.1. Sistema viário	20
3.2. Transporte motorizado coletivo.....	26
3.3. Transporte de cargas.....	30
3.4. Transporte à pé	31
3.5. Sistema cicloviário.....	33
3.6. Sistema hidroviário	35
3.7. Gestão da política municipal de mobilidade urbana	36

1. APRESENTAÇÃO

O presente documento traz a relação preliminar de objetivos, diretrizes e programas a serem avaliados pela Prefeitura Municipal de Mongaguá para posterior detalhamento, no âmbito da Etapa 5 - Concepção de Propostas e Simulações para Dimensionamento de Soluções, do Plano de Mobilidade de Mongaguá.

PARA DISCUSSÃO

2. EIXOS E OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

O Plano de Mobilidade de Mongaguá – PlanMob se estruturará a partir de eixos e objetivos estratégicos que servirão de base para a definição e formatação de programas de políticas públicas, proporcionando aos cidadãos o acesso amplo e democrático às oportunidades que a cidade oferece.

Neste capítulo, serão desenvolvidos os eixos e objetivos estratégicos para o PlanMob (**Figura 2-1**). Eles fazem parte dos desdobramentos necessários para sanar os conflitos e déficits do sistema de mobilidade do município, anteriormente identificados por ocasião do diagnóstico.

Figura 2-1: Etapas do Capítulo 2



Elaboração: Geo Brasilis, 2016.

Os eixos estratégicos, a partir dos quais serão propostos objetivos e diretrizes, são:

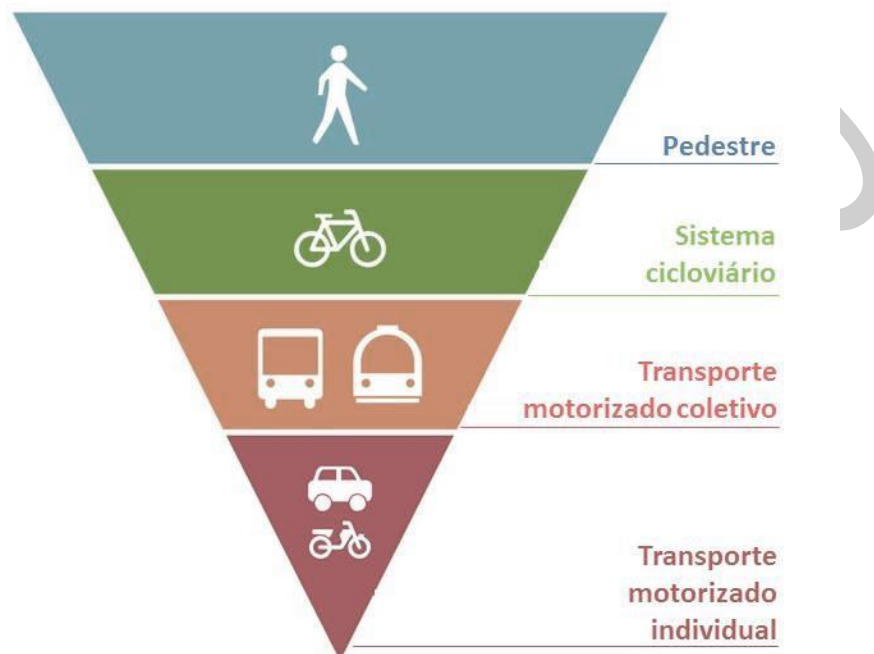
- Sistema viário;
- Transporte coletivo;
- Transporte de cargas;
- Transporte a pé;
- Sistema cicloviário;
- Sistema hidroviário; e
- Gestão da política municipal de mobilidade

Em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU (Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012), os objetivos estratégicos estabelecidos para o Plano de Mobilidade de Mongaguá devem:

- Promover ações de priorização do transporte coletivo e dos modos não motorizados em detrimento dos meios individuais motorizados (**Figura 2-2**);
- Melhorar as condições de mobilidade e infraestrutura viária de Mongaguá;
- Organizar e proporcionar melhores condições ao sistema cicloviário;
- Qualificar o deslocamento a pé, democratizando os espaços viários do município;
- Promover a integração dos diversos meios de transporte; e
- Qualificar a gestão da política municipal de mobilidade, integrando-a com a política metropolitana e políticas setoriais.

Tais objetivos devem nortear as ações da Prefeitura Municipal de Mongaguá, no que tange a mobilidade urbana.

Figura 2-2: Priorização dos modais dentro do Plano de Mobilidade de Mongaguá



Elaboração: Geo Brasilis, 2016.

2.1. Sistema viário

2.1.1. Breve contextualização

Mongaguá é seccionada pela rodovia Padre Manoel da Nóbrega (SP-55). Além de separar o município em duas partes, popularmente denominadas “lado morro” e “lado praia”, a via serve como principal meio de ligação entre o município e Região Metropolitana da Baixada Santista – RMBS.

Neste sentido, a SP-55 exerce papel fundamental na dinâmica de mobilidade do município considerando as viagens pendulares que ela recebe. Entre 2000 e 2010, o número de viagens quase triplicou, passando de 1.444 para 4.385. O volume diário médio (VDM) de veículos no km 316 da rodovia teve um acréscimo de 34,46%, na comparação de 2011 para 2014. Como consequência ocorre um sobre carregamento dessa infraestrutura viária metropolitana.

Essa rodovia foi estruturadora da trama viária do município, organizada de forma radial a ela. Destaca-se que essa organização não assegurou conexões no sentido leste oeste, principalmente no “lado morro”.

Ademais, existem apenas três transposições da rodovia entre “lado morro” e “lado praia”, sendo que todas elas encontram-se próximas ao centro, longe dos bairros onde habita maior parte da população.

Essas características provocam inúmeros conflitos viários, pois a rodovia SP-55, recebe diversas viagens pendulares e exerce papel de via urbana.

Outro fator que impactará o sistema viário do município é o aumento populacional de Mongaguá, que vem evoluindo em maior velocidade quando comparado com a RMBS e o estado. Conforme previsão do SEADE (2016), a população de Mongaguá passará de 51.380 habitantes, em 2016, para 57.705 habitantes, em 2025.

Essa expansão demográfica, conforme observado na etapa de diagnóstico, poderá se dar das seguintes maneiras:

- Ocupação dos vazios e dos imóveis de uso ocasional;
- Criação de novas áreas urbanas, na franja da malha urbana atual; e
- Verticalização nos espaços onde é permitido.

Além disso, Mongaguá é caracterizada pelo seu dinamismo turístico e a consequente existência de população flutuante, estimada em 94.306 turistas, em 2015, e podendo chegar a 102.114, em 2026 (SABESP, 2009).

O crescimento acelerado e a vocação turística do município intensificarão o volume de circulação, os conflitos viários e a demanda por transporte coletivo.

Assim, considerando a pouca oportunidade de crescimento da mancha urbana do município e as características apresentadas da rodovia SP-55, é necessária a previsão de maior eficiência do sistema viário, acompanhada de reestruturação das redes de transporte coletivo. Esses fatores poderão fortalecer outras centralidades, como a Av. Nossa Senhora de Fátima, racionalizar os deslocamentos e colaborar para a dinamização da economia local.

2.1.2. Objetivos e diretrizes para o eixo Sistema Viário

Neste contexto, propõe-se os objetivos e diretrizes para o sistema viário de Mongaguá apresentados no **Quadro 2.1.2-1**.

Quadro 2.1.2-1: Objetivos e diretrizes para o sistema viário de Mongaguá

Objetivos	Diretrizes
Criar condições que favoreçam a fluidez e a segurança no trânsito	<ul style="list-style-type: none"> • Organizar e hierarquizar a trama viária • Realizar adequações viárias e de sinalização que ofereçam as condições mais adequadas e seguras possíveis para a circulação de pedestres, ciclistas e transporte motorizado • Implantar dispositivos de redução de velocidade de tráfego nas vias, especialmente em zonas turísticas
Consolidar política de gestão de estacionamento nas vias públicas do município	<ul style="list-style-type: none"> • Analisar a oferta de áreas para estacionamento, restringindo-o nas vias mais movimentadas e induzindo uso do estacionamento regulamentado • Prever vagas para idosos e deficientes • Complementar a legislação urbanística vigente quanto a obrigatoriedade de implantação de estacionamentos nas edificações comerciais, de serviço e institucionais, otimizando o espaço das vias urbanas
Melhorar a qualidade das vias do município	<ul style="list-style-type: none"> • Melhorar a infraestrutura e conservação das vias públicas investindo em perenização, pavimentação, drenagem e sinalização
Integrar o sistema viário	<ul style="list-style-type: none"> • Prever conexões entre as áreas residenciais no “lado morro” e “lado morro” - “lado praia”, minimizando o impacto do tráfego de passagem na rodovia e melhorando a integração entre os bairros • Dar continuidade ao desenho e infraestrutura viária melhorando a conexão de Mongaguá com Praia Grande e Itanhaém • Garantir que as novas ocupações sejam projetadas e construídas seguindo critérios de acessibilidade e assegurando a adequada conectividade do sistema viário
Definir programas, ações, equipamentos e estratégias necessárias à educação no trânsito para todos	<ul style="list-style-type: none"> • Elaborar campanhas permanentes de conscientização sobre o trânsito seguro, priorizando ações de sensibilização e educação aos pedestres, motoristas e ciclistas

Elaboração: Geo Brasilis, 2016.

2.2. Transporte motorizado coletivo

2.2.1. Breve contextualização

Um dos principais objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU é a priorização do transporte motorizado coletivo, na medida em que esse sistema contribui para a eficiência dos deslocamentos dentro do município.

Mongaguá é alimentada por dois sistemas de transporte coletivo: intermunicipal e municipal.

O sistema intermunicipal, gerido pela EMTU – Empresa Metropolitana de Transporte Urbano, liga o município, através do seu terminal rodoviário, à Região Metropolitana da Baixada Santista - RMBS, a algumas cidades da Região Metropolitana de São Paulo - RMSP e do interior do estado. No entanto, esse sistema não é integrado, de forma física e tarifária, com o municipal.

O sistema municipal é operado por três empresas, sendo que a principal é a Viação Beira-Mar, pois atende a maior parte do município.

Destaca-se que os itinerários feitos por essas empresas não são integrados e, muitas vezes, se sobrepõem, colaborando para a carência no atendimento a algumas regiões.

Apesar da existência de legislação municipal que preveja a concessão do sistema de ônibus urbano, somente a empresa Trenzinho Roxo possui contrato de concessão do transporte coletivo com a prefeitura.

2.2.2. Objetivos e diretrizes para o eixo Transporte Coletivo

Considerando essas informações, os objetivos e diretrizes para o transporte coletivo de Mongaguá estão apresentados no **Quadro 2.2.2-1**.

Quadro 2.2.2-1: Objetivos e diretrizes para o transporte coletivo de Mongaguá

Objetivos	Diretrizes
Garantir a eficiência operacional, segurança, conforto e qualidade no sistema de transporte coletivo	<ul style="list-style-type: none"> • Aperfeiçoar a distribuição do transporte coletivo no território do município, visando maior cobertura dos bairros, com priorização de áreas que são mais geradoras de viagens e com maior densidade populacional e de empregos • Garantir equipamentos de embarque e desembarque dos usuários, promovendo maior segurança e conforto • Estabelecer, detalhar e divulgar parâmetros de dimensionamento da operação do sistema de transporte coletivo como serviços, itinerários, frequências e frota, em conformidade com a Lei Municipal nº 2.470/2011 • Avaliar políticas tarifárias e de subsídio ao transporte para que se possa melhorar a qualidade do sistema
Integrar os sistemas de	<ul style="list-style-type: none"> • Viabilizar a integração física e tarifária do sistemas de transporte

Objetivos	Diretrizes
transportes municipais e o intermunicipal	municipal e intermunicipal
Qualificar o atendimento às pessoas com necessidades especiais, mobilidade reduzida e idosos	<ul style="list-style-type: none"> • Qualificar os motoristas e cobradores para atendimento às pessoas com necessidades especiais, mobilidade reduzida e idosos • Garantir acessibilidade ao transporte coletivo às pessoas com necessidades especiais, mobilidade reduzida e idosos

Elaboração: Geo Brasilis, 2016.

2.3. Transporte de cargas

2.3.1. Breve contextualização

O transporte de cargas dentro do município de Mongaguá é reflexo da economia baseada no turismo e com poucas indústrias, ou seja, ele atende, predominantemente, o comércio e serviço local. Seu principal acesso é realizado por meio da rodovia Padre Manoel da Nóbrega (SP-55).

Informações da Prefeitura Municipal de Mongaguá destacam que o transporte de cargas ocorre de forma fluída e sem gargalos. Neste sentido, a regulamentação de espaços e horários para as operações de carga e descarga poderá controlar seus efeitos negativos, especialmente na temporada de veraneio.

2.3.2. Objetivo e diretrizes para Transporte de Cargas

Considerando essas informações, o objetivo e diretrizes para o transporte coletivo de Mongaguá estão apresentados no **Quadro 2.3.2-1**.

Quadro 2.3.2-1: Objetivo e diretrizes para o transporte coletivo de Mongaguá

Objetivos	Diretrizes
Planejar o tráfego de veículos de carga	<ul style="list-style-type: none"> • Regular e controlar o uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação do transporte de carga

Elaboração: Geo Brasilis, 2016.

2.4. Transporte a pé

2.4.1. Breve contextualização

Principal infraestrutura de transporte destinado à circulação de pedestres, a calçada é parte integrante do sistema de vias públicas. Ela deve garantir o deslocamento de qualquer pessoa,

independentemente de idade, estatura, limitação de mobilidade ou percepção, com autonomia e segurança.

Para que as calçadas se tornem espaços qualificados para as funções à que se destinam, é necessária a gestão efetiva da administração pública na sua implantação e manutenção e a participação dos proprietários de imóveis, responsáveis pelos passeios defronte suas propriedades.

Neste sentido, o Mongaguá possui legislação específica, Lei Municipal nº 1.995/2002 e Decreto Municipal nº 5.037/2009, que tratam da regulamentação das calçadas, com destaque para o detalhamento da sua organização espacial – faixa de mobiliário urbano, faixa livre de circulação e faixa de interferência e determinação do seu tamanho mínimo de 1,50m. Essas especificações podem colaborar para a caminhabilidade e trânsito de pessoas com necessidades especiais.

Apesar desse arcabouço, as calçadas do município, em geral, são estreitas, com larguras livres para circulação abaixo da recomendação mínima de 1,20m (NBR 9050, 2004), com desníveis e buracos no calçamento. Essa situação é ainda mais visível nas regiões mais afastadas dos locais turísticos e centrais.

Destaca-se que o transporte a pé é responsável por quase 31% dos deslocamentos no município (EMTU,2007).

2.4.2. Objetivos e diretrizes para o eixo Transporte a Pé

Considerando essas informações, os objetivos e diretrizes para o transporte à pé de Mongaguá estão apresentados no **Quadro 2.4.2-1**.

Quadro 2.4.2-1: Objetivos e diretrizes para o transporte à pé de Mongaguá

Objetivos	Diretrizes
Qualificar as condições viárias destinadas aos pedestres, a fim de promover maior atratividade pelo deslocamento a pé	<ul style="list-style-type: none"> • Propiciar espaços adequados e a boa manutenção das calçadas, passeios públicos e praças • Ampliar a acessibilidade nos passeios melhorando a sua qualidade, mediante a construção ou reforma do pavimento e a inclusão de itens de acessibilidade, tais como rampas de travessia e rotas acessíveis • Fiscalizar o cumprimento da Lei Municipal nº 1995/2002 e do Decreto nº 5037/2009
Melhorar as condições de travessia de pedestres	<ul style="list-style-type: none"> • Prever intervenções que melhorem as condições de segurança do pedestre • Implantar programa de segurança no trânsito com relação à travessia segura dos pedestres

Elaboração: Geo Brasilis, 2016.

2.5. Sistema ciclovário

2.5.1. Breve contextualização

Responsável por 21% dos deslocamentos no município de Mongaguá (EMTU,2007), a bicicleta e seu sistema ciclovário são muito utilizados pela população residente para suas diferentes atividades, reflexo da predominância da topografia plana nas áreas urbanas.

A malha ciclovária conta com 7,76km de extensão e duas rotas principais: Cavalinho Marinho – Centro e Praias – Centro (AGEM,2006).

No entanto, o sistema ciclovário municipal possui as seguintes limitações:

- Fragmentação das ciclovias, principalmente “lado morro” – “lado praia”;
- Pouca disponibilidade de paraciclos;
- Carência de integração com o transporte coletivo e com os municípios vizinhos; e
- Ausência de sinalização em alguns trechos.

2.5.2. Objetivos e diretrizes para o Sistema Ciclovário

Nesse contexto, os objetivos e diretrizes para o sistema ciclovário de Mongaguá estão apresentados no **Quadro 2.5.2-1**.

Quadro 2.5.2-1: Objetivos e diretrizes para o sistema ciclovário de Mongaguá

Objetivos	Diretrizes
Garantir acessibilidade, conforto e segurança para os ciclistas	<ul style="list-style-type: none"> • Prever a instalação de infraestrutura para bicicletas, em locais com grande movimentação • Integrar o sistema ciclovário com o transporte público • Estabelecer as conexões ciclovárias necessárias para melhorar a oferta do sistema no território • Garantir e ampliar a sinalização para segurança do transporte ciclovário • Utilizar o Plano Ciclovário Metropolitano elaborado pela AGEM – Agência Metropolitana de Desenvolvimento como base para a concretização das rotas ciclovárias municipais

Elaboração: Geo Brasilis, 2016.

2.6. Sistema hidroviário

2.6.1. Breve contextualização

Em Mongaguá, os rios Bichoró, Mineiro e Aguapeú são utilizados como vias de acesso a sítios localizados às margens destes rios e à Terra Indígena Aguapeú.

Para o Plano Metropolitano de Desenvolvimento Estratégico da Baixada Santista - PMDE-BS, as hidrovias da RMBS são consideradas como estratégicas. Esse plano prevê a implantação de um sistema hidroviário metropolitano de cargas e pessoas, até 2030.

Essa previsão poderá ampliar o sistema de transporte público regional caso haja integração com outros modais da região.

2.6.2. Objetivos e diretrizes para o eixo Sistema Hidroviário

Considerando essas informações, os objetivos e diretrizes para o sistema hidroviário de Mongaguá estão apresentados no **Quadro 2.6.2-1**.

Quadro 2.6.2-1: Objetivos e diretrizes para o sistema hidroviário de Mongaguá

Objetivos	Diretrizes
Avaliar a oportunidade de ampliar o deslocamento de pessoas por meio das hidrovias	<ul style="list-style-type: none"> Prever a incorporação do modo hidroviário à mobilidade urbana e regional, integrando-o aos demais modais Avalizar a utilização dos rios para desenvolvimento de atividades que gerem emprego, renda e lazer para a comunidade em geral

Elaboração: Geo Brasilis, 2016.

2.7. Gestão da política municipal de mobilidade

2.7.1. Breve contextualização

A política municipal de mobilidade urbana de Mongaguá, traduzida neste PlanMob, abordará assuntos estratégicos para a melhoria da mobilidade local, tais como: integração dos diferentes modos de transporte, direcionamento de futuros investimentos e valorização do transporte coletivo. Além disso, o PlanMob deve incorporar outras políticas setoriais e urbanas, em nível metropolitano, estadual e federal.

Neste sentido, é importante fortalecer, dentro da estrutura da administração municipal, o órgão que coordenará a política de mobilidade urbana e suas vertentes.

O Departamento de Serviços de Trânsito, ligado à Diretoria de Segurança Municipal, com as seções de Fiscalização e Sinalização das Vias Urbanas, estaria diretamente relacionado com a gestão da política municipal de mobilidade, apesar das suas atribuições não terem sido regulamentadas. Aspectos relevantes como a gestão dos transportes coletivos, não têm responsabilidade claramente definida na administração local.

O PNMU estabelece que a política local de mobilidade urbana deve prever a participação dos usuários no seu planejamento, fiscalização e avaliação.

Apesar dessa exigência legal, Mongaguá não dispõe de órgão colegiado municipal para mobilidade ou para desenvolvimento urbano e as captações de recursos para projetos e ações de mobilidade estão a cargo do Gabinete do Prefeito Municipal.

2.7.2. Objetivos e diretrizes

Considerando essas informações, os objetivos e diretrizes para a gestão da política municipal de mobilidade de Mongaguá estão apresentados no **Quadro 2.7.2-1**.

Quadro 2.7.2-1: Objetivos e diretrizes para a gestão da política municipal de mobilidade de Mongaguá

Objetivos	Diretrizes
Organizar e articular responsabilidades e ações no âmbito municipal	<ul style="list-style-type: none"> • Capacitar os organismos gestores de trânsito e transporte para assumir a coordenação de projetos de mobilidade em Mongaguá • Criar órgão colegiado para mobilidade, definindo suas competências, abrangência de atuação e estrutura de funcionamento • Regularizar os contratos com as empresas responsáveis pelo transporte público e monitorar a qualidade dos serviços prestados
Promover melhor convivência nas vias públicas de todos os seus usuários, por meio de campanhas educativas, comportamentais e institucionais	<ul style="list-style-type: none"> • Apresentar os benefícios da utilização do transporte coletivo, incentivando o uso deste modal • Estimular o uso da bicicleta como meio de transporte com benefícios físicos, financeiros e ambientais • Apresentar os direitos e deveres dos condutores de veículos motorizados, dos ciclistas e dos pedestres • Esclarecer a responsabilidade de cada modal num trânsito mais seguro, estimulando o respeito entre eles
Posicionar adequadamente os	<ul style="list-style-type: none"> • Participar ativamente, por meio dos gestores públicos municipais e sociedade civil organizada, das discussões relativas à reativação da

Objetivos	Diretrizes
interesses locais frente a projetos regionais e estaduais	<p>linha férrea</p> <ul style="list-style-type: none"> • Efetivar a participação municipal na implantação do sistema hidrovial metropolitano de cargas e passageiros • Negociar, por ocasião das audiências públicas, autorizações e licenças, medidas de compensação e mitigação relativos às obras e à concessão da SP 55, incluindo as novas travessias almejadas por Mongaguá.

Elaboração: Geo Brasilis, 2016.

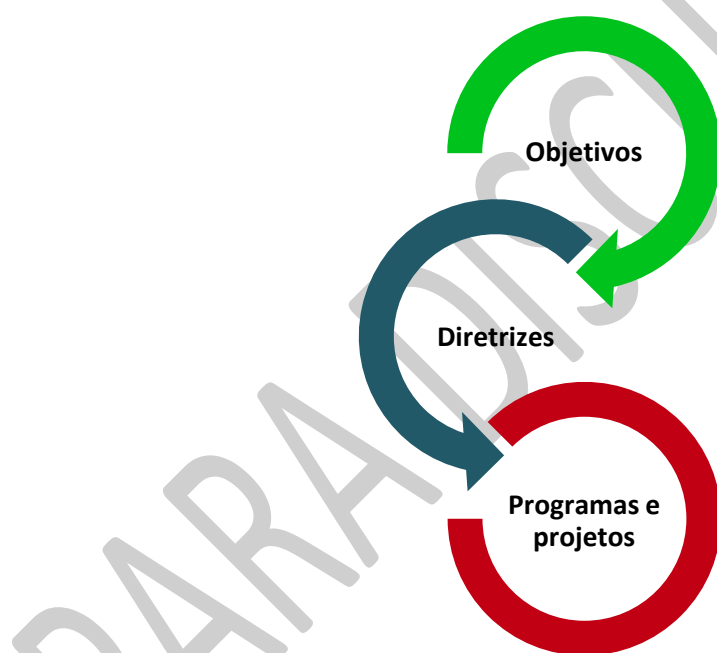
3. PROGRAMAS E PROJETOS

A PNMU exige que o Plano de Mobilidade identifique de forma clara e transparente:

- Objetivos de curto, médio e longo prazo;
- Meios financeiros e institucionais que assegurem a sua implantação; e
- Metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo.

Neste sentido, os objetivos e diretrizes apresentados anteriormente foram revisados à luz da reunião realizada com os gestores públicos em 25 de maio e detalhados por meio de programas e projetos, para cada um dos eixos propostos (**Figura 3-1**).

Figura 3-1: Estrutura dos objetivos, diretrizes, programas e projetos



Elaboração: Geo Brasilis, 2016.

A seguir, serão indicados os programas e projetos para o PlanMob de Mongaguá que servirão de base para estruturar e qualificar o sistema municipal de mobilidade, a partir dos eixos estratégicos:

- Sistema viário (**Quadro 3.1-1, Quadro 3.1-2, Quadro 3.1-3, Quadro 3.1-4, Quadro 3.1-5**);
- Transporte coletivo (**Quadro 3.2-1, Quadro 3.2-2, Quadro 3.2-3**);
- Transporte de cargas (**Quadro 3.3-1**);
- Transporte a pé (**Quadro 3.4-1, Quadro 3.4-2**);
- Sistema cicloviário (**Quadro 3.5-1**);

- Sistema hidroviário (**Quadro 3.6-1**); e
- Gestão da política municipal de mobilidade (**Quadro 3.7-1, Quadro 3.7-25, Quadro 3.7-3**).

PARA DISCUSSÃO

3.1. Sistema viário

Quadro 3.1-1: Programas e projetos para o objetivo de criar condições que favoreçam a fluidez e a segurança no trânsito

Objetivo	Criar condições que favoreçam a fluidez e a segurança no trânsito
Diretriz	Organizar e hierarquizar a trama viária
Programa de Classificação Viária	<p>Estabelecer as dimensões mínimas das vias, conforme a classificação, a ser aplicada em ampliações de capacidade e novas urbanizações</p> <p>Classificar e hierarquizar as principais vias urbanas, de acordo com as suas características físicas e as funções que desempenham na circulação local e regional considerando todos os modos de transporte, utilizando como categorias:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Via arterial - aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias coletoras e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade • Via coletora - aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade • Via local - aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas
Diretriz	Realizar adequações viárias e de sinalização que ofereçam as condições mais adequadas e seguras possíveis para a circulação de pedestres, ciclistas e transporte motorizado
Programas de Segurança nas Vias	Elaborar Plano de Sinalização Viária de acordo com a hierarquização do sistema viário
	Definir as diretrizes viárias, contendo pontos estratégicos para intervenção, prolongamento ou criação de novas vias
	Readequar o binário da Av. Nossa Senhora de Fátima/Av. Antônio Humberto Tórtora considerando a concentração de comércio e o conflito entre pedestres, ciclistas e transporte motorizado
	Readequar o sistema viário da Av. Gov. Mario Covas na área central do município, considerando a dimensão desta via

Objetivo	Criar condições que favoreçam a fluidez e a segurança no trânsito
	Elaborar estudo de readequação viária das vias que possuem conflitos e incidência de acidentes, conforme indicado nesse plano
Diretriz	Implantar dispositivos de redução de velocidade de tráfego nas vias, especialmente em zonas turísticas
Programa Velocidade certa	Implantar dispositivos de redução de velocidade de tráfego nas avenidas arteriais e coletoras
	Avaliar a oportunidade de conjugar os dispositivos de redução de velocidade com infraestruturas de travessia de pedestres (lombofaixa)
	Intensificar a sinalização da velocidade máxima nas vias urbanas, priorizando as que têm acidentes recorrentes para ações de fiscalização presencial e eletrônica

Elaboração: Geo Brasilis, 2016.

Quadro 3.1-2: Programas e projetos para o objetivo de consolidar política da gestão de estacionamento nas vias públicas do município

Objetivo	Consolidar política da gestão de estacionamento nas vias públicas do município
Diretriz	Analisar a oferta de áreas para estacionamento, restringindo-o nas vias mais movimentadas e induzindo uso do estacionamento regulamentado
Programa de Uso Consciente do Espaço Público	Reduzir o número de vagas nas áreas que podem ser facilmente acessadas através do transporte público coletivo
	Proibir e fiscalizar o estacionamento de veículos na av. Gov. Mario Covas Jr. durante o período de alta temporada
	Regulamentar a legislação urbanística vigente quanto ao rebaixamento de guias em zonas que comportam estacionamentos em vias públicas, não permitindo guias rebaixadas ao longo de toda a frente de imóveis residenciais
	Ampliar o estacionamento rotativo em vias públicas onde a demanda é alta, estimulando o uso mais democrático dos espaços públicos

Objetivo	Consolidar política da gestão de estacionamento nas vias públicas do município
	Revisar o Plano Diretor Urbano (Lei nº 2.167/2006), prevendo a adoção do instrumento urbanístico Parcelamento, Edificação ou Uso Compulsório nas áreas não utilizadas ou subutilizadas na Macrozona Central e Macrozona de Urbanização Turística, de forma a estimular a oferta de estacionamentos privados nessas áreas
Diretriz	Prever vagas para idosos e pessoas portadoras de deficiência
Programa Estacionamento Prioritário	Implantar vagas para idosos e deficientes nas vias públicas, de acordo com as Leis Federais nº 10.741/2003 (art. 41) e nº 10.098/2000 (art. 7), e Resoluções 302/2008, 303/2008 e 304/2008 do Conatran: <ul style="list-style-type: none"> • 5% do total de vagas de estacionamento em vias ou espaços públicos para idosos • 2% do total de vagas de estacionamento em vias ou espaços para deficientes físicos
Diretriz	Complementar a legislação urbanística vigente quanto à obrigatoriedade de implantação de estacionamentos nas edificações comerciais, de serviço e institucionais, otimizando o espaço das vias urbanas
Programa Cidade e Trânsito	Criar e implantar legislação específica para Polos Geradores de Tráfego (PGT), definindo seus parâmetros de impacto e aplicação, por usos e portes de estabelecimentos e regulamentando a adoção de medidas mitigadoras e de compensação por parte do empreendedor responsável pelo PGT
	Estabelecer na legislação que a autorização / licença para a operação do PGT, independentemente de sua natureza, deverá ser fornecida após a entrega das ações de mitigação e compensação e a respectiva aprovação pela administração municipal
	Incluir, na Lei de Uso e Ocupação (Lei Municipal Nº 1.774 de 01/12/1997) exigências de vagas para estacionamento em estabelecimentos destinados aos usos comerciais e de serviços e revisar

Elaboração: Geo Brasilis, 2016.

Quadro 3.1-3: Apresentação dos programas e projetos para o objetivo de consolidar política da gestão de estacionamento nas vias públicas do município

Objetivo	Melhorar a qualidade das vias do município
Diretriz	Melhorar a infraestrutura e conservação das vias públicas investindo em perenização, pavimentação, drenagem e sinalização
Programa Rua Aberta	Realizar levantamento periódico da sinalização e infraestrutura do sistema viário, avaliando com maior frequências as vias arteriais e coletoras, e identificar intervenções necessárias, incluindo aspectos de acessibilidade
	Realizar as manutenções identificadas como necessárias a partir do levantamento
	Criar aplicativo para <i>smartphone</i> para que os usuários possam solicitar adequações em vias e logradouros públicos
	Criar e atender cronograma de pavimentação asfáltica para as vias que hoje não dispõem de tal infraestrutura, incluindo o provimento de sistemas de drenagem urbana
	Pavimentar a Av. Tiradentes considerando a oportunidade desta via se tornar uma importante marginal para o município
	Elaborar Plano Municipal de Drenagem Urbana e providenciar a solução para os locais críticos suscetíveis a alagamentos

Elaboração: Geo Brasilis, 2016.

Quadro 3.1-4: Apresentação dos programas e projetos para o objetivo de integrar o sistema viário

Objetivos	Integrar o sistema viário
Diretriz	Prever conexões entre as áreas residenciais no “lado morro” e “lado morro” - “lado praia”, minimizando o impacto do tráfego de passagem na rodovia e melhorando a integração entre bairros
Programa SP	Articular junto ao governo do estado (DER – SP, Artesp e SLT – Secretaria de Logística e Transportes) as seguintes obras como exigências e investimentos previstos na concessão da SP 55 (trecho entre Praia Grande e Miracatu):

Objetivos	Integrar o sistema viário
55 Sem Obstáculos	<ul style="list-style-type: none"> • Implantação das transposições da rodovia SP-55 para veículos, bicicletas e pedestres, priorizando o atendimento de Agenor de Campos • Ajuste dos trevos de acessos existentes, priorizando os de Vera Cruz e Agenor de Campos • Manutenção e ampliação das marginais da rodovia, nos trechos situados na faixa de domínio
	Implantar as transposições da rodovia SP-55 em conformidade com os locais indicados nesse plano (Mapa 1 – Diretrizes Viárias)
	Elaborar estudo de viabilidade ambiental para a implantação de novas vias no sentido leste oeste no “lado morro”
Diretriz	Dar continuidade ao desenho e infraestrutura viária melhorando a conexão de Mongaguá com Praia Grande e Itanhaém
Programa Conexão Metropolitana	Qualificar a conexão de Mongaguá (Av. Tiradentes) com Itanhaém por meio da Av. Marginal, através de sinalização, recuperação do pavimento e estímulo a usos comerciais e mistos
Diretriz	Garantir que as novas ocupações sejam projetadas e construídas seguindo critérios de acessibilidade e assegurando a adequada conectividade do sistema viário
Programa Cidade Única	Emitir diretrizes para parcelamento do solo especificando as adequações e indicações viárias necessárias, conforme Mapa 1 – Diretrizes Viárias . As novas urbanizações devem, necessariamente, dar continuidade ao sistema viário existente, assegurando a concordância de vias e atender ao dimensionamento mínimo estabelecido

Elaboração: Geo Brasilis, 2016.

Quadro 3.1-5: Apresentação dos programas e projetos para o objetivo de definir programas, ações, equipamentos e estratégias necessárias à educação no trânsito para todos

Objetivo	Definir programas, ações, equipamentos e estratégias necessárias à educação no trânsito para todos
Diretriz	Elaborar campanhas permanentes de conscientização sobre o trânsito seguro, priorizando ações de sensibilização e educação aos pedestres, motoristas e ciclistas
Programa Trânsito Seguro	<p>Criar campanhas periódicas para segurança no trânsito, com campanhas e ações específicas para diferentes públicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pedestres – foco na travessia segura e utilização das faixas de pedestres • Motoristas - priorização de pedestres e ciclistas, respeito à velocidade limite e coexistência com motocicletas • Motociclistas - priorização de pedestres e ciclistas, respeito à velocidade limite e coexistência com demais veículos • Ciclistas – prioridade para pedestres, priorização de vias com ciclovia, entre outras • Todos – estímulo ao transporte não motorizado e coletivo, canais de comunicação sobre transporte e trânsito <p>As campanhas devem incluir a produção de cartilhas ou outros materiais impressos, utilização de redes sociais, mídia convencionada e eletrônica</p> <p>As responsabilidades e recursos para sua execução devem ser definidos dentro da organização da Prefeitura Municipal de Mongaguá</p>

Elaboração: Geo Brasilis, 2016.

3.2. Transporte motorizado coletivo

Quadro 3.2-1: Apresentação dos programas e projetos para o objetivo de garantir a eficiência operacional, segurança, conforto e qualidade no sistema de transporte coletivo

Objetivo	Garantir a eficiência operacional, segurança, conforto e qualidade no sistema de transporte coletivo
Diretriz	Aperfeiçoar a distribuição do transporte coletivo no território do município, visando maior cobertura dos bairros, com priorização de áreas que são mais geradoras de viagens e com maior densidade populacional e de empregos
Programa Vou de Ônibus	Reorganizar, em conjunto com as empresas que operam o transporte coletivo, os itinerários de acordo com a demanda da população, de modo a: <ul style="list-style-type: none"> • Eliminar a concorrência entre ônibus e transporte alternativo • Ampliar a área de cobertura do sistema • Integrar as linhas entre lado morro e lado praia • Verificar a necessidade de novas linhas para o lado praia • Avaliar a oportunidade de ter linhas de ônibus sazonais, que operem apenas na temporada de veraneio • Adequar a frequência dos carros das diferentes linhas
	Implantar sistema de integração tarifária e operacional entre os diferentes operadores de transporte coletivo
	Dar preferência, nos cruzamentos, às vias com fluxo de transporte coletivo, favorecendo o fluxo de tais veículos
Diretriz	Garantir equipamentos de embarque e desembarque dos usuários, promovendo maior segurança e conforto
Programas Cidadão	Realizar levantamento e mapeamento dos pontos de parada de ônibus com maior fluxo de usuários
	Definir padrão de abrigo de parada de ônibus, a ser utilizado em toda a cidade
	Atender os pontos de parada mais movimentados com abrigos

Objetivo	Garantir a eficiência operacional, segurança, conforto e qualidade no sistema de transporte coletivo
Abrigado	Mapear os pontos de parada de ônibus de Mongaguá
	Propor, a partir do levantamento de pontos de parada, dos itinerários ajustados das linhas e das densidades demográficas, novos pontos de parada para ampliar a área de cobertura
Diretriz	Estabelecer, detalhar e divulgar parâmetros de dimensionamento da operação do sistema de transporte coletivo como serviços, itinerários, frequências e frota, em conformidade com a Lei Municipal nº 2.470/2011
Programa Ônibus na Hora Certa	Criar sistema de informação e atendimento aos usuários do transporte coletivo, com procedimentos definidos e públicos sobre o processamento de reclamações e sugestões e informações sobre itinerários e horários
	Desenvolver e implantar ferramentas para disponibilizar os horários e itinerários aos usuários por meio de internet, aplicativos ou publicidade nos abrigos de ônibus
Diretriz	Avaliar políticas tarifárias e de subsídio ao transporte para que se possa melhorar a qualidade do sistema
Programa Transporte Legal	Atuar pela regularização dos sistemas municipais de transporte coletivo público, com procedimentos de concessões ou permissões nos termos da legislação vigente, considerando os resultados do Programa Vou de ônibus
	Realizar estudos de viabilidade para a concessão/ permissão dos sistemas de transporte coletivo, a partir dos resultados do programa Vou de Ônibus, incluindo propostas de tarifa e cálculos de demanda
	Nos estudos de viabilidade para a concessão dos sistemas de transporte coletivo, incluir o provimento de transporte gratuito para idosos acima de 60 anos, verificando se há necessidade de compensações/ subsídios no sistema
	Definir indicadores de avaliação de qualidade de serviços e desempenho das empresas concessionárias, divulgando periodicamente tais resultados para a população e negociar ações de correção junto às empresas responsáveis, em caso de não atendimento de metas
	Definir organismo responsável pela gestão, fiscalização e regulação dos serviços de transporte público coletivo

Elaboração: Geo Brasilis, 2016.

Quadro 3.2-2: Apresentação dos programas e projetos para o objetivo de integrar os sistemas de transportes municipais e o intermunicipal

Objetivo	Integrar os sistemas de transportes municipais e o intermunicipal
Diretriz	Viabilizar a integração física e tarifária do sistema de transporte municipal e intermunicipal
Programa Coletivo Integrado	Articular com a EMTU a oportunidade de integração tarifária e de alguns pontos de parada dos sistemas de transportes municipais e intermunicipal
	Adaptar a rota dos ônibus municipais e avaliar a oportunidade de utilização do terminal rodoviário, possibilitando a integração física com os ônibus metropolitanos

Elaboração: Geo Brasilis, 2016.

Quadro 3.2-3: Apresentação dos programas e projetos para o objetivo de qualificar o atendimento às pessoas com necessidades especiais, mobilidade reduzida e idosos

Objetivo	Qualificar o atendimento às pessoas com necessidades especiais, mobilidade reduzida e idosos
Diretriz	Qualificar os motoristas e cobradores para atendimento às pessoas com necessidades especiais, mobilidade reduzida e idosos
Programa	Realizar cursos de capacitação para motoristas e cobradores, apresentando a importância no atendimento às pessoas com necessidades especiais,

Objetivo	Qualificar o atendimento às pessoas com necessidades especiais, mobilidade reduzida e idosos
Atendimento Prioritário	<p>mobilidade reduzida e idosos</p> <p>Definir indicadores de qualidade de atendimento específicos para idosos e portadores deficiência física e mobilidade reduzida</p> <p>Divulgar para motoristas, cobradores e cidadãos os resultados dos indicadores de qualidade dos sistemas de transporte coletivo, destacando os principais motivos de queixas</p>
Diretriz	Garantir acessibilidade ao transporte coletivo às pessoas com necessidades especiais, mobilidade reduzida e idosos
Programas Transporte Acessível	<p>Adaptar os abrigos e as calçadas de acordo com a NBR 9050 (2015) ou sucedânea</p> <p>Fiscalizar a aplicação da política tarifária para idosos de acordo com a Lei Municipal nº 2.157/06 e Estatuto do Idoso</p> <p>Adaptar continuamente a frota de veículos em circulação para o transporte de pessoas com deficiência</p>

Elaboração: Geo Brasilis, 2016.

3.3. Transporte de cargas

Quadro 3.3-1: Apresentação dos programas e projetos para o objetivo de planejar o tráfego de veículos de carga

Objetivo	Planejar o tráfego de veículos de carga
Diretriz	Regulamentar e controlar o uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação do transporte de carga
Programa de Regulamentação do Transporte de Carga	Mapear as áreas que recebem tráfego de cargas, como as áreas comerciais, incluindo horário e locais de carga e descarga, especialmente durante a temporada de veraneio
	Regulamentar e controlar o uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades e restrições, que podem ser sazonais, em função da temporada de veraneio

Elaboração: Geo Brasilis, 2016.

3.4. Transporte à pé

Quadro 3.4-1: Apresentação dos programas e projetos para o objetivo de qualificar as condições viárias destinadas aos pedestres, a fim de promover maior atratividade pelo deslocamento a pé

Objetivo	Qualificar as condições viárias destinadas aos pedestres, a fim de promover maior atratividade para o deslocamento a pé
Diretriz	Propiciar espaços adequados e a boa manutenção das calçadas, passeios públicos e praças
Programa Cidade a Pé	Mapear, a partir da definição de vias prioritárias, os logradouros que devem receber investimentos na forma de intervenções públicas ou privadas voltadas para a melhoria da circulação de pedestres. Como ponto de partida para o mapeamento, devem ser utilizadas as indicações do Mapa 2 – Transporte Não Motorizado
	Revisar o Plano Diretor Municipal e a Lei de Uso e Ocupação do Solo a fim de propor usos alternativos para o calçadão da Feira de Artesanato, subutilizado fora da temporada de veraneio
	Avaliar a oportunidade de expansão dos calçadões e adoção de vias que priorizam o trânsito de pedestres na proximidade de áreas como a Plataforma de Pesa
Diretriz	Ampliar a acessibilidade nos passeios melhorando a sua qualidade mediante a construção ou reforma do pavimento e a inclusão de itens de acessibilidade, tais como rampas de travessia e rotas acessíveis
Programa Calçada Cidadã	Executar adequações nas calçadas nas áreas de responsabilidade da Prefeitura Municipal, para melhorar a circulação de pedestres e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida
	Sensibilizar a população com relação à construção de calçadas acessíveis de acordo com a legislação vigente
	Implantar sinalização tátil e visual de alerta e direcional nas calçadas, principalmente em áreas centrais e turísticas
Diretriz	Fiscalizar o cumprimento da Lei Municipal nº 1995/2002 e do Decreto nº 5037/2009
Programa Calçada	Elaborar material gráfico de orientação à população sobre a execução das calçadas em conformidade com a legislação municipal

Objetivo	Qualificar as condições viárias destinadas aos pedestres, a fim de promover maior atratividade para o deslocamento a pé
no Padrão	Aplicar o art. 4 da Lei Municipal nº 1.995/2002, onde a prefeitura poderá executar a calçada, com custos a serem cobrados do proprietário ou possuidor do imóvel, priorizando as áreas críticas de circulação de pedestres
	Condicionar a expedição do Alvará de Habitabilidade/Certificado de Conclusão de Obras à execução de calçadas em conformidade com a legislação vigente

Elaboração: Geo Brasilis, 2016.

Quadro 3.4-2: Apresentação dos programas e projetos para o objetivo de melhorar as condições de travessia de pedestres

Objetivo	Melhorar as condições de travessia de pedestres
Diretriz	Prever intervenções que melhorem as condições de segurança do pedestre
Programa Pedestre Seguro	Realizar estudo qualitativo das calçadas a fim de estabelecer índices de caminhabilidade
	Reforçar a sinalização de segurança e faixa de pedestres existente e priorizar a construção de lombofaixas e soluções similares nas áreas de grande circulação de turistas
	Considerar, para projetos de urbanização, a necessidade de não haver, nos espaços destinados à circulação de pedestres, barreiras físicas que possam representar riscos à circulação do usuário, incluindo árvores, mobiliário urbano e infraestrutura (postes, etc.)
	Fiscalizar o uso de áreas de passeio público por estabelecimentos, criando dificuldades ao trânsito de pedestres. A fiscalização deve ser precedida por regulamentação das infração, autuação e multas
	Implantar travessia elevada (lombofaixa) na Av. São Paulo no cruzamento com o calçadão da Feira de Artesanatos
Diretriz	Implantar programa de segurança no trânsito com relação à travessia segura dos pedestres
Programa	Criar e implantar, no âmbito do programa, as seguintes estratégias:

Objetivo	Melhorar as condições de travessia de pedestres
Todos Somos Pedestres	<ul style="list-style-type: none"> • Criação de logomarca e mascote para o programa • Campanha de comunicação em veículos de mídia local e regional, material impresso, adesivos para veículos e redes sociais • Aplicação de atividades educativas nas escolas • Aplicação de atividades lúdicas e de conscientização nas principais travessias de pedestre da cidade • Aumento de fiscalização e aplicação de notificações

Elaboração: Geo Brasilis, 2016.

3.5. Sistema cicloviário

Quadro 3.5-1: Apresentação dos programas e projetos para o objetivo de garantir acessibilidade, conforto e segurança para os ciclistas

Objetivo	Garantir acessibilidade, conforto e segurança para os ciclistas
Diretriz	Prever a instalação de infraestrutura para bicicletas, em locais com grande movimentação
Programa Mongaguá em Duas Rodas	Realizar obras de adequação da infraestrutura existente para instalação de paraciclos e bicicletários em locais estratégicos definidos por esse plano, conforme Mapa 2 – Transporte Não Motorizado
	Complementar a legislação urbanística com a exigência de implantação de paraciclos em edifícios comerciais, de serviços e institucionais (PGT)
	Implantar paraciclos nos principais órgãos públicos acessados pela população, como Paço Municipal, hospital, escolas, terminal rodoviário, entorno da plataforma de pesca e da feira de artesanato

Objetivo	Garantir acessibilidade, conforto e segurança para os ciclistas
Diretriz	Integrar o sistema cicloviário com o transporte público
Programa Bike + Ônibus	Implantar as rotas cicloviárias em complementaridade aos itinerários de ônibus
	Instalação de paraciclos e bicicletários protegidos, próximos a terminais e abrigos de ônibus ao longo da cidade
Diretriz	Estabelecer as conexões cicloviárias necessárias para melhorar a oferta do sistema no território
Programa Ciclovias Conectada	Estabelecer as conexões cicloviárias entre a área central e os bairros da zona oeste, como Vera Cruz, Itaóca, Agenor de Campos e Flórida Mirim, e atrativos turísticos como a Praça Dudu Samba, a Feira de Artesanato, o rio Mongaguá, a Plataforma de Pesca e o Parque Ecológico A Tribuna
	Completar a ciclovias existente na av. Gov. Mario Covas Jr. sobre o rio Mongaguá
	Para melhorar a conexão cicloviária entre os bairros do “lado morro”, criar sinalização indicativa de alternativas de trajeto e de compartilhamento de vias com veículos
	Implantar ciclovias na av. Nossa Senhora de Fátima, considerando a concentração de comércio e os conflitos viários existentes
	Integrar as ciclovias existentes com as ciclovias de Praia Grande (ciclovias da av. Presidente Castelo Branco e de Itanhaém (ciclovias Norte e ciclovias da Via Férrea)
Diretriz	Garantir e ampliar a sinalização para segurança do transporte cicloviário
Programa Pedal Seguro	Implantar aplicativo para <i>smartphones</i> para que os usuários deem sugestão sobre o sistema cicloviário e informem necessidades de manutenção, sinalização e adequações
	Utilizar o aplicativo para, de forma participativa, mapear estabelecimentos amigos do ciclistas, rotas de bicicleta interessantes e alternativas
	Criar e divulgar indicador de acidentes com ciclistas e identificar se há locais de ocorrências recorrentes
	Reduzir o índice de acidentes com ciclistas mediante a implantação de sinalização pertinente e de programa de incentivo e conscientização

Objetivo	Garantir acessibilidade, conforto e segurança para os ciclistas
Diretriz	Utilizar o Plano Cicloviário Metropolitano elaborado pela AGEM – Agencia Metropolitana de Desenvolvimento como base para a concretização das rotas cicloviárias municipais
Programa Bike e RMBS	Complementar as rotas cicloviárias existentes em conformidade com a proposta do PCM
	Pleitear junto ao Fundo de Desenvolvimento Metropolitano da Baixada Santista - FUNDO recursos para a execução das ciclovias propostas no PCM
	Atuar institucionalmente junto à AGEM para a revisão do PCM

Elaboração: Geo Brasilis, 2016.

3.6. Sistema hidroviário

Quadro 3.6-1: Apresentação dos programas e projetos para o objetivo de avaliar a oportunidade de ampliar o deslocamento de pessoas por meio das hidrovias

Objetivo	Avaliar a oportunidade de ampliar o deslocamento de pessoas por meio das hidrovias
Diretriz	Prever a incorporação do modo hidroviário à mobilidade urbana e regional, integrando-o aos demais modais
Programa Transporte Hidroviário	Elaborar estudo de viabilidade para a ampliação da rede hidroviária municipal

Objetivo	Avaliar a oportunidade de ampliar o deslocamento de pessoas por meio das hidrovias
Diretriz	Avalizar a utilização dos rios para desenvolvimento de atividades que gerem emprego, renda e lazer para a comunidade em geral
Programas Rios Abertos	Elaborar estudo de viabilidade, em conjunto com o Plano Diretor de Turismo, para o desenvolvimento de atividades que gerem emprego, renda e lazer para a comunidade em geral, explorando as potencialidades relacionadas ao turismo náutico, de aventura, rural e étnico

Elaboração: Geo Brasilis, 2016.

3.7. Gestão da política municipal de mobilidade urbana

Quadro 3.7-1: Apresentação dos programas e projetos para o objetivo de organizar e articular responsabilidades e ações no âmbito municipal

Objetivo	Organizar e articular responsabilidades e ações no âmbito municipal
Diretriz	Capacitar os organismos gestores de trânsito e transporte para assumir a coordenação de projetos de mobilidade em Mongaguá
Programa Gestão de Mobilidade	Definir, claramente, na administração municipal quais os órgãos responsáveis pela mobilidade, em seus diferentes aspectos, descrevendo responsabilidades, estruturas funcionais e associando às respectivas atribuições a realização dos programas deste PlanMob Mongaguá
	Promover cursos de capacitação sobre mobilidade urbana para gestores do Departamento de Serviços de Trânsito e outros, quando necessário, por meio de parcerias com o estado e a União (Ministério das Cidades – Programa Capacidades)
Diretriz	Criar órgão colegiado para mobilidade, definindo suas competências, abrangência de atuação e estrutura de funcionamento

Programa Gestão Participativa de Mobilidade	Elaborar legislação específica definindo as competências, abrangência, composição, atuação e estrutura do órgão colegiado para mobilidade, como conselho municipal. O órgão deve contemplar representantes da administração pública municipal e da sociedade civil
	Criar o órgão colegiado nos termos da lei
Diretriz	Regularizar os contratos com as empresas responsáveis pelo transporte público e monitorar a qualidade dos serviços prestados
Programa Transporte Legal	Conforme Quadro 3.2-1

Elaboração: Geo Brasilis, 2016.

Quadro 3.7-2: Apresentação dos programas e projetos para o objetivo de promover uma melhor convivência nas vias públicas de todos os seus usuários, por meio de campanhas educativas, comportamentais e institucionais

Objetivo	Promover uma melhor convivência nas vias públicas de todos os seus usuários, por meio de campanhas educativas, comportamentais e institucionais
Diretriz	Apresentar os benefícios da utilização do transporte coletivo, incentivando o uso deste modal
Diretriz	Estimular o uso da bicicleta como meio de transporte com benefícios físicos, financeiros e ambientais
Diretriz	Apresentar os direitos e deveres dos condutores de veículos motorizados, dos ciclistas e dos pedestres

Objetivo	Promover uma melhor convivência nas vias públicas de todos os seus usuários, por meio de campanhas educativas, comportamentais e institucionais
Diretriz	Esclarecer a responsabilidade de cada modal num trânsito mais seguro, estimulando o respeito entre eles
Programa Trânsito Seguro	Conforme Quadro 3.1-5

Elaboração: Geo Brasilis, 2016.

Quadro 3.7-3: Apresentação dos programas e projetos para o objetivo de posicionar adequadamente os interesses locais frente a projetos regionais e estaduais

Objetivo	Posicionar adequadamente os interesses locais frente a projetos regionais e estaduais
Diretriz	Participar ativamente, por meio dos gestores públicos municipais e sociedade civil organizada, das discussões relativas à reativação da linha férrea
Programa Mongaguá sem Barreira	Definir, na administração municipal, gestor responsável pelo acompanhamento das discussões, reuniões e encaminhamentos relativos à reativação da linha férrea Após sua criação, envolver o órgão colegiado na discussão do uso da área e formalizar a posição da sociedade de Mongaguá, assegurando representação oficial quando necessário, como por exemplo em audiências públicas

Objetivo	Posicionar adequadamente os interesses locais frente a projetos regionais e estaduais
Diretriz	Efetivar a participação municipal na implantação do sistema hidroviário metropolitano de cargas e passageiros
Programa Hidrovia Metropolitana	Definir, na administração municipal, gestor responsável pelo acompanhamento das discussões, reuniões e encaminhamentos relativos ao sistema hidroviário metropolitano Providenciar, quando da conclusão dos estudos, apresentação sobre o sistema hidroviário metropolitano para o órgão colegiado de mobilidade de Mongaguá
Diretriz	Negociar, por ocasião das audiências públicas, autorizações e licenças, medidas de compensação e mitigação relativos às obras e à concessão da SP 55, incluindo as novas travessias almejadas por Mongaguá
Programa SP 55 Sem Obstáculos	Conforme Quadro 3.1-4

Elaboração: Geo Brasilis, 2016.