

## **Texto-base VII Conferência de Trânsito, Transporte e Mobilidade**

**Campinas/2018**

O objetivo da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Campinas é o de alinhar diferentes interesses e necessidades, a partir de um olhar humanizado para o espaço público urbano, de forma a privilegiar o desenvolvimento da cidade para as pessoas.

Diversos desafios e oportunidades se projetam nos próximos anos para Campinas na área de Mobilidade Urbana, que precisa preparar-se para a reestruturação do transporte coletivo urbano, utilização de novos modais de deslocamentos e as transformações demográficas de sua população.

Neste sentido, tanto o Plano de Mobilidade Urbana como o Plano Viário são esforços no sentido de buscar o desenvolvimento sustentável da mobilidade, de modo que distribua, de forma equitativa, o acesso à melhor forma de locomoção, em quaisquer dos modais possíveis, para todos os cidadãos de Campinas e os nossos visitantes, maximizando benefícios e reduzindo custos de mobilidade ao gestor e ao usuário.

### **1. Plano de Mobilidade Urbana**

1.1. O Plano de Mobilidade Urbana é uma obrigação legal das cidades com mais de 20 mil habitantes, estabelecida pela Lei 12.587/2012. A Política Nacional de Mobilidade Urbana deve apontar diretrizes de desenvolvimento do município para as próximas décadas.

1.2. Os princípios e as diretrizes elencados no Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Campinas, essencialmente baseados na Política Nacional de Mobilidade, Lei 12.587/2012, são:

- Acessibilidade universal, aqui entendida, especialmente, como disponibilidade de recursos públicos para atenção às pessoas com necessidades especiais;
- Desenvolvimento sustentável, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte público urbano;

- Transparência e participação social no planejamento, controle e avaliação da política pública de mobilidade urbana;
- Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- Integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- Integração da Política Municipal de Mobilidade Urbana com a Política de Desenvolvimento Urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso e ocupação do solo;
- Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e bens;
- Segurança no deslocamento das pessoas;
- Incentivo ao desenvolvimento tecnológico e ao uso de energias renováveis e não poluentes;
- Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços, priorizados os modos coletivos e os não motorizados.

- 1.3. Em suma, o Plano de Mobilidade Urbana de Campinas irá pautar-se nas seguintes diretrizes fundamentais: privilégio ao transporte coletivo; supremacia do transporte não-motorizado sobre o transporte motorizado para o deslocamento de pessoas; integração completa dos diversos modais existentes e futuros.
- 1.4. O Município de Campinas vem, desde meados de 2014, coletando dados e informações, realizando pesquisas, efetuando estudos, fazendo levantamentos paramétricos e acumulando experiências para desenvolver o seu Plano de Mobilidade Urbana. Neste momento, a expectativa é de consolidação dos resultados e apresentação e discussão com a sociedade.
- 1.5. O direito à participação social e à gestão democrática na elaboração e execução do Plano de Mobilidade Urbana de Campinas deve nortear as ações do poder público, de forma a gerar esforços no sentido de oferecer para a sociedade oportunidades de diálogo e participação social, considerando diferentes perspectivas na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana.
- 1.6. O Conselho Municipal de Trânsito e Transporte e a Câmara Municipal em conjunto com a Secretaria de Transportes e Emdec, serão responsáveis pela aplicação e fiscalização do referido Plano.

1.7. O Plano de Mobilidade Urbana de Campinas deve direcionar propostas e alternativas e alinhar as expectativas da Administração Pública Municipal com a população do município para o correto equacionamento de todos os recursos necessários para a sua concretização, sejam eles administrativos, de gestão pública ou de financiamentos necessários.

1.8. As cidades bem sucedidas e sustentáveis do século XXI darão maior prioridade às pessoas, ao integrar os transportes e o desenvolvimento urbano. Fazer com que isto de fato aconteça significa colocar em prática os princípios de Mobilidade Urbana Sustentável para criar cidades vibrantes, com baixa emissão de carbono, onde as pessoas gostem de morar e trabalhar.

## **2. Plano Viário**

2.1. O trânsito em condições seguras é um direito de todos e um dever dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, aos quais cabe adotar as medidas necessárias para assegurar esse direito.

2.2. O Plano Viário será o instrumento de orientação do desenvolvimento da infraestrutura viária do município para o horizonte dos próximos 10 e 25 anos. O Plano, como parte integrante do Plano de Mobilidade Urbana, conterá as diretrizes que fundamentam a ação pública nos transportes; delimitam os espaços de circulação, indicando prioridades que regulem a relação entre o Poder Público e os agentes privados provedores de serviços de transporte; e disciplinará o uso público dos espaços de circulação.

2.3. O Plano de Mobilidade Urbana e o Plano Viário têm como primícia o Desenvolvimento Orientado pelo Transporte Sustentável (DOTS). É diretriz da Administração Municipal a priorização do transporte público coletivo.

2.4. O modelo de Desenvolvimento Orientado ao Transporte (DOT) tem como objetivo maximizar o acesso aos sistemas de transporte coletivo através da densificação das áreas lindeiras aos eixos de transporte e a transformação das áreas no entorno das estações de acesso ao mesmo, em áreas compactas, com uso do solo misto e acessível aos pedestres.

2.5. O DOTS envolve oito aspectos principais: *caminhar, pedalar, conectar, usar, promover mudanças, adensar, misturar e compactar*. Também contempla uma hierarquização de princípios, como a mobilidade ativa (feita por pedestres e ciclistas),

transporte público coletivo, transporte de cargas e, por último, a mobilidade individual motorizada.

- 2.6. O poder público municipal deve ter a preocupação permanente com a gestão do trânsito e transporte e implementar ações de educação para a redução da acidentalidade e promoção de uma mobilidade mais sustentável. Para isto, deve-se manter os técnicos atualizados com relação a novas formas de planejamento do trânsito e transporte da cidade; bem como dos equipamentos e insumos utilizados na sinalização e instrumentados com pesquisas e dados pertinentes.
- 2.7. O Plano Viário de Campinas deve prover diretrizes para que o município possa implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito, com ênfase na educação e conscientização dos motoristas, ciclistas, motociclistas e pedestres, priorizando o respeito à vida e às normas de trânsito, conforme as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN.
- 2.8. O Plano Viário deve planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos, adequação dos locais de estacionamento e reorientação do tráfego, com o objetivo de dar maior fluidez ao tráfego da cidade e diminuir a emissão de poluentes.

### **3. Diretrizes e Propostas do Plano de Mobilidade Urbana de Campinas**

#### **3.1. O Plano de Mobilidade Urbana de Campinas deverá observar as seguintes diretrizes gerais:**

- Estabelecer e alinhar as diretrizes do Plano Diretor com o Plano de Mobilidade Urbana, através da definição do escopo e fronteiras de competências entre o Plano Diretor, a Lei de Uso e Ocupação do Solo e a de Parcelamento de Uso, com a Hierarquia Viária e destes com o Plano de Mobilidade Urbana;
- Promover o desenvolvimento urbano orientado ao transporte público e não motorizado, tendo o Desenvolvimento Orientado ao Transporte (Transit Oriented Development) como conceito norteador para a proposição de políticas integradas de uso do solo e mobilidade;
- Desenvolver ações de planejamento urbano e demobilidade de forma integrada, possibilitando a oferta de transporte compatível com as Regiões de Adensamento com a implantação e desenvolvimento dos Corredores de Transporte alinhados com os Eixos de Desenvolvimento e Novas Centralidades;

- Planejar a Mobilidade Urbana considerando o tratamento dos consumos demandados, tanto no que se refere ao consumo do espaço territorial, como de energia;
- Desenvolver e implantar ações que minimizem os impactos negativos das barreiras urbanas representadas pelas rodovias ou ferrovias que cortam o município;
- Desenvolver Eixos Radiais e Perimetrais de Transporte Urbano Coletivo através da implantação de Corredores de Média Capacidade, sobre trilhos ou pneus, de forma a priorizar e propiciar a melhoria da qualidade do transporte público de passageiros;
- Desenvolver e implantar nova política de calçadas que valorize e priorize o deslocamento a pé, bem como desenvolver ações de minimização de conflitos existentes entre a circulação a pé e trânsito de veículos;
- Desenvolver e implantar infraestruturas de mobilidade urbana de equipamentos e sistemas de uso compartilhado de recursos que possibilitem a integração dos diferentes modos de transporte;
- Estabelecer políticas de desenvolvimento econômico alinhadas com as infraestruturas de transportes necessárias de forma a compatibilizar a instalação de grandes empreendimentos (PGT) com a capacidade das vias afetadas;
- Desenvolver e/ou implantar as infraestruturas de mobilidade urbanas e modais de transporte, provendo a acessibilidade privilegiada a todos: idosos, crianças, pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;
- Desenvolver e implantar meios digitais de informação que promovam a melhoria da gestão, o controle e a fiscalização do trânsito e do transporte e permitam oferecer informação de qualidade aos usuários;
- Desenvolver e executar programas e ações permanentes de Educação para o Trânsito e de Redução da Acidentalidade de forma a melhorar a segurança e a humanizar o trânsito no município;
- Desenvolver e implantar política tarifária que promova o equilíbrio econômico financeiro do sistema de transporte e contemple a integração e a modicidade tarifária;
- Promover a integração da mobilidade municipal e metropolitana através da construção de rede de serviços intermodal estruturada que opere de forma coordenada e complementar, tanto operacional como tarifariamente.

### **3.2. Propostas para o deslocamento a pé:**

- Estabelecer e implantar novas posturas municipais e política para calçadas, e implantação de vias exclusivas e de convivência favoráveis à mobilidade urbana;
- Estabelecer e implantar ações que minimizem conflitos existentes entre a circulação a pé e trânsito de veículos através de implantação de ações de moderação de tráfego (“TrafficCalm”).

### **3.3. Propostas para a ciclomobilidade:**

- Desenvolver e implantar a malha cicloviária no município que possibilite a integração e alimentação do Sistema de Transporte Urbano;
- Implantar sistema de uso compartilhado de bicicletas (BikeSharing).

### **3.4. Propostas para o Transporte Público:**

- Desenvolver e implantar Corredores de Transporte de Média Capacidade (BRT ou VLT) para atendimento às Demandas de Transporte Urbano municipal;
- Desenvolver e implantar Corredores de Transporte para atendimento às Demandas de Transporte Urbano, dependentes de direcionamento da LUOS;
- Desenvolver e implantar Corredores Perimetrais de Média Capacidade, articulados e integrados aos Corredores Radiais;
- Desenvolver e implantar no município faixas exclusivas de transporte no padrão do BRT de forma complementar aos Corredores.

### **3.5. Propostas para o Transporte de Cargas:**

- Implantar diretrizes para circulação de cargas e produtos perigosos no município;
- Avaliar o impacto e desenvolver alternativas para atender as demandas decorrentes do crescimento do transporte de cargas através do Aeroporto de Viracopos.

### **3.6. Propostas para o Transporte Motorizado Individual:**

- Adotar ações que promovam a transferência de viagens do modo individual motorizado para o não motorizado e/ou coletivo;
- Implantar sistema de uso compartilhado de veículos automotores;

- Implantar nova regulamentação para o estacionamento rotativo pago em vias e logradouros públicos de forma a promover a democratização do uso do solo e melhoria da fluidez viária.

### **3.7. Propostas para o Sistema Viário:**

- Desenvolver o Sistema Viário com o aproveitamento das Rodovias que cortam o município;
- Articular ações junto ao Governo Estadual para a implantação de marginais junto às principais rodovias de forma a complementar a rede existente e promover a integração da mobilidade local com segurança.

### **3.8. Propostas de Caráter Metropolitano:**

- Desenvolver e implantar Corredores de Transporte para atendimento às Demandas de Transporte Urbano Intermunicipal;
- Acompanhar as ações propostas para implantação do Trem Regional avaliando seus impactos no município.

### **3.9. Propostas para o Desenvolvimento da Mobilidade Sustentável:**

- Desenvolver ações e estímulos para a utilização de recursos de transportes menos poluentes e sustentáveis;
- Desenvolver ações de conscientização e programas permanentes de educação para o trânsito visando a melhoria das condições de segurança e humanização das relações de conflito.