

2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA – 14/03/2014

APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DAS PRINCIPAIS DIRETRIZES QUE NORTEIAM A ELABORAÇÃO DAS PROPOSTAS DO PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO E MOBILIDADE DE SOROCABA

De: Audiencia Publica - Urbes

Enviada em: sábado, 15 de março de 2014 17:14

Assunto: Audiência Pública - Cinthia de Almeida Fagundes

Audiência Pública	
Nome:	Cinthia de Almeida Fagundes
Entidade:	Universidade Estadual de Campinas
Mensagem:	Gostaria de saber quais são os encaminhamentos do PDTUM quanto à política de conscientização para o respeito do pedestre em Sorocaba. Quais são as ações concretas para facilitar o deslocamento do pedestre, especialmente nas vias de maior trânsito e como educar a população que a prioridade de deslocamento (em segurança) é do pedestre?\r\n
Id:	1
Resposta:	<p>A conscientização e a educação para o respeito com o pedestre no trânsito já são previstas no Código de Trânsito Brasileiro CTB e fazem parte de uma política nacional para melhorar a segurança do trânsito. Não depende de ações ou diretrizes determinadas pelo Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade - PDTUM. Esta é uma questão pontual ligada à política de conscientização dos motoristas tratada nos programas de educação do trânsito.</p> <p>Contudo o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade - PDTUM tem como Objetivos Principais:</p> <ul style="list-style-type: none">- Mobilidade democrática priorizando pedestres, ciclistas e passageiros de transporte coletivo;- Acesso seguro e confortável aos pedestres, ciclistas, usuários do sistema de transporte público e motoristas de todas as faixas etárias em diferentes condições físicas;- Desestímulo ao uso do automóvel através de política pública e infraestrutura de transporte coletivo e transporte não motorizado;- Acessibilidade universal. <p>O PDTUM propõe um Plano de Gerenciamento das Calçadas e Outras Infraestruturas para Pedestres que inclui:</p>

1. Um Plano de Padronização, Priorização e Requalificação das Calçadas e Outras Infraestruturas para Pedestres incorporando diretrizes para:

Priorização das vias para realizar as melhorias das calçadas;

Alargamento das calçadas;

Tratamento das esquinas;

Padronização das faixas das calçadas;

Normas de inclinação da calçada e rampas de acesso;

Elementos para orientação de pedestres deficientes visuais ou de baixa visão;

Melhoria e padronização do revestimento das calçadas;

Ampliação e padronização das faixas de travessia;

Ampliação da sinalização e informação (Wayfinding) - Sinalização de Orientação com Placas e Mapas;

Melhoria da sinalização semafórica;

Recolocação do mobiliário urbano;

Melhoria da iluminação pública;

Enterramento da fiação (substituição do sistema de postes e cabeamentos aéreos pelo sistema subterrâneos de redes e cabos).

2. Recomendações para fiscalização e monitoramento.

3. Recomendações para programas de educação:

- Campanhas para segurança do pedestre ("Mão na Faixa, Pé no Freio");

- Caminhar para Saúde;

- Caminhar até a Escola;

- Programas de Artes Públicas.

De: Audiencia Publica - Urbes

Enviada em: sábado, 15 de março de 2014 17:15

Assunto: Audiência Pública - Cinthia de Almeida Fagundes

Audiência Pública	
Nome:	Cinthia de Almeida Fagundes
Entidade:	Universidade Estadual de Campinas
Mensagem:	Existe alguma política da Urbes que priorize ou incentive parcerias com universidades na elaboração de estudos diagnósticos e prognósticos como este realizado para o PDTUM com apoio da empresa LOGIT?
Id:	2
Resposta:	A URBES não conta com uma parceria junto às universidades para a realização desses estudos. Para a elaboração do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade - PDTUM foi feita uma licitação na modalidade técnica e preço, a primeira objetivou a pontuação da formação e conhecimentos técnicos comprovados e específicos ao objeto pretendido e a segunda o melhor preço para o município, que resultaram na contratação da LOGIT Engenharia Consultiva Ltda.

De: Audiencia Publica - Urbes

Enviada em: domingo, 16 de março de 2014 08:33

Assunto: Audiência Pública - José Gomes Lage

Audiência Pública	
Nome:	José Gomes Lage
Entidade:	JGLAGE ENGENHARIA LTDA
Mensagem:	1- O investimento no Sistema VLT ficaria entre 4 a 20 vezes mais alto que um Sistema de BRT, mesmo com o aproveitamento da linha existente? 2- Já existe algum estudo de viabilidade para este Sistema? Se positivo, esta disponível? Vr/n3- Há algum estudo para reaproveitamento do leito ferroviário abandonado entre Sorocaba e Votorantim?
Id:	3
Resposta:	<p>A demanda projetada para transporte público nos horizontes futuros ao longo do trecho do leito ferroviário não justifica um investimento em VLT, nem em BRT. Considerando a baixa demanda relativa aos outros corredores BRT/BRS propostos, não foi feito um estudo de viabilidade detalhado. Os valores comparativos para investimento em VLT versus BRT são referentes a projetos recentemente realizados em outras cidades. Não foram detalhados considerando o reaproveitamento do leito ferroviário no contexto específico de Sorocaba, considerando que a demanda projetada não justificou um detalhamento de investimentos.</p> <p>A intenção é elaborar estudos de viabilidade para aproveitamento do leito ferroviário juntamente com a implantação do Trem Regional. Nossa expectativa é que nesse momento já tenhamos retirado do leito urbano atual os serviços de carga. Com relação ao leito ferroviário de Sorocaba à Votorantim não há estudos no momento. Entendemos que devemos aguardar a instalação da Região Metropolitana de Sorocaba para a realização desses estudos.</p>

De: Audiencia Publica - Urbes

Enviada em: domingo, 16 de março de 2014 15:33

Assunto: Audiência Pública - CAMILO FERNANDES PEIXOTO

Audiência Pública	
Nome:	CAMILO FERNANDES PEIXOTO
Entidade:	CIDADÃO
Mensagem:	Implantação de um novo tipo de Cartão o Mensal. \r\nEm um único cartão o usuário pode ter todos os tipos de créditos (Mensal, Estudante, Vale-Transporte e Comum). Isso facilita no planejamento mensal dos gastos com transporte, bem como na praticidade de não precisar fazer recargas com frequência.\r\n\r\nEsse modelo é usado em alguns países da Europa e, esta sendo implantado na São Paulo.
Id:	4
Resposta:	A implantação dessa politica tarifária depende de estudos técnicos e da viabilidade econômica. No momento a URBES não conta com estudos nesse sentido. Contudo, estamos estudando uma maneira de facilitar o acesso ao crédito nos cartões de transporte.

URBES

TRÂNSITO E TRANSPORTES

2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA – 14/03/2014

APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DAS PRINCIPAIS DIRETRIZES QUE NORTEIAM A ELABORAÇÃO DAS PROPOSTAS DO PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO E MOBILIDADE DE SOROCABA

FORMULÁRIO DE PERGUNTAS

NOME: Cesar da Silva Leal

ENTIDADE: Associação dos Taxistas

- 1 – Como conciliar a redução das tarifas de taxi com o aumento da concorrência e dos custos?
- 2 – Existe uma pressão para a troca dos semáforos?
- 3 – Das diretrizes aqui apresentadas para o taxi, foi consultada a categoria? O sindicato apoia essas propostas?

Respostas:

1 – A tarifa de taxi praticada em Sorocaba é resultado de análise técnica das propostas encaminhadas pelo Sindicato. Após análise e conversa com o sindicato, a proposta é levada ao Senhor Prefeito que determina a tarifa a ser praticada.

2 – Não registramos uma “pressão” para a troca dos semáforos em Sorocaba. Os atuais equipamentos estão adequados à demanda do Município e à medida que a tecnologia evolui, novas inovações são incorporadas aos equipamentos existentes em nossas vias.

3 – As diretrizes do PDTUM são resultados da análise técnica dos diagnósticos levantados e apresentados nas audiências e consultas públicas. Após o término desta fase a Prefeitura encaminhará à Câmara Municipal Projeto de Lei com a Minuta proposta do Plano para a devida avaliação e consideração daquela cada de leis.

URBES

TRÂNSITO E TRANSPORTES

2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA – 14/03/2014

APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DAS PRINCIPAIS DIRETRIZES QUE NORTEIAM A ELABORAÇÃO DAS PROPOSTAS DO PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO E MOBILIDADE DE SOROCABA

FORMULÁRIO DE PERGUNTAS

NOME: **Vanessa Júnia Cortal**

ENTIDADE: **ASAC – Associação Sorocabana de Atividades para Deficientes Visuais**

Ter mais sinais sonoros e ter piso tátil nos terminais de ônibus.

Resposta:As duas solicitações se referem às questões pontuais ligadas às áreas de trânsito e de transporte coletivo que serão analisadas tecnicamente e aplicadas na medida do possível.

URBES

TRÂNSITO E TRANSPORTES

2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA – 14/03/2014

APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DAS PRINCIPAIS DIRETRIZES QUE NORTEIAM A ELABORAÇÃO DAS PROPOSTAS DO PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO E MOBILIDADE DE SOROCABA

FORMULÁRIO DE PERGUNTAS

NOME: Alexandra Cisotto Machado

ENTIDADE: Universidade de Sorocaba – UNISO – Arquitetura e Urbanismo

- 1 – Implantação de aero móvel, usando a linha férrea.
- 2 – Implantação de VLT ao invés de BRT pelo impacto de mobilidade e menor custo de implantação.
- 3 – Implantação de terminal intermodal na região central para transporte urbano.
- 4 – Retirar os ônibus interurbanos do centro do município e transferir o terminal interurbano para próximo da Rod. Castelo branco com ligação a Celso Charuri.
- 5 – Criar mini terminais de transferência para a linha dos corredores principais para os ônibus de transporte urbano.
- 6 – Obs.: Em minha opinião a redução de 5% no impacto é irrisória pelo custo que será necessário para todo o projeto.

Respostas:

1 – Enquanto o aero móvel é uma alternativa interessante, especialmente do ponto de vista ambiental, a demanda projetada para transporte coletivo nos horizontes futuros ao longo do trecho do leito ferroviário não justifica um investimento em aero móvel.

2 – Os sistemas de VLT possuem maiores custos de investimento relativo aos sistemas de BRT enquanto as capacidades são menores. Adicionalmente, o tempo de implantação tende a ser maior especialmente considerando a topografia de Sorocaba. Portanto, o sistema de BRT/BRS em Sorocaba é mais viável.

3 – Um dos grandes motivos para implantar o Terminal Intermodal (ferroviário e rodoviário) na Zona Leste do município, próximo ao entroncamento rodoviário formado pelas rodovias Dr. Celso Charurie Raposo Tavares, é integrar-se com o Trem Regional entre Sorocaba e São Paulo. Uma das duas estações do Trem Regional será implantada nesse mesmo local. O espaço próximo à Estação Ferroviária Central é muito mais limitado, com um volume de tráfego bastante expressivo e os investimentos necessários serão expressivamente

maiores relativos aos requeridos para a área proposta. Adicionalmente, o atual Terminal Rodoviário não possui capacidade suficiente para atender os usuários numa forma eficiente e confortável. O novo equipamento será mais amplo, de melhor acesso e atenderá a uma cidade do porte de Sorocaba e ajudará a descongestionar as avenidas Dom Aguirre e Juscelino Kubitschek de Oliveira. O atual terminal será adaptado em um terminal para atender as linhas suburbanas que atualmente não dispõem de um equipamento para a realização de embarque e desembarque de seus passageiros.

4 – O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade – PDTUM prevê isso para o Médio Prazo (2020). Veja resposta acima.

5 – Esse conceito já foi previsto no PDTUM, porém através de estações de embarque e desembarque de passageiros que serão implantadas nos corredores do BRT. Essa definição operacional será proposta pelos projetos funcionais do BRT que serão entregues nesse ano.

6 – Um aumento de 5% de participação modal para o transporte coletivo no Cenário Longo Prazo (2027) proposto em relação ao Cenário Longo Prazo (2027) do Prognóstico (quando a cidade não investe em nenhuma melhoria para o sistema de mobilidade) é significativo. Essa mudança modal significa que 55 mil pessoas mudarão principalmente do uso de auto para transporte coletivo. É importante entender também essa redução dentro do contexto de Sorocaba – uma cidade de médio porte do interior de São Paulo que tem padrões de urbanização mais voltados ao uso de automóvel, índices de crescimento da frota na cidade de 157% entre 2002 e 2013 e uma taxa de motorização (auto + moto) que passou de 30 para 64 veículos por grupo de 100 habitantes durante esse mesmo período.

URBES

TRÂNSITO E TRANSPORTES

2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA – 14/03/2014

APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DAS PRINCIPAIS DIRETRIZES QUE NORTEIAM A ELABORAÇÃO DAS PROPOSTAS DO PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO E MOBILIDADE DE SOROCABA

FORMULÁRIO DE PERGUNTAS

NOME: Sandra Yukabi Shirata Lanças

ENTIDADE: Universidade de Sorocaba – UNISO

1 – Considerar o melhor acesso do futuro terminal intermodal da rodovia Celso Charuri para à Universidade de Sorocaba (UNISO), levando-se em conta todas as modalidades de transporte; e levar em conta também a melhor sinalização, acesso e arborização para maior conforto dos pedestres e ciclistas, para os alunos, funcionários e visitantes (por exemplo, em épocas de aplicação de vestibular e concursos, 3ª idade, etc.).

2 – Informar publicamente os prazos para implantação dos projetos mencionados no Plano Diretor de Mobilidade e pontualmente como está sendo pensado a acessibilidade do terminal intermodal e outros sistemas de viário p/ a UNISO.

3 – Informar como vai ser o projeto para minimizar os efeitos negativos da poluição (aérea, de mananciais, etc.) na área da Universidade de Sorocaba.

Respostas:

1 – O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade – PDTUM propõe soluções mais estratégicas e menos específicas para áreas pontuais da cidade. Porém, essas recomendações importantes serão avaliadas e precisarão de estudos específicos para sua definição.

2 – Os prazos dos projetos recomendados no PDTUM estão e serão disponíveis para o público (através do nosso site). Um dos grandes motivos para implantar o Terminal Intermodal (ferroviário e rodoviário) na Zona Leste do município, próximo ao entroncamento rodoviário formado pelas rodovias Dr. Celso Charurie Raposo Tavares, é integrar-se com o Trem Regional entre Sorocaba e São Paulo. Uma das duas estações do Trem Regional será implantada nesse mesmo local. O espaço próximo à Estação Ferroviária Central é muito mais limitado, com um volume de tráfego bastante expressivo e

os investimentos necessários serão expressivamente maiores relativos aos requeridos para a área proposta. Adicionalmente, o atual Terminal Rodoviário não possui capacidade suficiente para atender os usuários numa forma eficiente e confortável. O novo equipamento será mais amplo, de melhor acesso e atenderá a uma cidade do porte de Sorocaba e ajudará a descongestionar as avenidas Dom Aguirre e Juscelino Kubitschek de Oliveira. O atual terminal será adaptado para atender as linhas suburbanas que atualmente não dispõem de um equipamento para a realização de embarque e desembarque de seus passageiros.

3 – O escopo do PDTUM não inclui um detalhamento de redução de emissões de gases do efeito estufa nem da despoluição dos mananciais.

URBES

TRÂNSITO E TRANSPORTES

2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA – 14/03/2014

APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DAS PRINCIPAIS DIRETRIZES QUE NORTEIAM A ELABORAÇÃO DAS PROPOSTAS DO PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO E MOBILIDADE DE SOROCABA

FORMULÁRIO DE PERGUNTAS

NOME: Pedrinho Bueno

ENTIDADE: CONJOV / Parlamento Jovem Paulista

1 – Qual o motivo de ser colocado para longo prazo a construção de um viaduto, que é de demanda antiga, ligando a Rua Ramon Haro Martini com a Caputera?

2 – Implantação de ciclovia ligando e extremo da Zona Leste, Brigadeiro Tobias, com o Centro.

Respostas:

1 – O prazo para a construção do viaduto ligando a Rua Ramon Haro Martini foi definido dentro da relação de obras prioritárias, considerando fatores como as demandas do transporte coletivo e do trânsito, índice de acidentes, congestionamentos, entre outros critérios técnicos que simularam o retorno dos benefícios das referidas obras.

2 – Quanto à implantação da ciclovia ligando o extremo da Zona Leste, Brigadeiro Tobias com o Centro, a sugestão será considerada na relação de novas vias para expansão da rede cicloviária dentro dos limites de competência do município. Esclarecendo que o maior trecho dessa ligação depende de aprovação do setor competente Estadual.

URBES

TRÂNSITO E TRANSPORTES

2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA – 14/03/2014

APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DAS PRINCIPAIS DIRETRIZES QUE NORTEIAM A ELABORAÇÃO DAS PROPOSTAS DO PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO E MOBILIDADE DE SOROCABA

FORMULÁRIO DE PERGUNTAS

NOME: Roberto Antonio Reis

ENTIDADE: Grupo Napi

1 - Se o Plano Diretor foi considerado as normas técnicas de acessibilidade que por lei já existem?

2 - Se é viável parada de ônibus para embarque de deficientes no Mercado Municipal? Por uma questão de segurança, porque hoje é inseguro.

Respostas:

1 – O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade - PDTUM especifica que os projetos têm de possuir acessibilidade universal, ou seja, seguir as normas brasileiras ABNT NBR9050. Além de cumprir as normas existentes em nível federal e municipal, as Diretrizes do Plano incorporam um componente de “Inclusão Social”, ou seja:

“**Diretriz 1: Ampliação da Mobilidade** – Ampliação da mobilidade da população de baixa renda especialmente no que se refere aos modos coletivo e não motorizados. E promoção de ações para garantir a todos, independentemente da capacidade de pagamento ou de locomoção, o direito de se deslocar e usufruir a cidade com autonomia e segurança.”

2 – O PDTUM propõe soluções mais estratégicas e menos específicas para áreas pontuais da cidade. Porém, essa recomendação importante e pontual será oportunamente avaliada, levando em considerações as questões operacionais e técnicas.

URBES

TRÂNSITO E TRANSPORTES

2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA – 14/03/2014

APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DAS PRINCIPAIS DIRETRIZES QUE NORTEIAM A ELABORAÇÃO DAS PROPOSTAS DO PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO E MOBILIDADE DE SOROCABA

FORMULÁRIO DE PERGUNTAS

NOME: Luzia Bertalha

ENTIDADE: Moradora do Bairro Cedrinho

1 – Será feito alargamento na Rua Atanázio Soares nas redondezas do Shopping Cidade? Se sim, há previsão de desapropriação?

2 – Há também boatos que haverá instalação de uma rotatória no Bairro Cedrinho próxima a Loja Havan. É verdade? Se sim, haverá desapropriações?

Respostas:

1 – Não há previsão de alargamento da Rua Atanázio Soares no Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade - PDTUM e no Plano Diretor Físico Territorial.

2 – Também não há previsão ou projeto para a instalação de uma rotatória no local indicado.

URBES

TRÂNSITO E TRANSPORTES

2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA – 14/03/2014

APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DAS PRINCIPAIS DIRETRIZES QUE NORTEIAM A ELABORAÇÃO DAS PROPOSTAS DO PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO E MOBILIDADE DE SOROCABA

FORMULÁRIO DE PERGUNTAS

NOME: Edson Ap. Vengilio

ENTIDADE:

Tenho notado que próximo dos horários de pico do rush, saem vários ônibus das garagens (ex. STU na Armando Pannunzio) para se deslocarem até os terminais para pegarem os passageiros e distribuírem para os diversos bairros da cidade. Estes veículos rodam vazios e passam pelos pontos lotados de passageiros, logo, se os mesmos estão se dirigindo aos terminais, não poderiam pegar os passageiros que estão nos pontos para não sobrecarregarem ainda mais o ônibus da linha normal que já vem lotado?

Já como estão se dirigindo para os terminais, então por que não embarcar o pessoal que já está no ponto para evitar a sobrecarga do veículo da linha normal?

Evitar ônibus lotados, utilizando os ônibus que rodam vazios para se deslocarem aos terminais para atenderem os horários de rush.

Resposta: O posicionamento de veículos para atender o pico da tarde é uma necessidade operacional para melhor suprir a demanda. Alguns desses veículos não estão seguindo para o terminal, e sim, para o ponto final de linhas que apresentam maior demanda no sentido bairro/centro como: 10 – SENAC, 30 – Brigadeiro Tobias, 31 – Cajuru, 53 – Éden, linhas 64 – Paço, 65 – Campolim e linhas 300 – Interbairros. Em alguns casos utilizamos os veículos para apoio nos corredores como nas Avenidas Américo de Carvalho e Washington Luís, onde a oferta de horários e quantidade de linhas é baixa. Contudo, é preciso considerar que se o veículo for realizar uma viagem normal até o terminal com embarque de passageiros pelo caminho, seu horário de saída da garagem terá que ser antecipando, o que fará com que o mesmo circule antes do horário de pico, quando o aumento de viagens nem sempre é necessário.

URBES

TRÂNSITO E TRANSPORTES

2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA – 14/03/2014

APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DAS PRINCIPAIS DIRETRIZES QUE NORTEIAM A ELABORAÇÃO DAS PROPOSTAS DO PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO E MOBILIDADE DE SOROCABA

FORMULÁRIO DE PERGUNTAS

NOME: Daniel Della ViolaGroppo

ENTIDADE: UNIFESP

Sugiro criação de uma rótula no sentido anti-horário nas vias perimetrais centrais, com a inserção do BRT e mudança de sentido de vias dentro do espaço central. De modo eliminar a necessidade de criação de nova “Afonso Vergueiro” (ligação da Av. General Osório e Av. Dom Aguirre).

Resposta:

A questão é pontual relativa à operação de trânsito. Haverá necessidade de um estudo específico para verificar a viabilidade operacional dessa alternativa. No entanto, duas das avenidas que compõem o nosso Anel Viário Central, avenidas Dom Aguirre e Afonso Vergueiro, são corredores arteriais de ligação entre regiões da cidade, o que já aparentemente inviabilizam tal proposta.

A criação de uma ligação viária entre as avenidas General Osório e Dom Aguirre está atrelada à implantação do Trem Regional São Paulo/Sorocaba, que prevê a adequação e reativação da atual estação ferroviária central que necessitará de um sistema viário de acesso juntamente com áreas de estacionamento.

URBES

TRÂNSITO E TRANSPORTES

2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA – 14/03/2014

APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DAS PRINCIPAIS DIRETRIZES QUE NORTEIAM A ELABORAÇÃO DAS PROPOSTAS DO PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO E MOBILIDADE DE SOROCABA

FORMULÁRIO DE PERGUNTAS

NOME: José Antonio Santos

ENTIDADE: Brigadeiro Tobias

1 – Quantos shopping centers estão instalados na cidade? Fica visível que a cidade nas últimas 3 décadas ficou nas mãos dos investidores, sem nenhuma preocupação com a mobilidade urbana.

2 – Hora do rush. Ocorrência de maior número de pessoas saindo na mesma hora para trabalhar e voltando na mesma hora para o lar. O que podemos fazer? Diferenciar os horários de trabalho. Escalonamento (indústria, comércio, escolas e prestadores de serviço).

3 – Discutir esse assunto amplamente com a sociedade organizada e representantes de todas as categorias de trabalhadores. Mobilidade Urbana tem que ser igualitário para toda cidade.

Respostas:

1 – A implantação de centros comerciais em Sorocaba somente é viabilizada após realização de consulta ao setor competente do uso do solo, que certifica ao proprietário de determinada área a possibilidade ou não da edificação de empreendimento comercial de grande porte dentro das regras estabelecidas no Plano Diretor do município. Observados os critérios técnicos permitidos para a construção, o projeto então segue para a avaliação das interferências com o Sistema Viário, notadamente com o impacto produzido pelas demandas de deslocamentos gerados e atraídos, que deverão ser compensadas pelo proprietário. Tal rotina está estabelecida pelos setores competentes da Prefeitura, porém necessita de uma regulamentação mais detalhada prevista no Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade - PDTUM por meio da implantação de diretrizes para regulamentar a questão e estabelecer rotinas de análises e medidas mitigadoras e compensatórias para toda edificação ou evento considerado como polo gerador de tráfego.

2 – Na realidade, mesmo não havendo uma determinação municipal para o escalonamento de horários para a entrada das pessoas no trabalho nos diversos segmentos do município, isso já ocorre de forma informal, pois a maioria das indústrias já tem um horário de entrada de seus funcionários diferente da entrada dos funcionários do comércio, dos shoppings centers, das escolas, dos bancos, dos serviços públicos e dos prestadores de serviço.

Mesmo assim, em qualquer país do mundo, haverá sempre horários de pico que concentrarão um maior número de pessoas se deslocando ao mesmo tempo para o trabalho.

3 – O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade - PDTUM está sendo discutido com todos os representantes da sociedade, inclusive com duas audiências públicas já realizadas. O Projeto de Lei ainda será enviado à Câmara Municipal para que seja debatido, antes de ser aprovado.

URBES

TRÂNSITO E TRANSPORTES

2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA – 14/03/2014

APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DAS PRINCIPAIS DIRETRIZES QUE NORTEIAM A ELABORAÇÃO DAS PROPOSTAS DO PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO E MOBILIDADE DE SOROCABA

FORMULÁRIO DE PERGUNTAS

NOME: Amarildo Bocci

ENTIDADE: Líder Comunitário ZI

- 1 – Rua Dunlop com a Av. Independência. Seria possível uma lombada no sentido bairro centro
- 2 – Abertura urgente do trânsito na Av. Independência com a Rua João Mustafá no bairro do Éden?
- 3 – Semáforo de conta giro nas marginais, já que muitos motoristas seguem atrás de ônibus.

Respostas:

1 – Trata-se de uma questão pontual. Não consta na programação a implantação de ondulação transversal – lombada - para a Rua John BoydDunlop. A URBES realizará estudos técnicos no local.

2 – Outra questão pontual. A reabertura do canteiro da Avenida Independência com a Rua João Mustafá, bem como a semaforização da interseção, está em fase de implantação devendo ser concluída em breve.

3 – Nova questão pontual. A implantação de dispositivo regressivo auxiliar em conjuntos semaforicos ainda não possui regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, motivo pelo qual a utilização no Município ocorreu em caráter experimental no entorno das Áreas de Transferência. Vale destacar que, à luz do artigo 28 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, o condutor deverá a todo o momento ter o controle de seu veículo, conduzindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança no trânsito, mantendo distância do veículo à sua frente de forma a visualizar o conjunto semaforico dentre outros.

URBES

TRÂNSITO E TRANSPORTES

2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA – 14/03/2014

APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DAS PRINCIPAIS DIRETRIZES QUE NORTEIAM A ELABORAÇÃO DAS PROPOSTAS DO PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO E MOBILIDADE DE SOROCABA

FORMULÁRIO DE PERGUNTAS

NOME: Ismeu da Silva

ENTIDADE: Faz. Lagos

Por que a Zona Leste não foi contemplada com o Plano de Mobilidade?

Resposta: A Zona Leste foi contemplada com diversas propostas de intervenções viárias nos diferentes prazos no Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade – PDTUM, conforme apresentado nas Audiências Públicas.

URBES

TRÂNSITO E TRANSPORTES

2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA – 14/03/2014

APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DAS PRINCIPAIS DIRETRIZES QUE NORTEIAM A ELABORAÇÃO DAS PROPOSTAS DO PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO E MOBILIDADE DE SOROCABA

FORMULÁRIO DE PERGUNTAS

NOME: Francisco de Assis Gonçalves Valerio

ENTIDADE: Iporanga II

1 – Sabemos que o transporte coletivo da cidade, principalmente em horário de pico é muito ruim, pois recebemos muitas reclamações e temos que os ônibus em algumas regiões demoram mais de uma hora, por exemplo: Campininha, Iporanga, Hollingsworth, Caputera.

2 – Sobre a Zona Azul na cidade, ou seja, os estacionamentos que estão sendo tomados por flanelinhas que cobram para estacionar nas vias públicas.

3 – Lombadas nas ruas da cidade, pois os motoristas e motociclistas andam em alta velocidade provocando acidentes constantes todos os dias.

Respostas:

1 – Questão pontual. A avaliação dos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano não classifica o transporte coletivo como “muito ruim”, contudo, em razão da sua dinâmica o Sistema é avaliado e aferido para a promoção de melhorias. Quanto às linhas mencionadas iremos ponderar a demanda e a oferta para avaliarmos as necessidades técnicas de ajustes.

2 – A Prefeitura está finalizando um Projeto de Lei a ser encaminhado à Câmara Municipal para que a mesma autorize o Poder Público a conceder os serviços, através de regular processo licitatório, objetivando a sua modernização, melhoria e expansão da Zona Azul. O ato de exigir o pagamento de valores para a “guarda” do veículo sob o risco de que este venha a sofrer danos, constitui crime de extorsão. Nos casos de incômodo provocado por intimidações ou outras posturas dos chamados “flanelinhas”, a Polícia Militar deve ser acionada para adotar as medidas cabíveis.

3 – A utilização indiscriminada de ondulações transversais (lombadas) é vedada pelo Código de Trânsito Brasileiro – CTB e pelas Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN. A função do dispositivo é incentivar a redução da velocidade em pontos considerados críticos face o registro de acidentes ou alta demanda de pedestres, sendo que para

motocicletas os efeitos do dispositivo causam menos impactos que para automóveis. Para reverter a situação descrita o CONTRAN, em conjunto com os Departamentos Estaduais de Trânsito, tem trabalhado em uma maneira de melhor formar o condutor da motocicleta de maneira que ele venha a ser mais consciente em suas ações. Nesse sentido, também a Gerência de Educação para o Trânsito da URBES desenvolve ações e campanhas educativas para inculcar no motociclista o quão preciosa é sua vida para ser desperdiçada com atitudes impensadas.

URBES

TRÂNSITO E TRANSPORTES

2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA – 14/03/2014

APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DAS PRINCIPAIS DIRETRIZES QUE NORTEIAM A ELABORAÇÃO DAS PROPOSTAS DO PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO E MOBILIDADE DE SOROCABA

FORMULÁRIO DE PERGUNTAS

NOME: Claudio Robles

ENTIDADE: AA25

1 – Acessibilidade Universal – neste item destacamos dois pontos obrigatórios a serem cobertos com ações determinadas para atendimento para inclusão social, que representa a acessibilidade para deficientes físicos. Não poderíamos deixar de lado. Pela previsões até 2030 teremos cerca de 25% da população com pessoas com mais de 60 anos. Será a maior concentração populacional do país, é absolutamente imperioso colocarmos isso já planejado e com ações definidas e em cronograma.

2 – Estruturação Urbana – Precisamos promover a inclusão social de Aparecidinha e Brigadeiro em Sorocaba. O cidadão dessa região perguntado diz morar em Brigadeiro ou Aparecidinha e não em Sorocaba. Na área mais rural falta tudo. Rede de água, telefonia, sinal de rádio e TV, internet, estradas principais asfaltadas, como em todos municípios vizinhos. Brigadeiro, Inhayba, não têm como crescer. Está bloqueado pelo centro. Não há como melhorar o acesso à rodovia que nunca deveria ter sido retificada no centro do bairro e sim como em projeto original.

Respostas:

1 – A questão da acessibilidade será devidamente analisada e as adaptações e ajustes no mobiliário urbano deverão ser adequados para o devido fim. Salientamos que a frota do transporte coletivo já conta com 90% dos veículos adaptados para o transporte de deficientes físicos.

2 – O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade - PDTUM prevê diversas propostas de intervenções viárias e de transporte coletivo que beneficiarão e integrarão ainda mais os bairros de Aparecidinha e de Brigadeiro Tobias.

URBES

TRÂNSITO E TRANSPORTES

2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA – 14/03/2014

APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DAS PRINCIPAIS DIRETRIZES QUE NORTEIAM A ELABORAÇÃO DAS PROPOSTAS DO PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO E MOBILIDADE DE SOROCABA

FORMULÁRIO DE PERGUNTAS

NOME: Henrique Frey

1 – Gostaria de obter detalhamento quanto a ideia de adensamento presente na implementação do TOD. Há alguma relação com a proposta mais ampla do Plano Diretor Territorial? Está prevista a promoção da democratização e diversificação da ocupação do espaço? Algum projeto habitacional que priorize ou se valha da mescla do atendimento da população de baixa renda?

2 – Gostaria que o Sr. Renato Gianolla comentasse as frases: “Vamos ver se bate alguma coisa”, sobre o confronto do diagnóstico apresentado com as propostas das empresas que participarão da licitação de implantação do BRT.

E também: “Não é muito, mas é sim”, sobre os ganhos do uso de transporte coletivo no futuro.

Respostas:

1 – O *Transit Oriented Development*(TOD) – Desenvolvimento Orientado pelo Transporte é uma das estratégias mais eficazes para promover urbanização sustentável ligando o planejamento do uso do solo com o de transporte que está ligado ao Plano Diretor Físico Territorial do Município. Dentre seus conceitos, temos:

Políticas de promoção de uma maior densidade de residências, postos de trabalho, lojas e serviços nas proximidades da rede de transporte coletivo, oferecendo facilidades de acesso ao sistema e um serviço de alta qualidade;

Maximização do acesso ao transporte coletivo para incentivar os residentes ou usuários a satisfazerem suas necessidades básicas, profissionais e sociais sem usar o automóvel;

Padrões de usos do solo mistos (residencial + comercial) que tornam viável o transporte coletivo (física e economicamente);

Promove a integração social e cria espaços que valorizem as atividades comunitárias.

Dentre outros objetivos, o TOD tem o intuito de gerar ganhos de escala no investimento e um melhor retorno financeiro e econômico na infraestrutura de transporte coletivo:

- Incentivos Financeiros:

- Oportunidades para a dinamização do mercado imobiliário;
- Diversificação e intensificação de atividades aumentam a atratividade das áreas promovendo exploração mais intensa e lucrativa dos terrenos.

- Outros Ganhos Sociais Indiretos:

- Melhoria da qualidade do ar e da saúde pública através de reduções em emissões de carbono;
- Aumento de segurança pública (Conceito - “Olhos na Rua”).

2 – Com relação à proposta dos 10 serviços troncais do BRT propostos pelo Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade – PDTUM à Curto Prazo, eles podem divergir das propostas que serão apresentadas pelas seis empresas autorizadas no Processo de PPP do BRT em andamento, para a realização dos estudos de implantação dos Corredores de BRT Norte/Sul e Leste/Oeste da cidade. A Prefeitura irá analisá-las, conjuntamente com a proposta do PDTUM, e irá definir a melhor tecnicamente para ser implantada. “Se não bater”, provavelmente a proposta não será aceita pelo Poder Público, porque foge dos estudos apresentados pelo PDTUM.

Com relação aos ganhos percentuais do uso do transporte coletivo na divisão modal no futuro, um aumento de 5% de participação modal para o transporte coletivo no Cenário Longo Prazo (2027) proposto em relação ao Cenário Longo Prazo (2027) do Prognóstico (quando a cidade não investe em nenhuma melhoria para o sistema de mobilidade) é significativo. Essa mudança modal significa que 55 mil pessoas mudarão principalmente do uso de auto para transporte coletivo. É importante entender também essa redução dentro do contexto de Sorocaba – uma cidade de médio porte do interior de São Paulo que tem padrões de urbanização mais voltados ao uso de automóvel, índices de crescimento da frota na cidade de 157% entre 2002 e 2013 e uma taxa de motorização (auto + moto) que passou de 30 para 64 veículos por grupo de 100 habitantes durante esse mesmo período. Portanto, o percentual de 5% individualizado é “baixo”, mas não o é pelas explicações retro citadas.

URBES

TRÂNSITO E TRANSPORTES

2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA – 14/03/2014

APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DAS PRINCIPAIS DIRETRIZES QUE NORTEIAM A ELABORAÇÃO DAS PROPOSTAS DO PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO E MOBILIDADE DE SOROCABA

FORMULÁRIO DE PERGUNTAS

NOME: Vereador Luis Santos

ENTIDADE: Câmara Municipal

- 1 – Ligação Jd. Zulmira – Vila São João para médio prazo.
- 2 – Reserva de espaços públicos para implantação de equipamentos intermodais evitando desapropriações.
- 3 – Criação de abrigos especiais para pessoas trabalhadoras com deficiências para ligação com o transporte fretado.
- 4 – Calçada em toda a região central e transporte de usuários de veículos movidos à energia elétrica ou solar.

Respostas:

1 – O Eixo Mário Covas, com a implantação do segundo viaduto da Humberto de Campos que está em implantação, ampliará e beneficiará a ligação entre as regiões solicitadas. Devido à demanda e ao custo financeiro da obra, essa nova ligação foi programada para o longo prazo.

2 – Está sendo considerado na medida do possível.

3 – A URBES irá verificar junto às entidades representativas em quais locais ocorrem as maiores concentrações de demanda e avaliarmos a viabilidade econômica e operacional para soluções possíveis. Salientamos que a frota do transporte coletivo já conta com 90% dos veículos adaptados para o transporte de deficientes físicos.

4 – O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade – PDTUM prevê a ampliação dos calçadões na Região Central da cidade, especificamente na Rua da Penha entre as ruas Padre Luís e Monsenhor João Soares, através de uso compartilhado, e também o alargamento das calçadas em diversas ruas na Área central, com o objetivo de priorizar a circulação de pedestres. Entendemos como inviável tanto para o Sistema Viário como para o Transporte Coletivo, e até mesmo para a sobrevivência do Centro, fechar toda a Área Central para o tráfego de veículos.