



Plano Municipal de **MOBILIDADE URBANA**

Roteiro da Audiência

1º Exposição do conteúdo técnico:

- Participação Social
- Dados gerais da mobilidade em Mogi das Cruzes
- Transporte Coletivo
- Sistema Viário e Circulação
- Segurança Viária
- Área Central
- Transporte Cicloviário
- Pedestres e Calçadas
- Prognóstico

2º Palavra do público: apresentação de comentários e sugestões

OBJETIVOS DO NOVO PLANO (PlanMob MOGI 2015)

Atualizar os planos anteriores (PTTM e Plano Viário) ao momento atual

Promover análises prospectivas da mobilidade da cidade para um horizonte de 10 e de 20 anos

Avaliar a política de mobilidade do município frente à Lei Federal da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Elaborar diretrizes e normas gerais para o planejamento integrado da gestão urbana e de mobilidade

Definir um Plano de Ações para a Mobilidade em Mogi

Definir Plano de Investimentos contendo o conjunto de obras, serviços e tecnologias necessárias para a efetivação do Plano de Ação

Atualizar as diretrizes institucionais e de gestão da política de mobilidade urbana do Município

Atualizar a Lei de Mobilidade do Município

REFERÊNCIAS PARA O PLANO

Lei Federal 12.587/2012

- Define as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Lei Municipal 6.288/2009

- Aprovou o PTTM de 2008 e estabeleceu as diretrizes da política de mobilidade municipal e um conjunto de ações

Plano Municipal de Transporte e Trânsito Urbano e Rural Integrado - PTTM

- Apresenta o referencial de mobilidade urbana em Mogi das Cruzes em 2008 e estabelece ações e projetos para os diferentes sistemas de mobilidade da cidade

Plano Viário Urbano e Rural do Município de Mogi (2008)

- Apresenta o detalhamento das propostas de estruturação do sistema viário da cidade

Plano Diretor do Município / Lei Complementar 46/2006

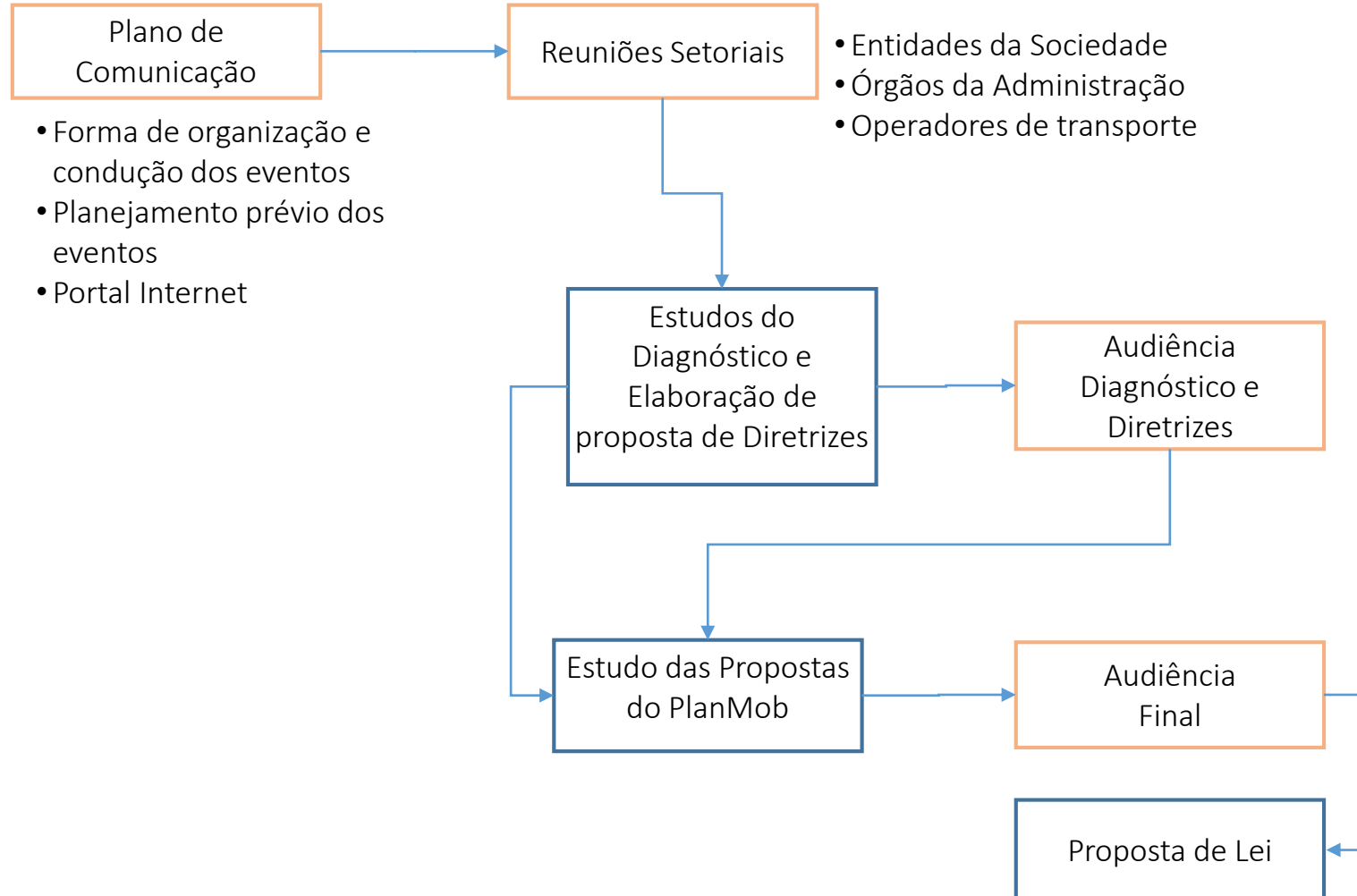
- Estabelece a política de desenvolvimento urbano e rural de Mogi das Cruzes

Estudos em desenvolvimento para uma nova Lei de Uso e Ocupação do Solo

Mobilização Social



ORGANIZAÇÃO DOS TRABALHOS – Processo de Comunicação



Processo de Mobilização Social

O processo de discussão pública foi realizado em **ETAPAS**, cada uma voltada para um objetivo específico, envolvendo atores diferenciados:

- a) Reuniões de apresentação do Plano de Trabalho
 - ✓ Conselho Municipal de Transporte e Trânsito
 - ✓ Comissão de Transportes da Câmara Municipal
- b) Oficinas temáticas de construção de conteúdos
 - ✓ SETRAN
 - ✓ Administradores Regionais da PMMC
 - ✓ Permissionários do serviço de táxi
 - ✓ Representantes de idosos e portadores de necessidades especiais
 - ✓ Cicloativistas
 - ✓ Concessionárias do serviço de transporte coletivo
- c) Seminários de apresentação do diagnóstico preliminar
 - ✓ Representantes de bairros e lideranças comunitárias
 - ✓ Representantes do setor empresarial
 - ✓ Urbanistas
- d) Audiências públicas
 - ✓ **Apresentação e discussão do diagnóstico**
 - ✓ Apresentação e discussão de diretrizes e propostas

Processo de Mobilização Social

Para apoiar o processo de comunicação durante a elaboração do Plano de Mobilidade, a Prefeitura criou, no seu **SITE**, um espaço especialmente destinado à divulgação e acompanhamento do processo:

The screenshot shows a website interface for the 'Plano Municipal de MOBILIDADE URBANA' of Mogi das Cruzes. On the left is a navigation menu with items like 'Secretário', 'Missão', and 'Transporte Coletivo'. The main content area features a breadcrumb trail 'Home > Transportes > Plano de Mobilidade Urbana', tabs for 'PLANO', 'AGENDA', and 'SUGESTÕES', and a large graphic with the title 'Plano Municipal de MOBILIDADE URBANA'. Below the graphic is a text block explaining that the city is revising its urban mobility plan, developed by 'Oficina Consultores Associados', to improve pedestrian, cyclist, and public transport. A right sidebar contains a blue banner for 'MÊS DE ANIVERSÁRIO REPLETO DE OBRAS' with logos for 'AVANÇA MOGI' and '455 ANOS', and a 'VEJA TODAS' button. Below that is a 'PREFEITURA' section with a list of departments: Gabinete, Secretarias, Coordenadorias, Autarquias, Conselhos, and Outros Órgãos, each with a dropdown arrow and an 'OK' button.

Home > Transportes > Plano de Mobilidade Urbana

PLANO AGENDA SUGESTÕES

Plano Municipal de
MOBILIDADE URBANA

A Prefeitura de Mogi das Cruzes está revisando o Plano de Mobilidade Urbana do município. O trabalho, desenvolvido pela empresa Oficina Consultores Associados, irá nortear as ações e intervenções a serem realizadas pela Administração Municipal nos próximos anos, para a melhoria da circulação de pedestres, ciclistas, veículos e do transporte coletivo.

De acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, os municípios com mais de 20 mil habitantes precisam ter o Plano de Mobilidade Urbana aprovado e transformado em lei, fazendo parte do Plano Diretor e enviado ao Ministério das Cidades, para ter direito a receber recursos federais para obras na área de mobilidade urbana.

MÊS DE ANIVERSÁRIO REPLETO DE OBRAS

AVANÇA MOGI
TRABALHA. MODERNIZAÇÃO. QUALIDADE DE VIDA.

455 ANOS

PREFEITURA DE MOGI DAS CRUZES

VEJA TODAS

PREFEITURA

Gabinete OK

Secretarias OK

Coordenadorias OK

Autarquias OK

Conselhos OK

Outros Órgãos OK

Balanco geral de contribuições

Origem	Sistema Viário	Trânsito	Transporte Coletivo	Táxi	Transporte Cicloviário	Pedestres	Gestão	Outros	Total
Administradores Regionais	8	10	21		1	4			44
Cicloativistas					4				4
CMMC	2	4	1		8	3	2	3	23
Concessionárias	2	3	4						9
Idosos e PNE		2	7			7	2		18
Sociedade Civil	3	4	9		4	2			22
Taxistas	2	6	2	3		3			16
Urbanistas	4	1							5
SETRAN	1	2	3			1	1		8
Site	13	8	16		10	8		3	58
Total	35	40	63	3	27	28	5	6	207

Balanço geral de contribuições

Tema	Natureza	Qtde
Pedestres (26)	Obra calçada	5
	Obra localizada	4
	Planejamento	4
	Programa	13
Táxi (3)	Gestão da circulação	1
	Gestão do serviço	2
Trânsito (42)	Controle Operacional	2
	Estacionamento	10
	Fiscalização	5
	Gestão da circulação	5
	Obra localizada	1
	Outros	1
	Programa	1
	Regulamentação do transporte de cargas	4
	Sinalização de trânsito	5
	Sinalização semafórica	8
Transporte Cicloviário (28)	Campanhas	8
	Gestão da circulação	1
	Implantação de ciclovia	17
	Outros	1
	Programa	1

Tema	Natureza	Qtde
Transporte Coletivo (63)	Acessibilidade	3
	Campanhas	4
	Capacitação	2
	Fiscalização	4
	Gestão do serviço	2
	Implantação de ciclovia	1
	Integração	4
	Obra localizada	1
	Obra Terminal	7
	Planejamento Operacional	23
	Programa	10
	Trem Metropolitano	2
	Viário (35)	Gestão da circulação
Obra calçada		1
Obra localizada		3
Obra viária		20
Pavimentação		6
Programa		3
Gestão (4)	Institucional	1
	Legislação	3
Outros (6)	Controle Urbano	4
	Outros	2
Total		207

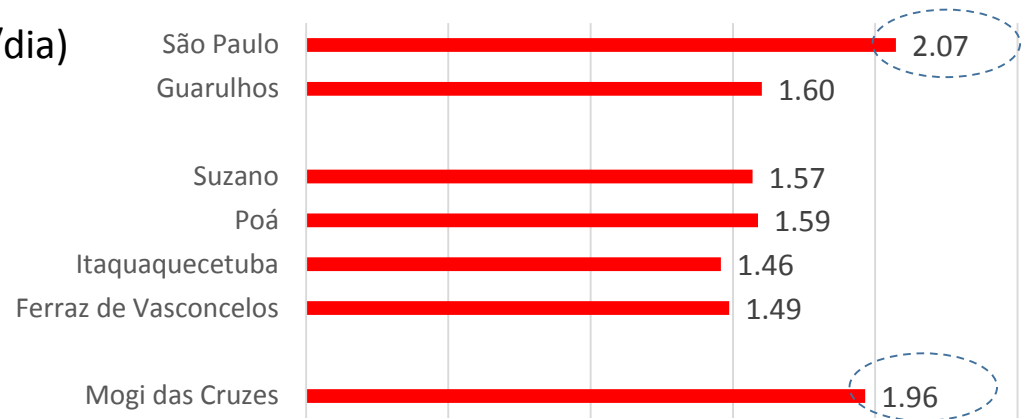
Mobilidade



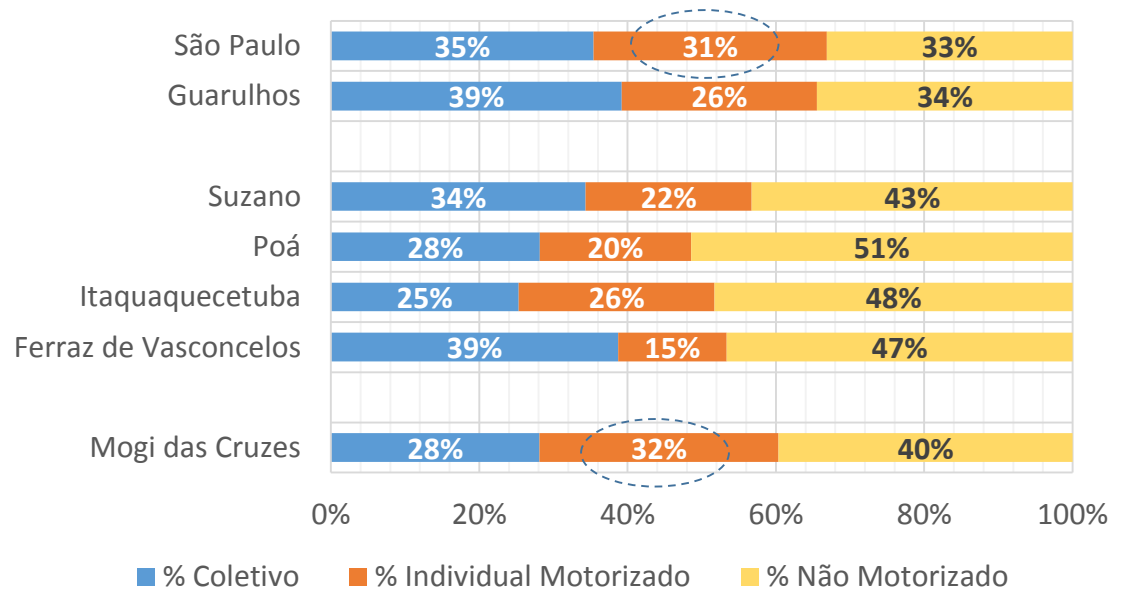
Os indicadores de mobilidade de Mogi em 2007 apresentavam uma maior participação das viagens motorizadas individuais do que as coletivas.

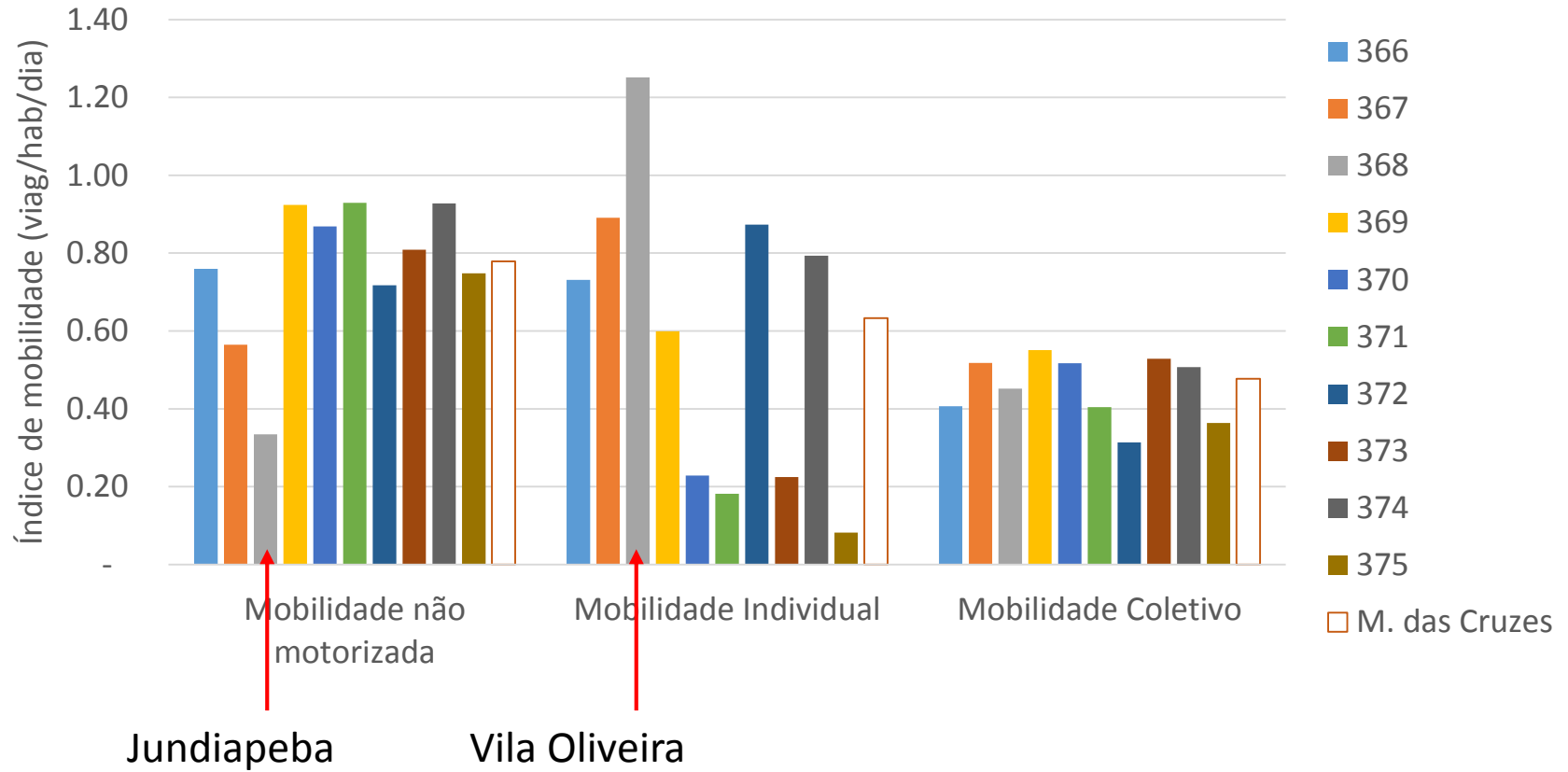
Modo	Viagens	Div. Modal	Pessoas	Mob. Móvel	Mob. Total
Transp. Coletivo	181.032	24,69%	72.224	2,507	0,485
Transp. Individual Motorizado	261.590	35,68%	77.057	3,395	0,701
Não Motorizado	290.562	39,63%	95.191	3,052	0,779
Sem viagens			128.655	0,000	
Total	733.184	100%	373.127	1,965	1,965

Índice de Mobilidade (viagens/hab./dia)

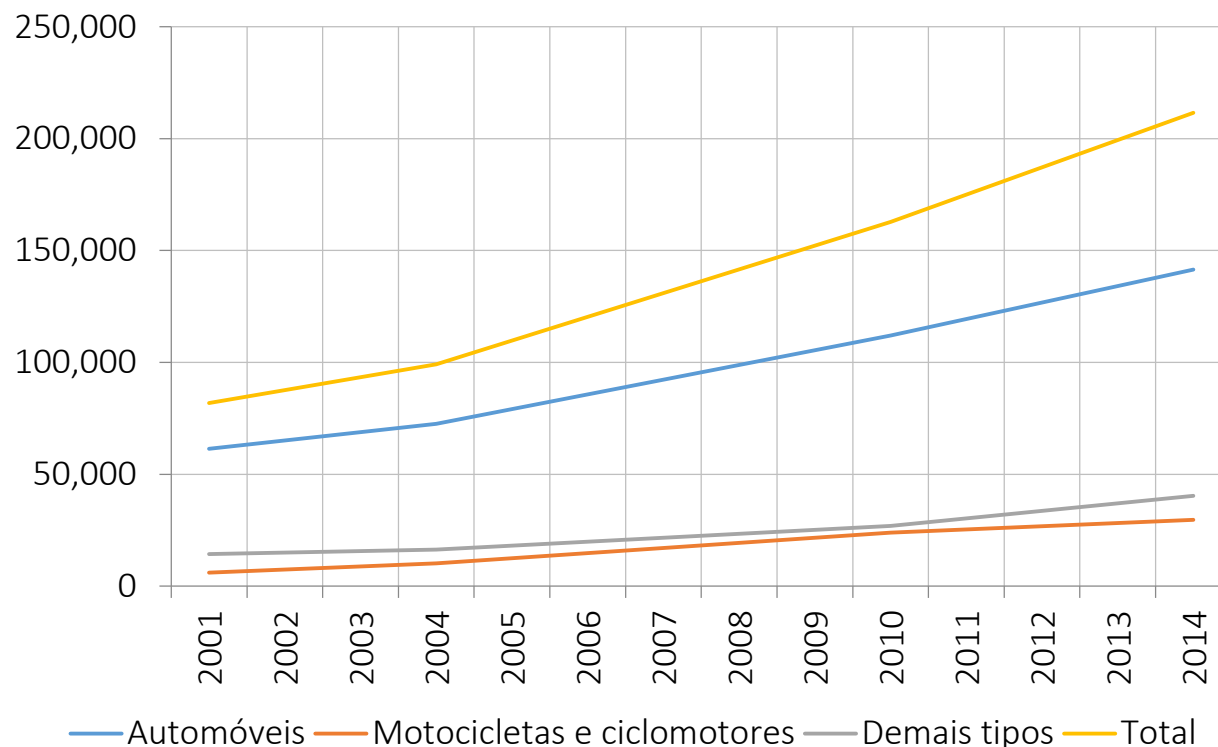


Divisão Modal





Nos últimos 4 anos, Mogi teve um crescimento de 26% na frota de automóveis e de 24% na de motocicletas, para um crescimento de 5% da população. Isto deve ter se refletido em uma elevação da participação do modo individual motorizado.



Transporte Coletivo

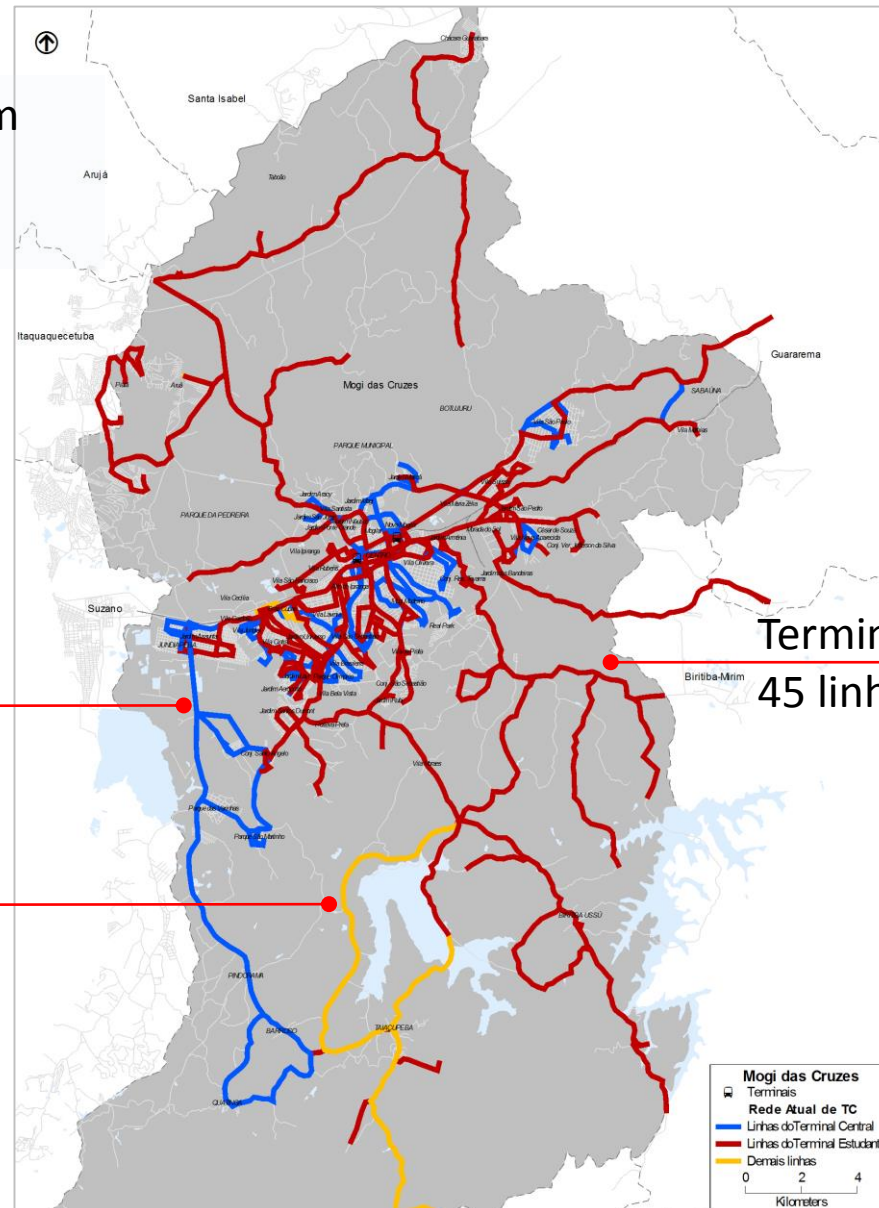


O serviço está estruturado em
134 serviços:
81 Linhas + 53 atendimentos

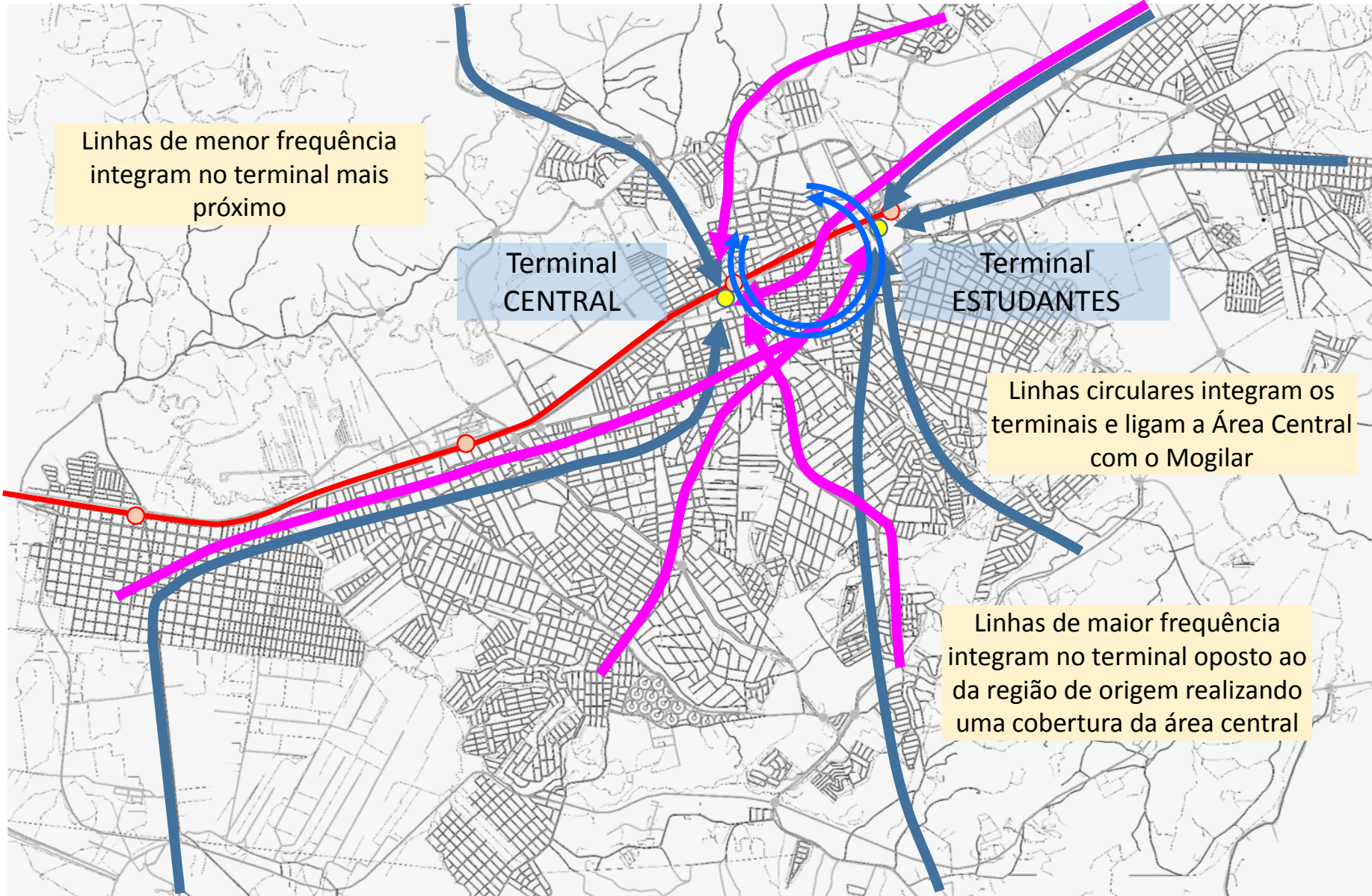
Terminal Central
34 linhas

Locais: 3 linhas

Terminal Estudantes:
45 linhas

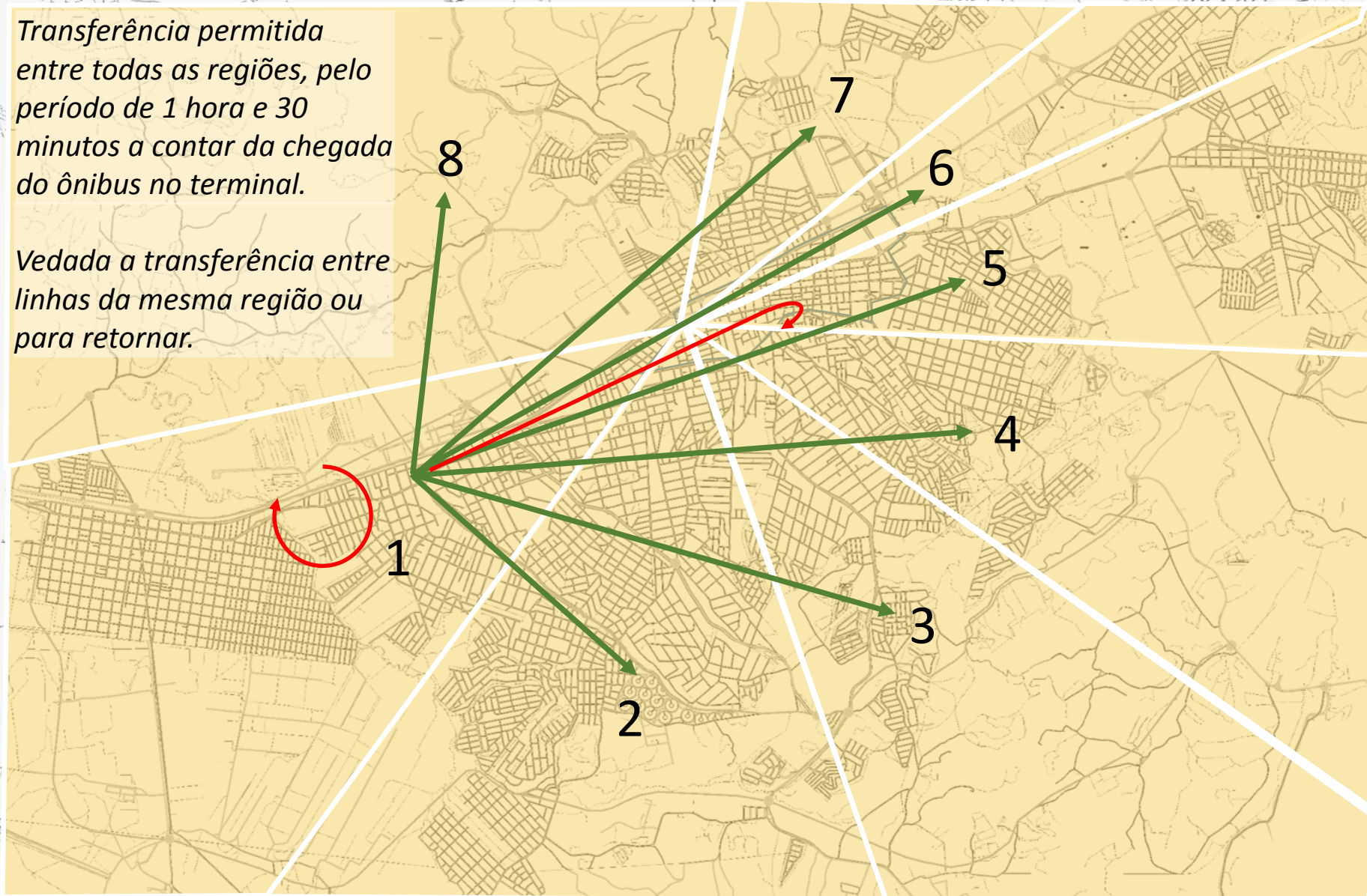


Estrutura da REDE



*Transferência permitida
entre todas as regiões, pelo
período de 1 hora e 30
minutos a contar da chegada
do ônibus no terminal.*

*Vedada a transferência entre
linhas da mesma região ou
para retornar.*



TERMINAL CENTRAL

34 Linhas

2.443 partidas

81 partidas na hora pico manhã

86 ônibus



TERMINAL ESTUDANTES

45 Linhas

2.601 partidas

81 partidas na hora pico manhã

130 ônibus

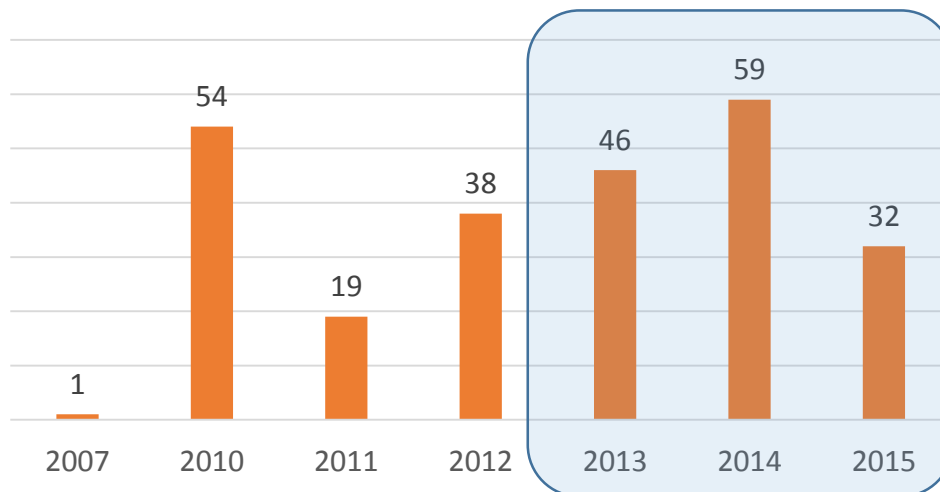
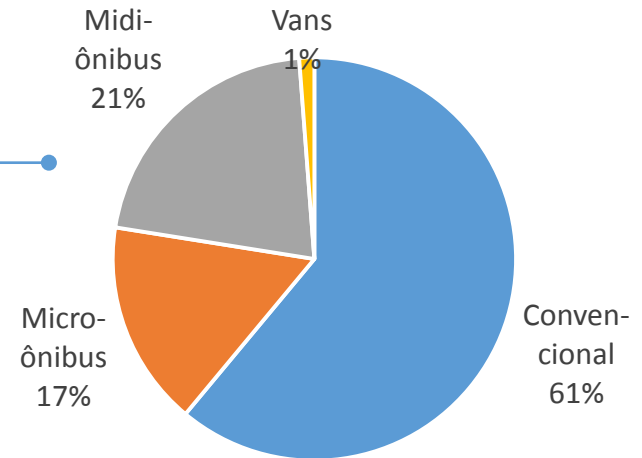


Frota de **243 veículos**, sendo empregados **218 na operação nos horários de pico.**

Veículos convencionais, sem maiores diferenciais tecnológicos, mas 100% acessíveis.

Reclamações nas audiências setoriais quanto à manutenção dos elevadores.

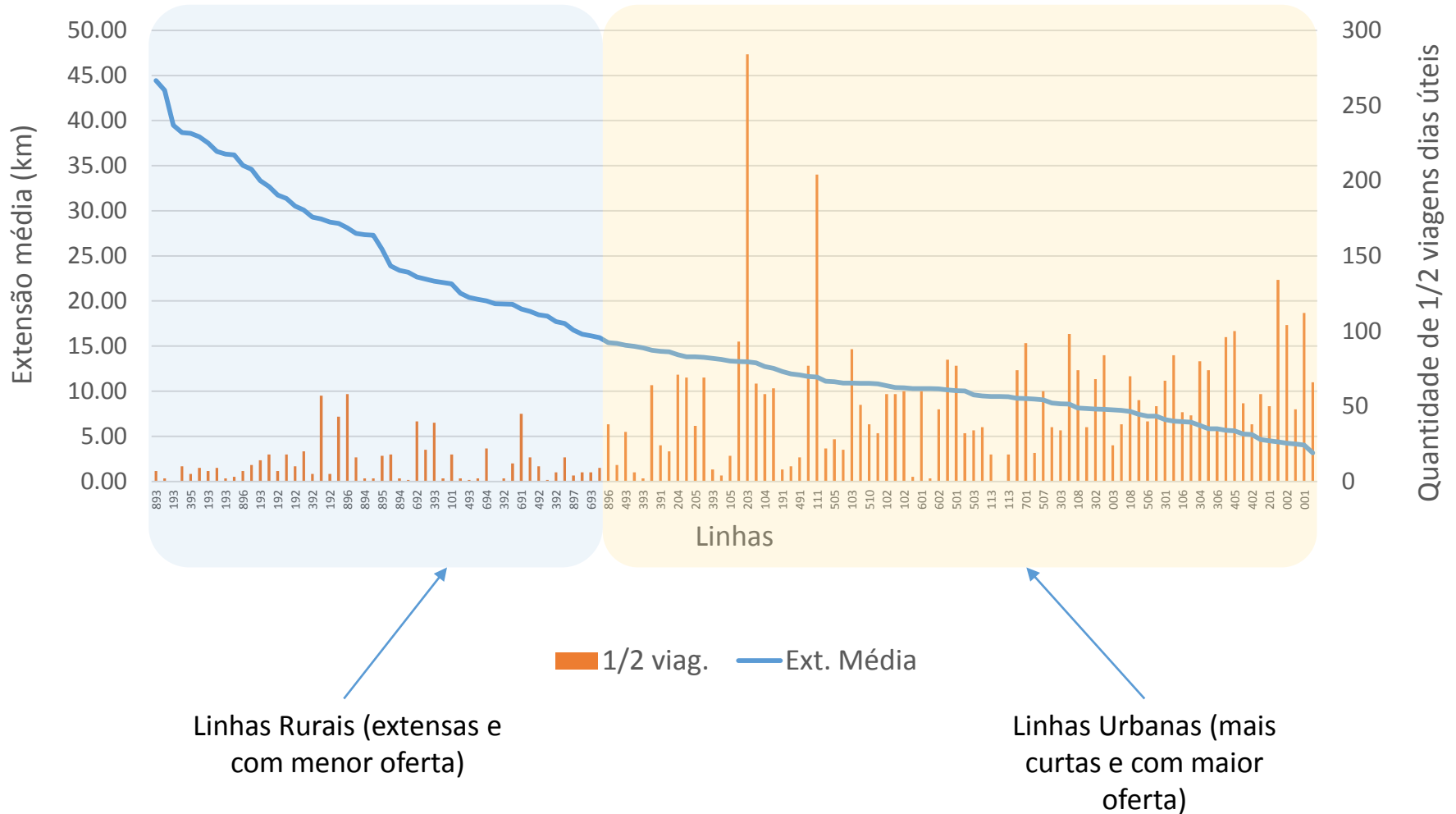
A frota é bastante nova, com **idade de 2,5 anos.**



Grande Variação de extensões

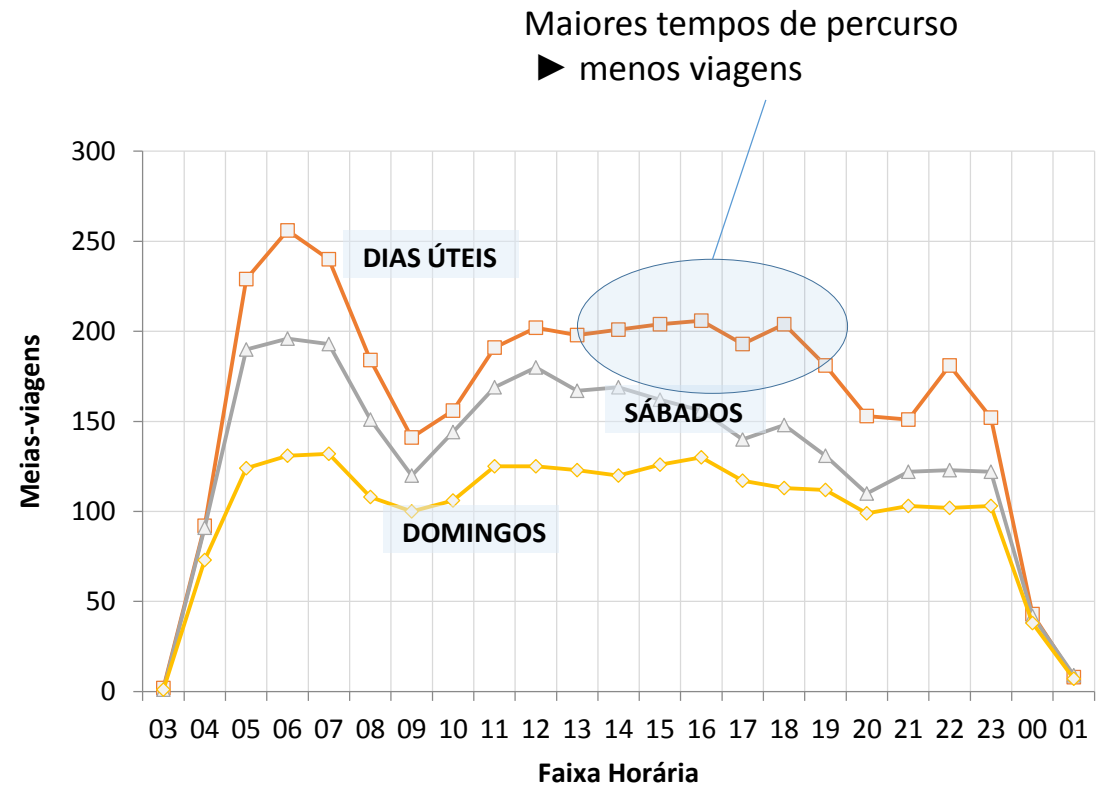
Máxima	87,89
km Média	16,4 km
Mínima	6,32 km

Extensão média das linhas x oferta de viagens



Oferta diária de viagens

DIAS ÚTEIS:.....5.171
SÁBADOS:.....4.178
DOMINGOS:....3.150



Apesar da frota ser a mesma nos picos manhã e tarde, o efeito do tráfego a tarde, resulta em uma menor quantidade de viagens, com prejuízos à oferta de viagens e maiores tempos de espera dos passageiros.

A estrutura da rede de transporte coletivo resulta em uma expressiva parcela de linhas com intervalos maiores (30 minutos ou mais)

Linhas com intervalos menores

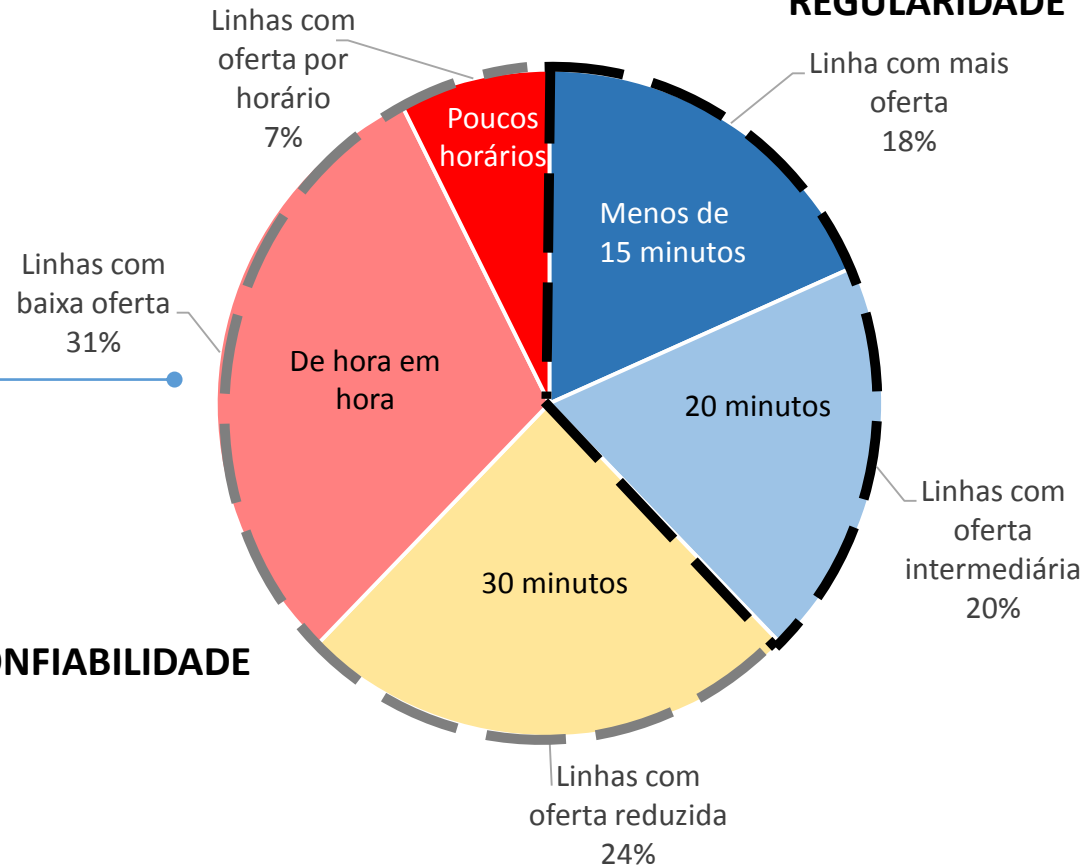
- **REGULARIDADE;**
- Oferta adequada.

Linhas com intervalos maiores

- **CONFIABILIDADE**
- Boa informação ao usuário;
- Garantia de cumprimento dos horários;
- Rápida reposição de veículos no caso de quebras.

CONFIABILIDADE

REGULARIDADE



A atuação da empresa operadora e a eficácia do seu Controle Operacional é muito importante

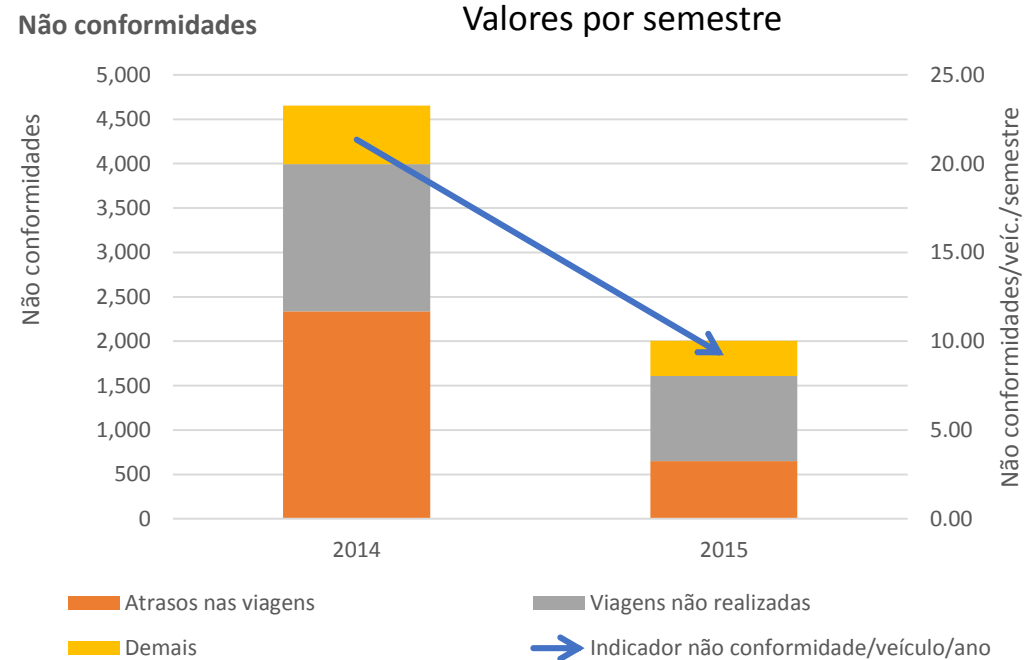
Observa-se que a Secretaria de Transportes atua no controle dos horários e na fiscalização.

As irregularidades caíram bastante de 2014 para 2015.

Novas formas de controle por indicadores de qualidade, planos de gestão pela qualidade, avaliação dos fatores que levam às falhas, podem favorecer a redução maior de problemas



O Monitoramento Automático da Operação é muito importante para isto.



Fiscalização da frota – elevadores (2014)

Vistorias – 6.078

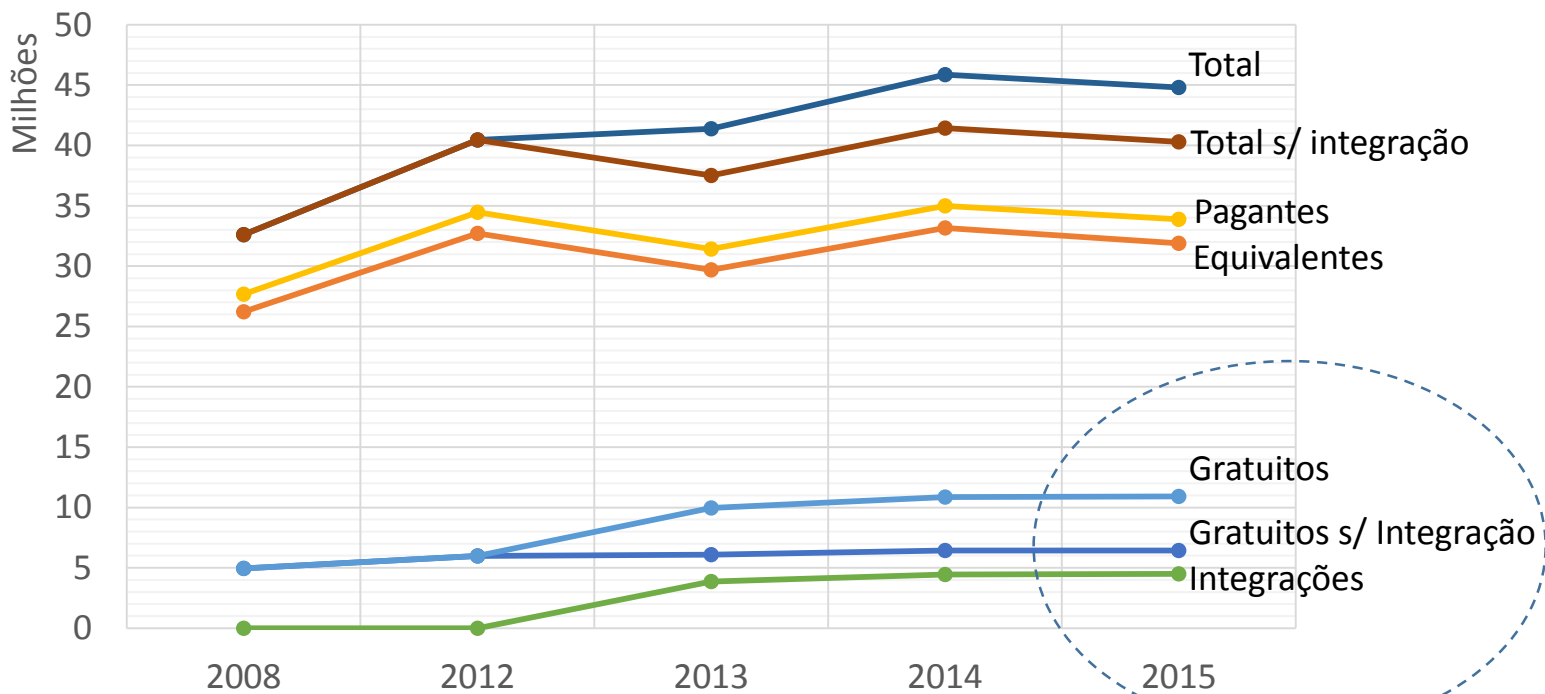
Notificações – 1.046

Autuações - 250.

De 2008 para 2015 houve um bom crescimento na quantidade de passageiros, ainda que a projeção para 2015 indica uma redução em relação à 2014.

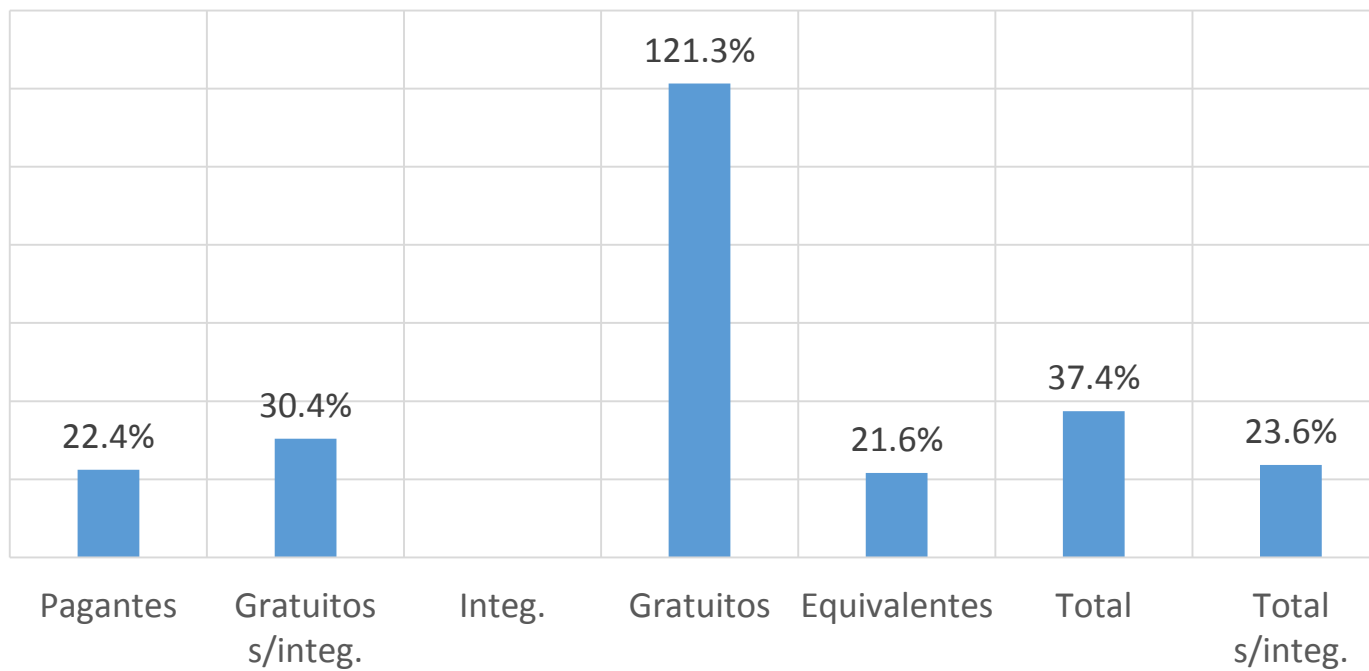
2015: 3,7 milhões de passageiros/ mês

Evolução dos passageiros



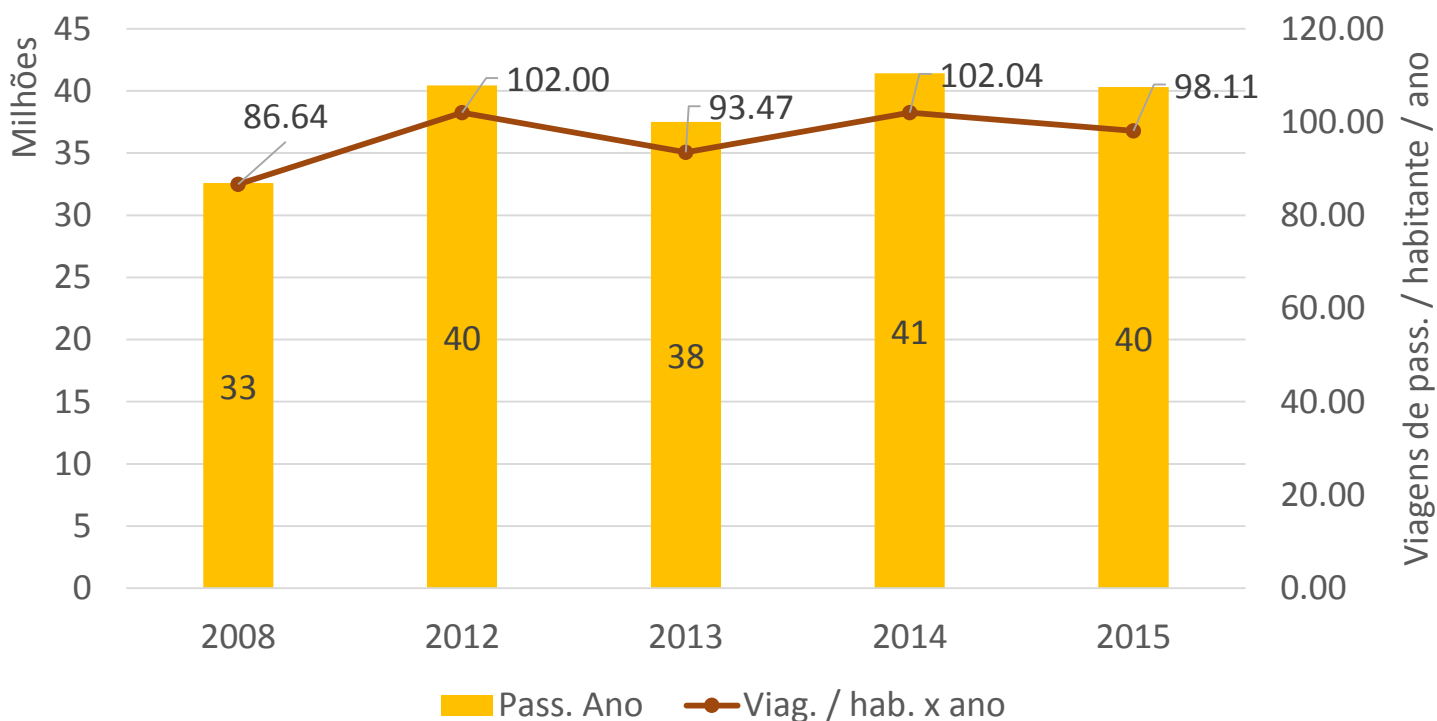
Os gratuitos, principalmente em função da integração cresceram bastante

Variação (2015/2008)

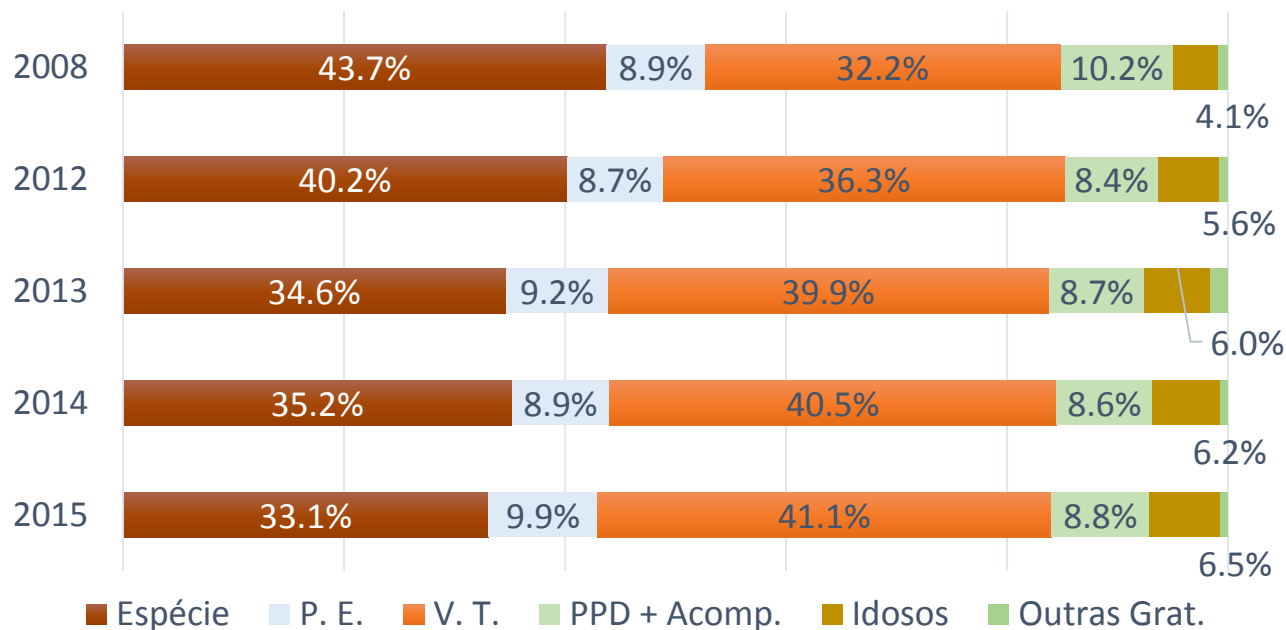


Comparativamente ao crescimento da população, houve um crescimento da quantidade de viagens por habitante ano, o que é um bom sinal.

Pass. transp. ano (sem integração) e viag. hab. ano



Evolução da composição dos passageiros



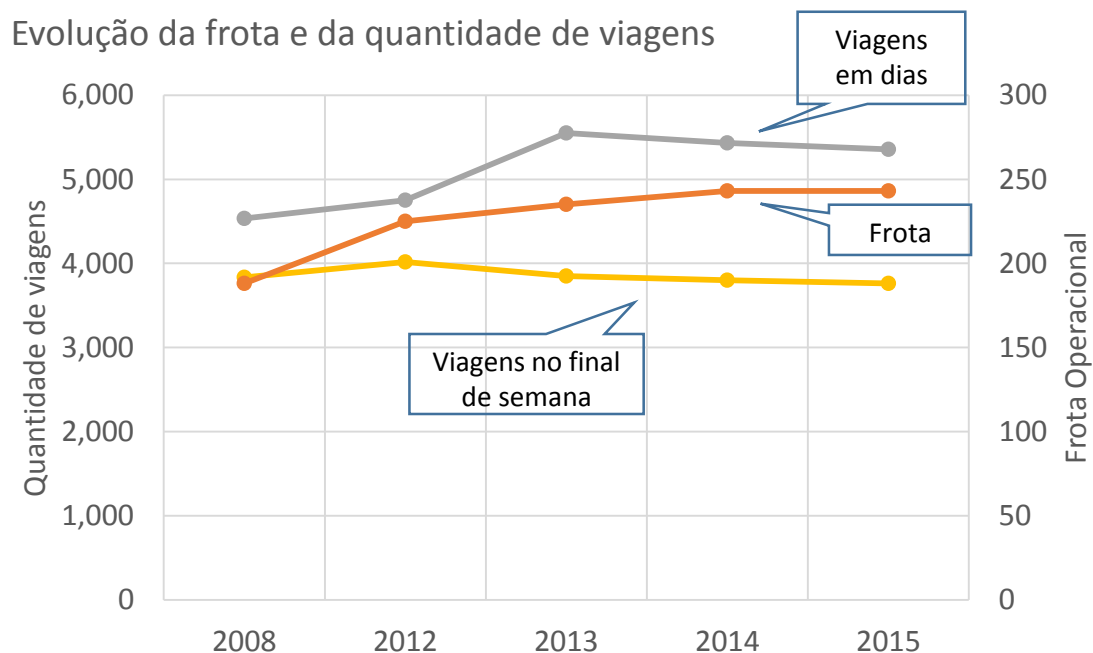
Crescimento da parcela de passageiros que pagam o transporte coletivo com Vale Transporte e redução do pagamento em espécie é um bom sinal. Esta tendência deve ser estimulada.

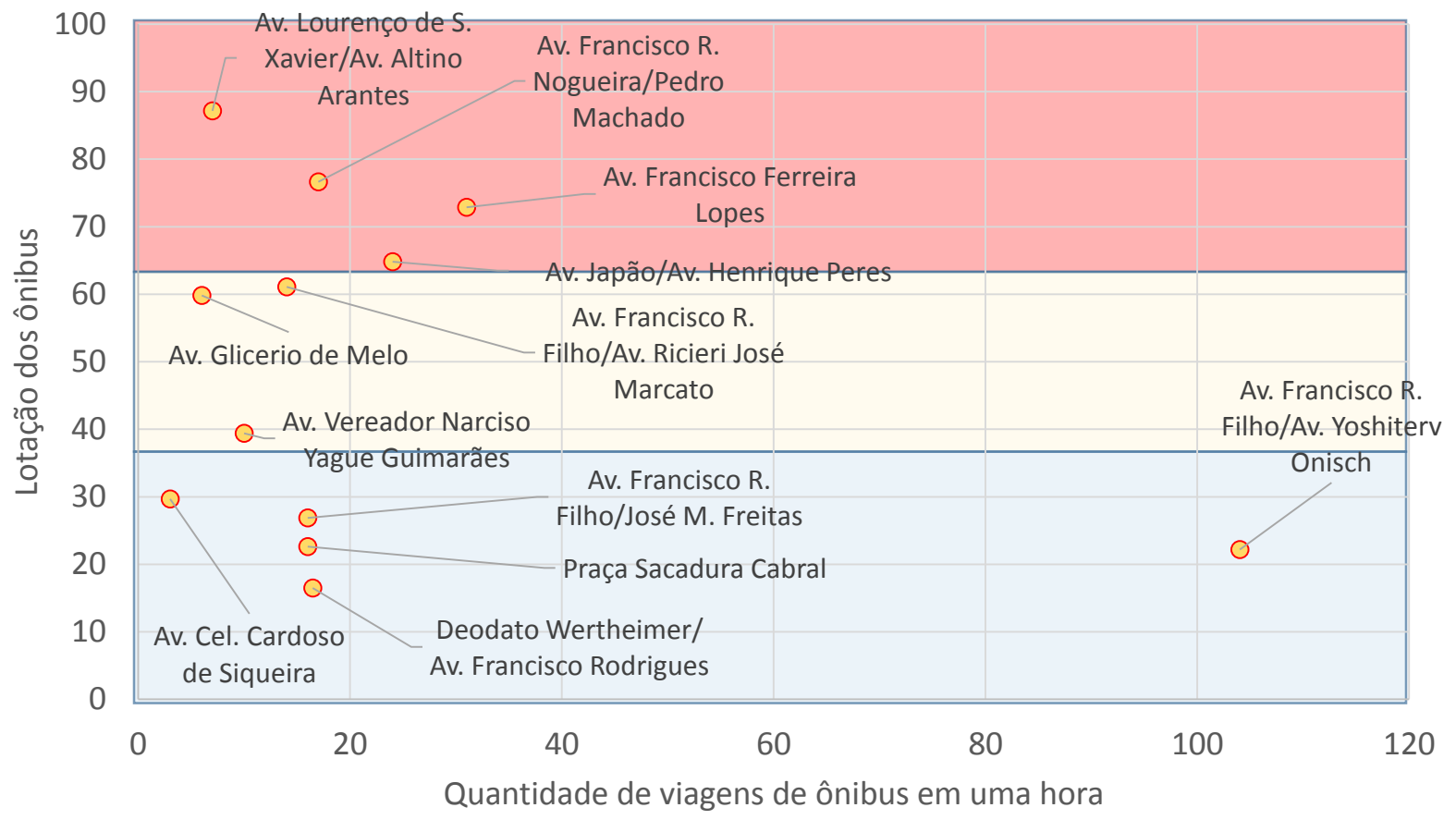
A oferta do serviço de transporte coletivo também cresceu, junto ao crescimento da demanda.

A frota cresceu 29% e a quantidade de viagens, 18%.

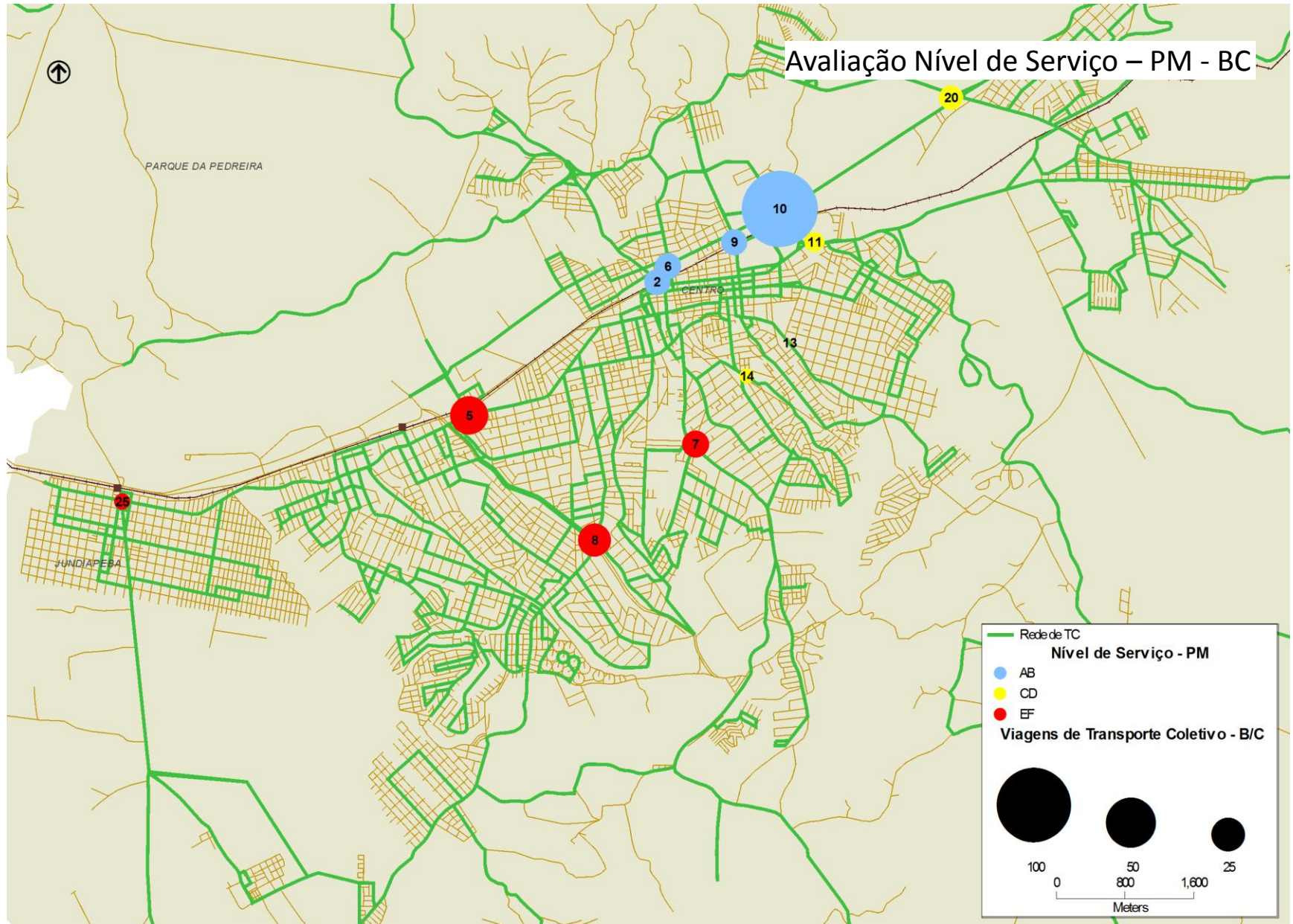


A oferta de viagens não acompanha o crescimento da frota na mesma proporção, provavelmente em função do aumento dos congestionamentos

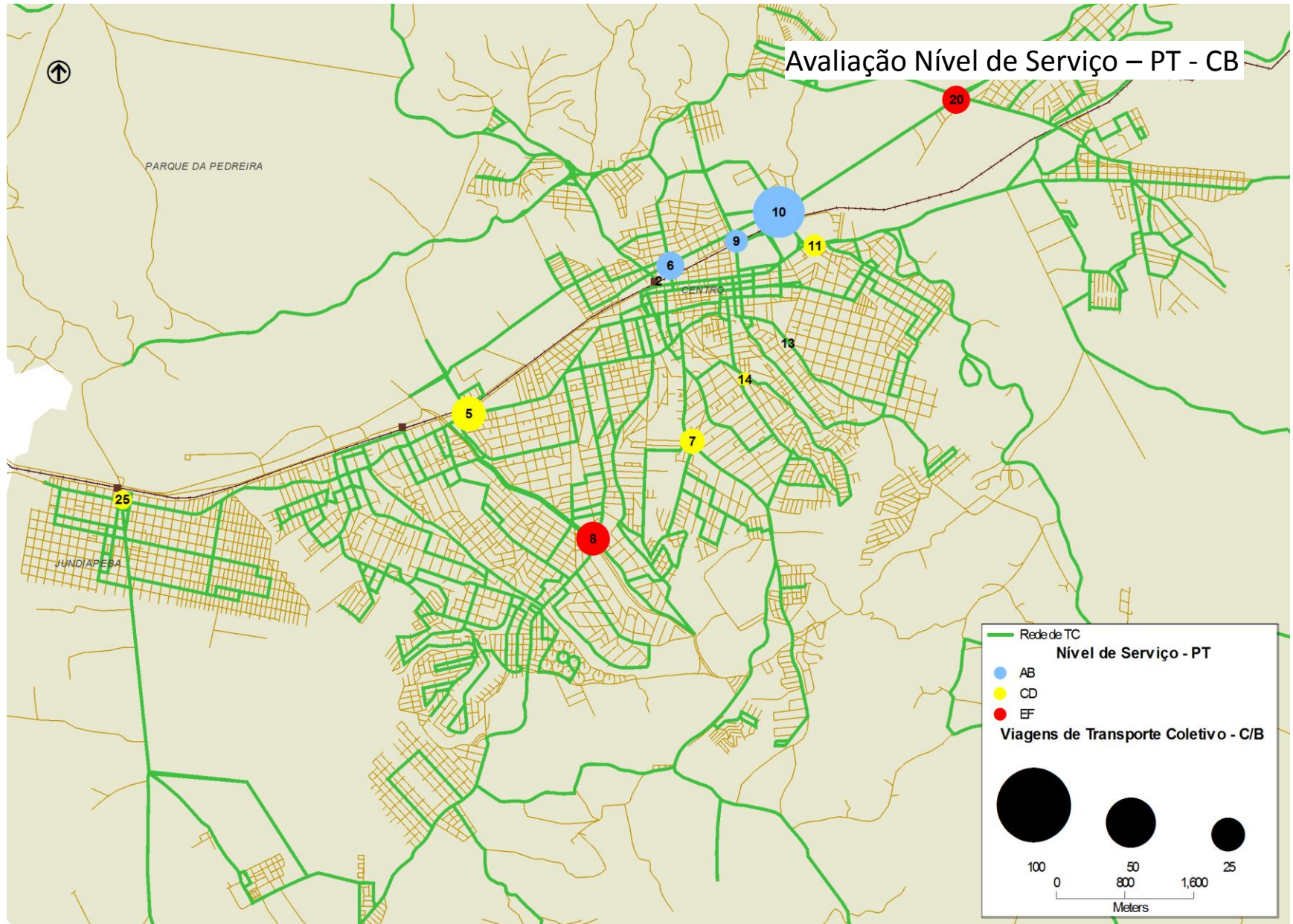




Avaliação Nível de Serviço – PM - BC

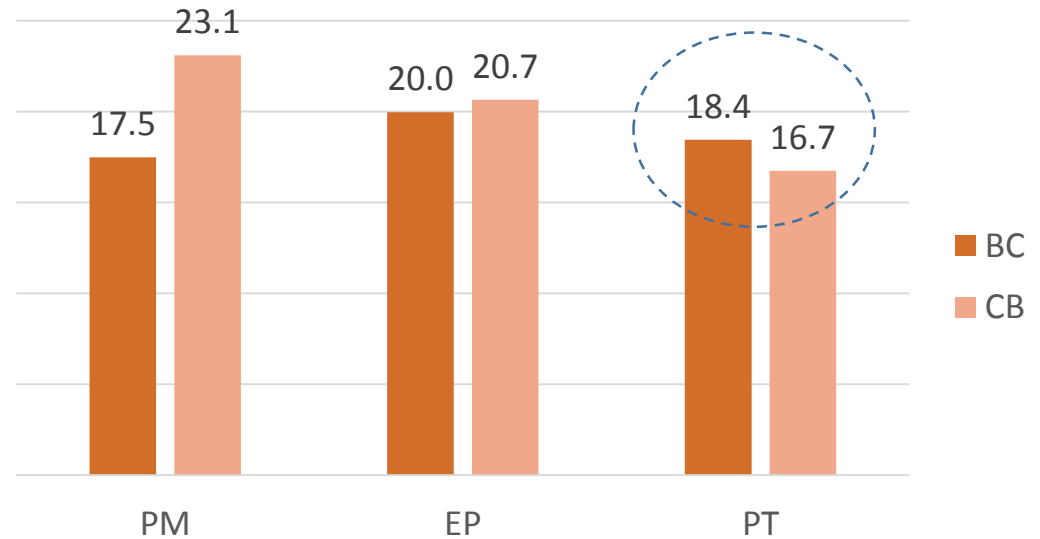


Avaliação Nível de Serviço – PT - CB

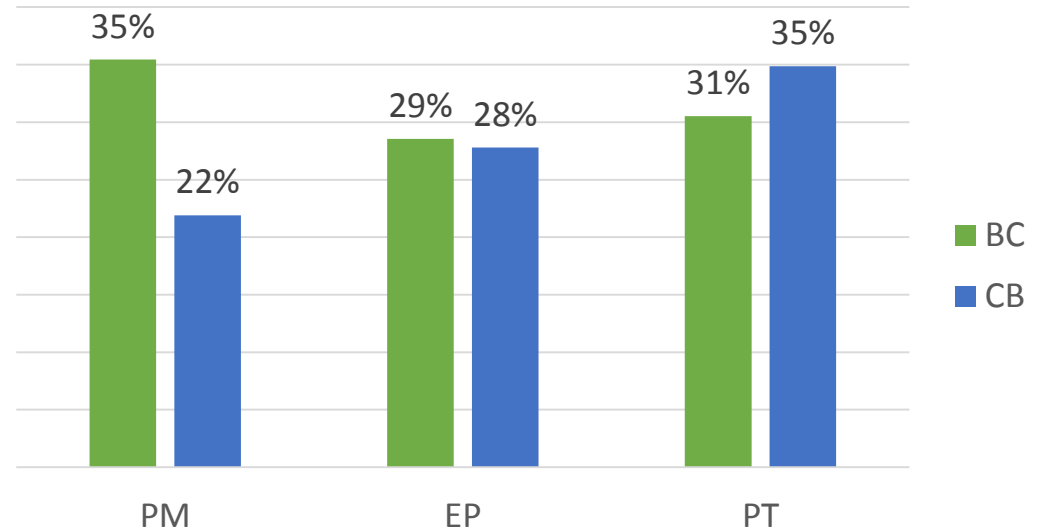


As velocidades do transporte coletivo no viário principal são preocupantes, principalmente à tarde.

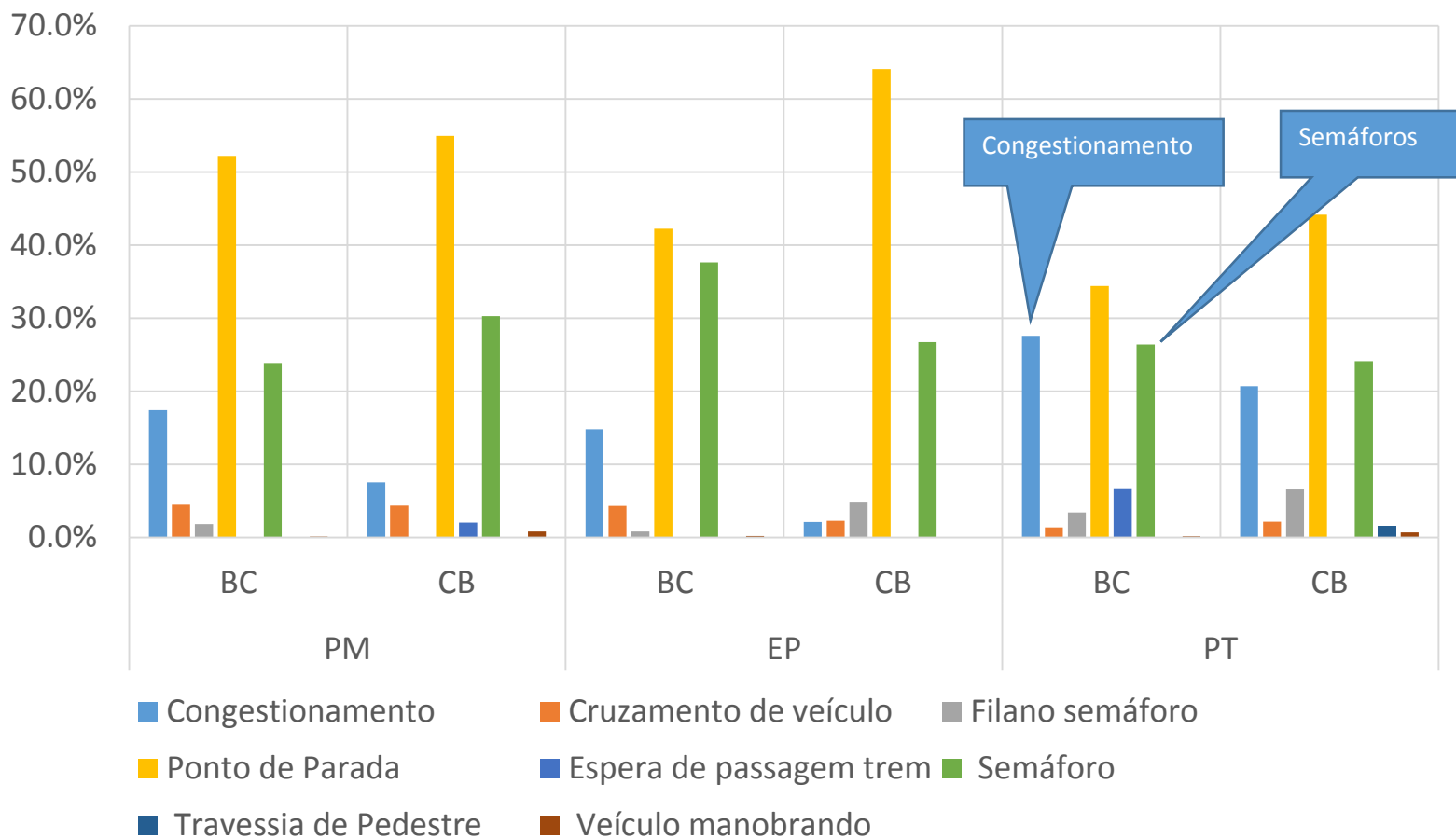
Velocidades médias no viário principal em km/h

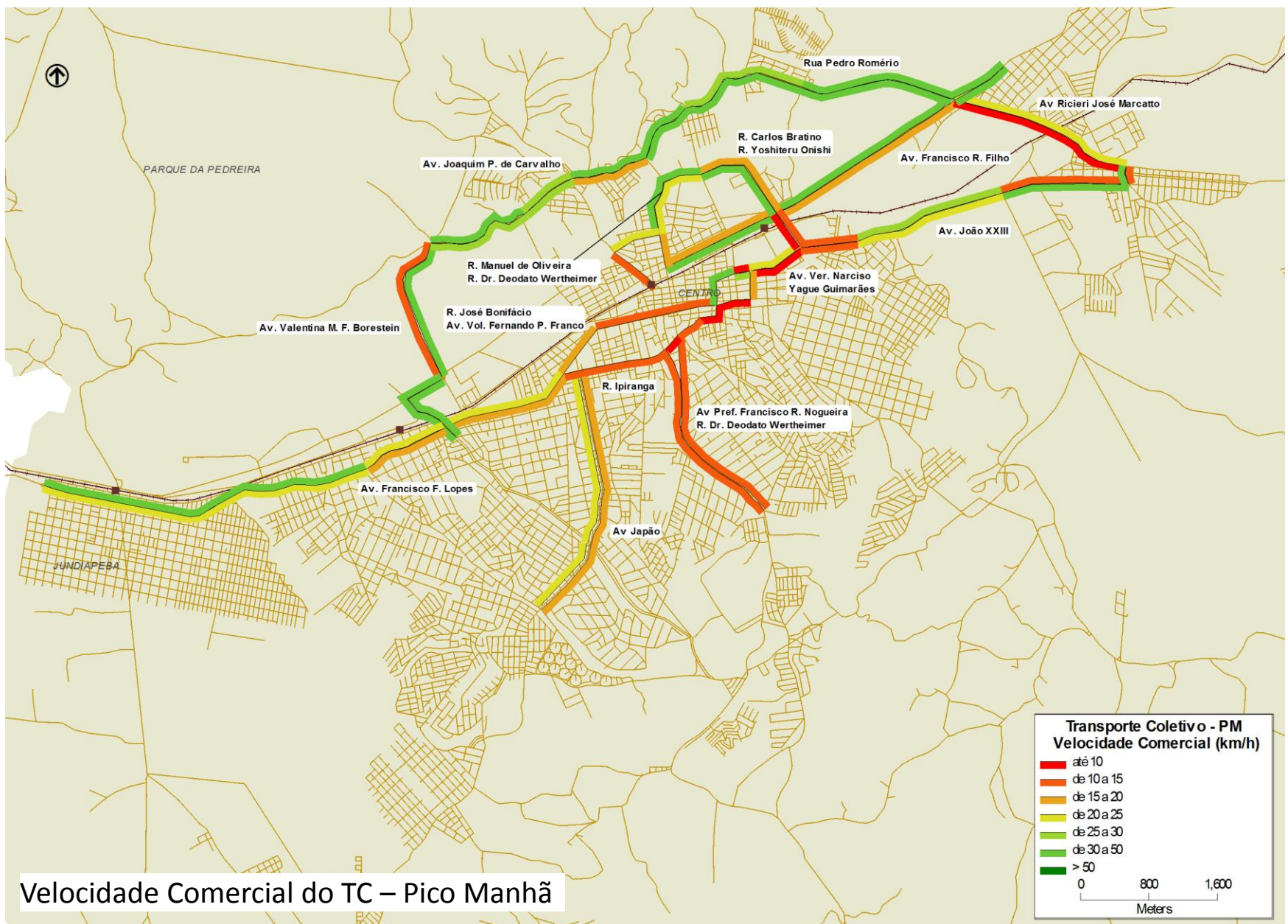


Proporção do tempo parado



Proporções de motivos de parada dos ônibus



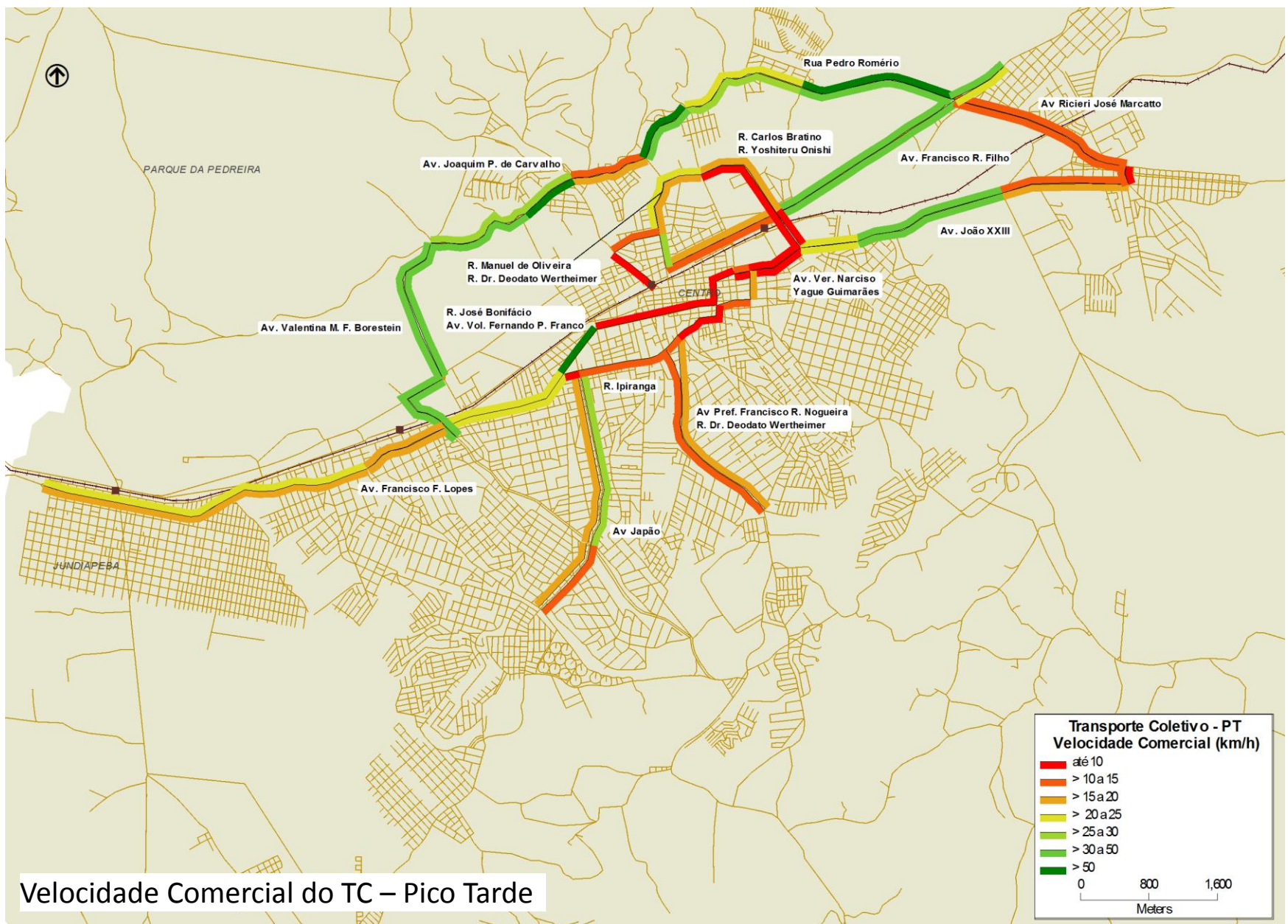


Velocidade Comercial do TC – Pico Manhã

Transporte Coletivo - PM
Velocidade Comercial (km/h)

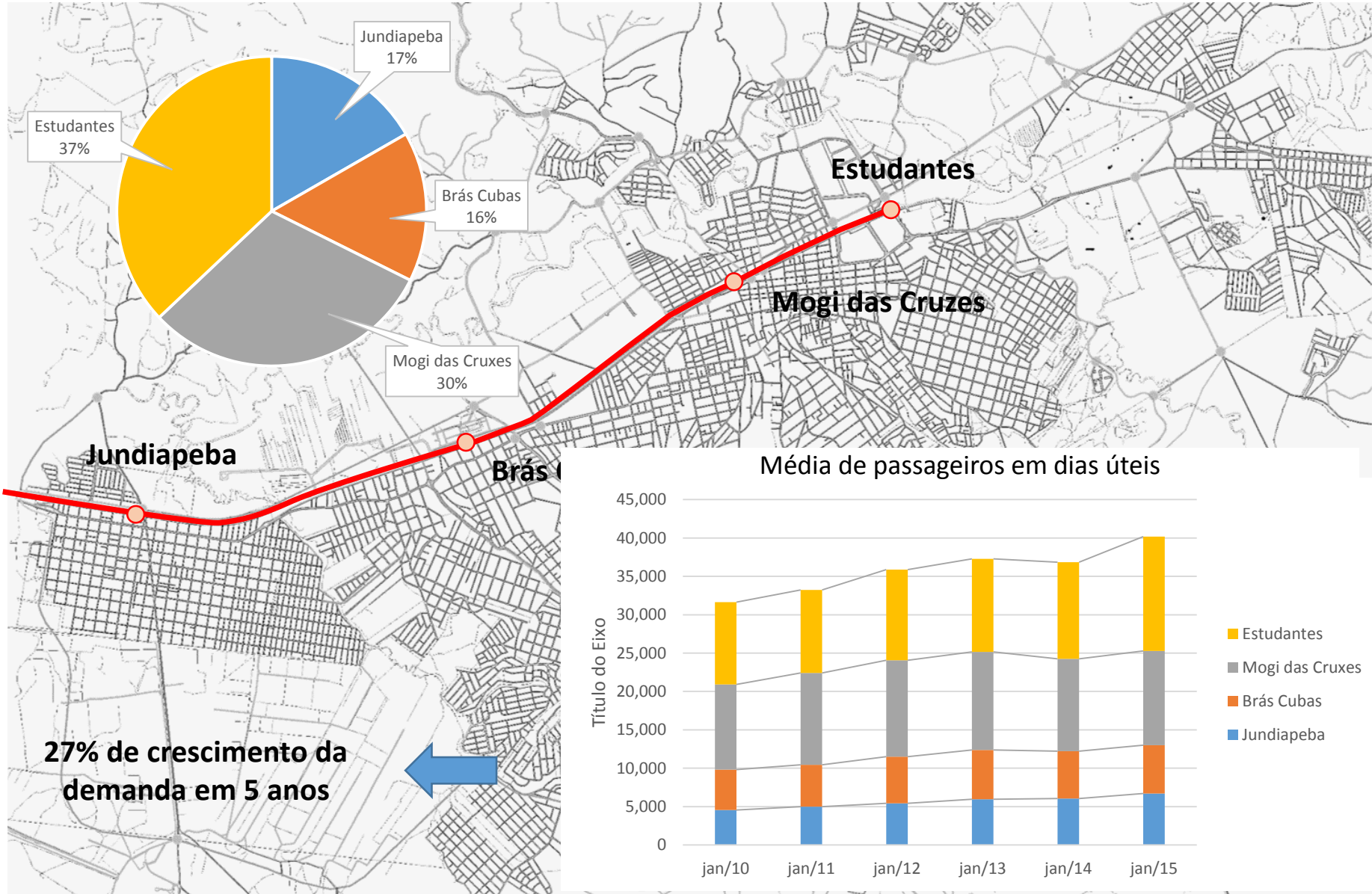
- até 10
- de 10 a 15
- de 15 a 20
- de 20 a 25
- de 25 a 30
- de 30 a 50
- > 50

0 800 1,600
Meters



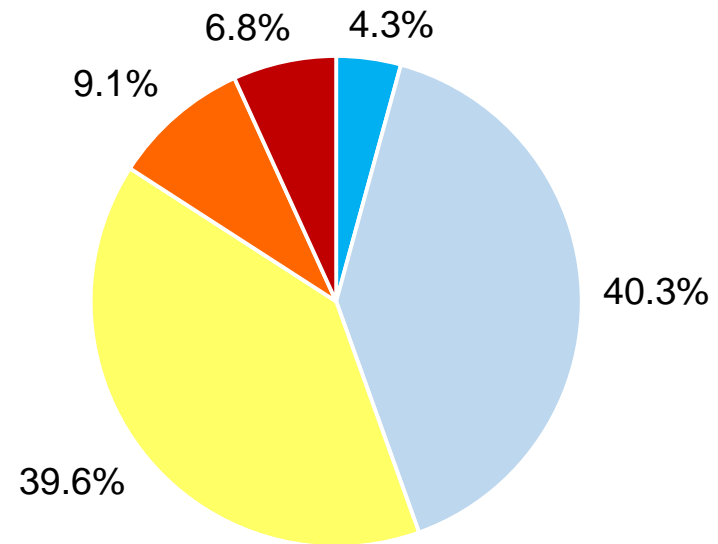
Velocidade Comercial do TC – Pico Tarde

TREM METROPOLITANO



QUALIDADE GERAL

Nota de satisfação	5,65
Aprovação	45%
Aprovação + regular	84%
Desaprovação	16%

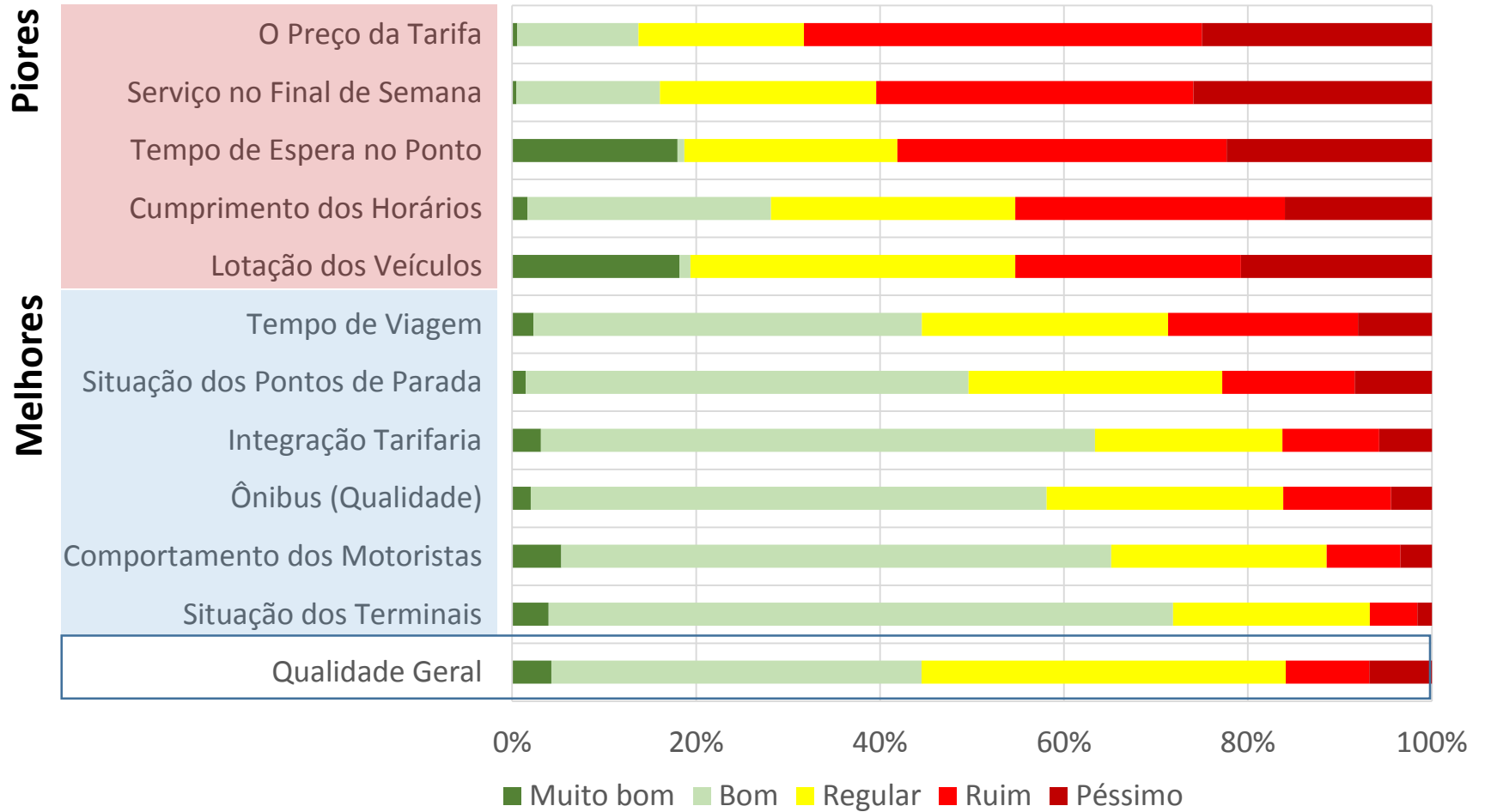


■ Muito bom ■ Bom ■ Regular ■ Ruim ■ Péssimo

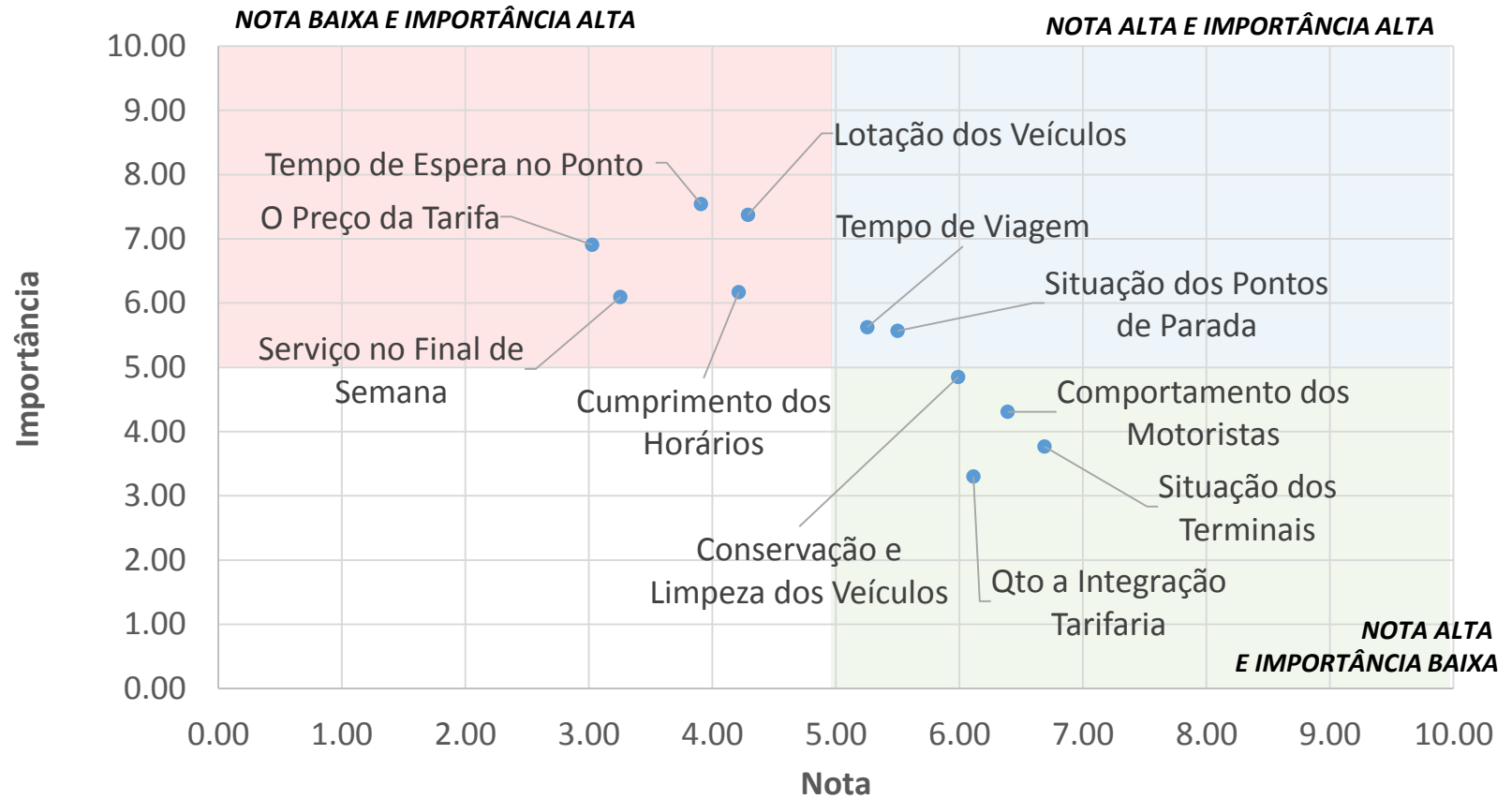
Amostra: 1.084 entrevistas

Erro amostral: 3%

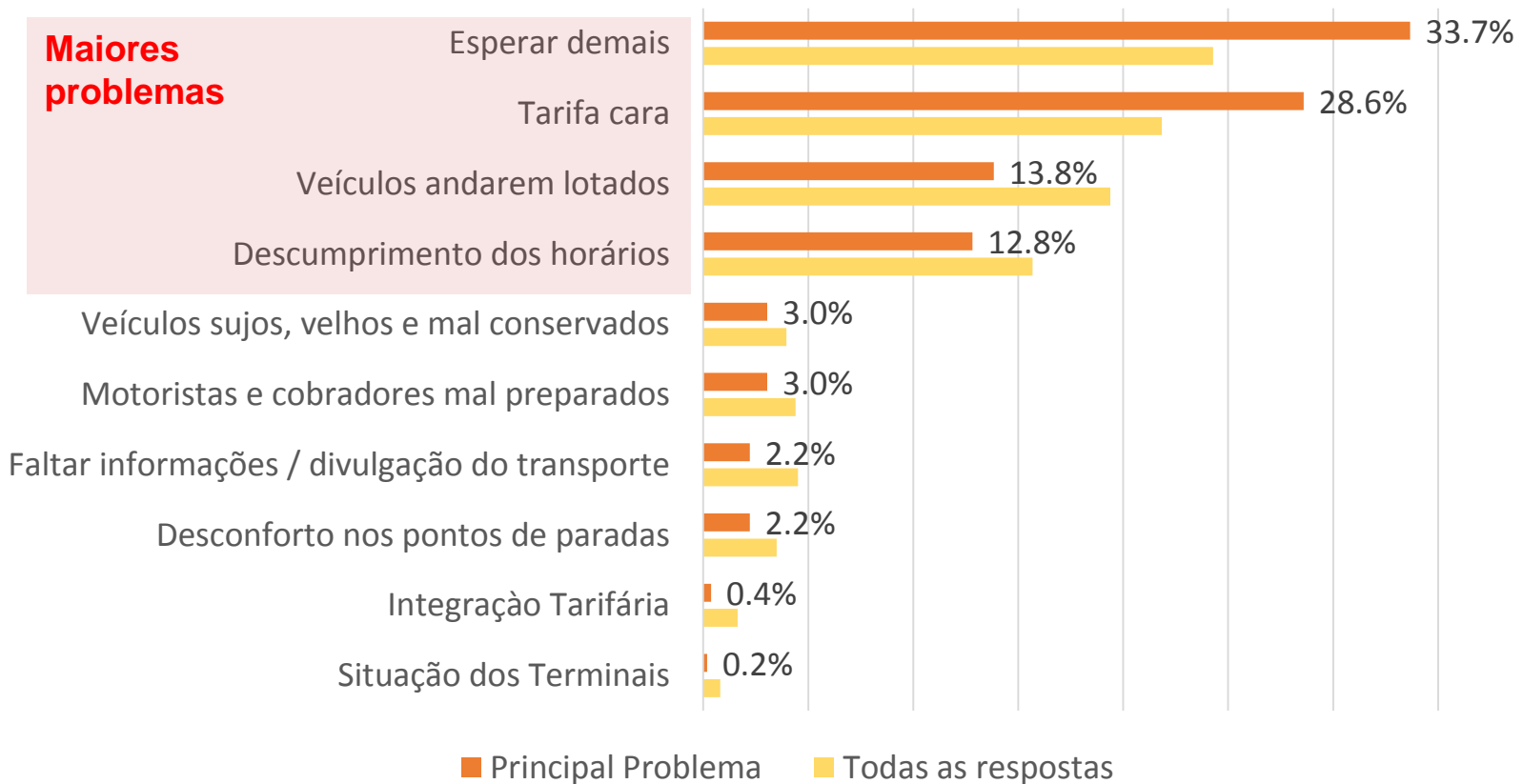
Avaliação dos atributos do serviço



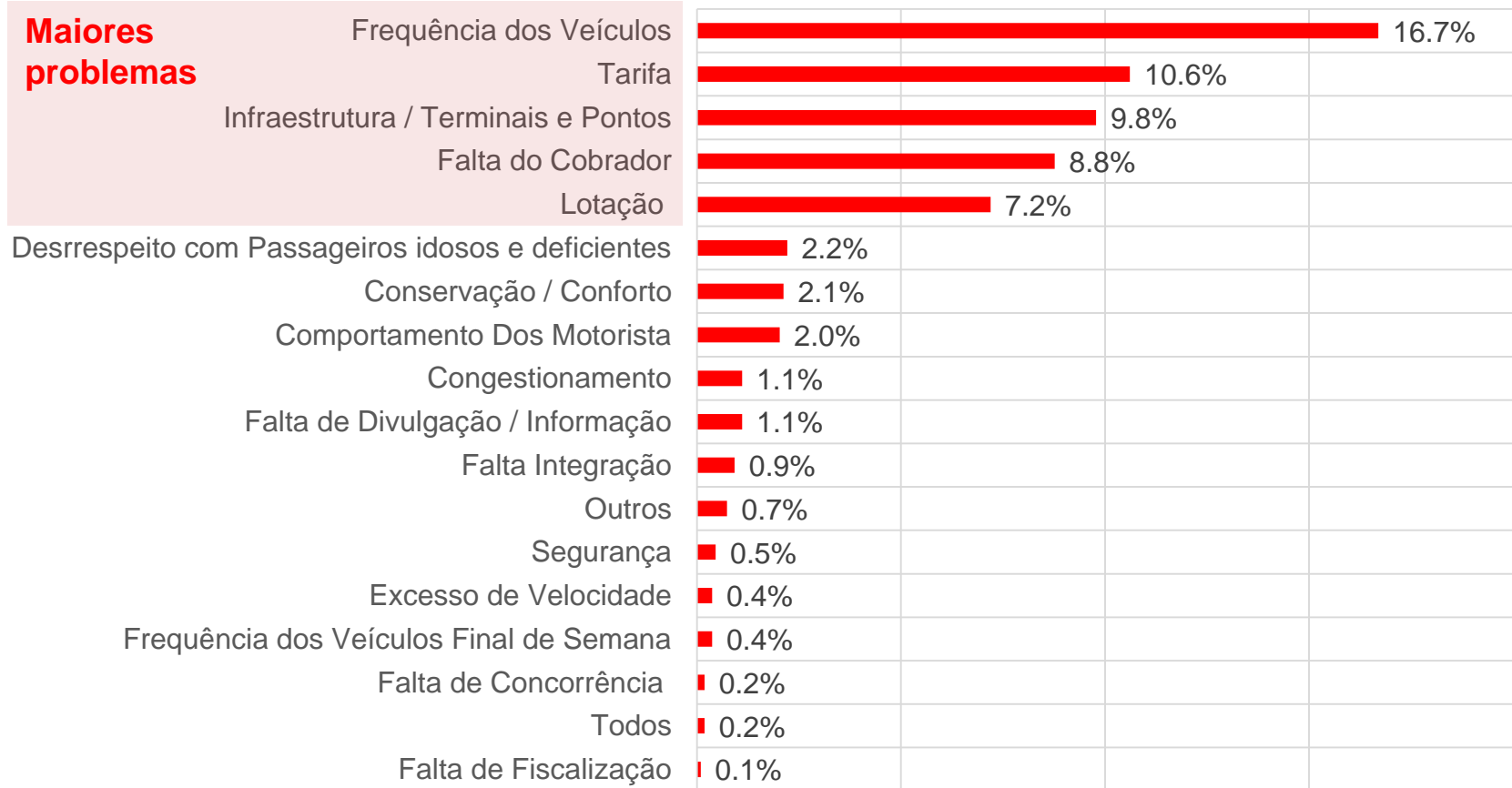
Avaliação da importância e da nota dos atributos



Principal problema (estimulado)



Principal problema (espontâneo)



35% não informaram problemas

Condições atuais:

Sistema relativamente bem avaliado pelos usuários

- 45% de aprovação e 16% de reprovação

Modelo da rede atual foi implantada a partir do PTTM (2008) com bons resultados:

- Organização da rede em função dos terminais
- Sistema integrado (SIM)

Rede característica de cidade de médio porte, com baixa densidade e frequência e alta capilaridade: (muitas linhas de frequência relativamente baixa)

Ambos os terminais apresentam problemas de operação:

- Elevado número de linhas
- Utilização para estacionamento, controle operacional e descanso dos operadores

Sistema viário estrutural sem tratamento sobrecarregado e sem tratamento prioritário para o transporte coletivo

Meta do PTTM de implantar integração com a CPTM não foi atingida.

Diretrizes para reflexão:

Possibilidade de ampliar o conceito de rede matricial integrada:

- Revisão das restrições para integração pelo SIM
- Construção de terminais nas centralidades (Jundiapéba e Brás Cubas)
- Construção de terminais em bairros com troncalização (ex. Cesar de Souza, Santo Ângelo)
- Viabilizar a integração tarifária com a CPTM

Necessidade de otimizar a circulação dos ônibus no sistema viário estrutural:

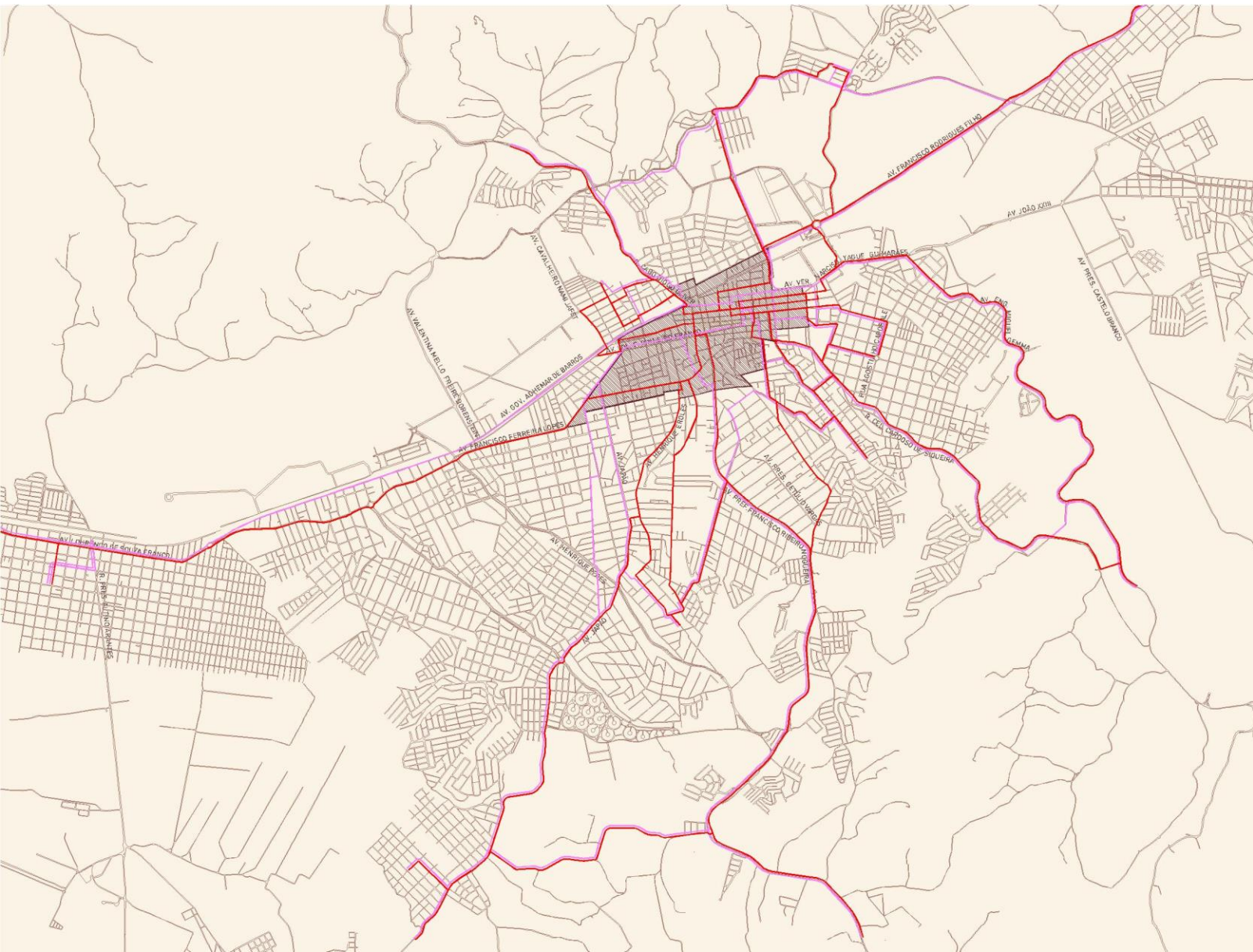
- Otimização da operação de trânsito (programação semafórica, controle operacional e operação/fiscalização)
- Eliminação de estacionamento na via pública
- Tratamento preferencial para o transporte coletivo
- Reposicionamento dos pontos de parada

Aprimorar os mecanismos de relacionamento com os usuários

- Internet
- Sistema de consulta por telefone celular
- Informações nos pontos de parada

Sistema Viário e Circulação





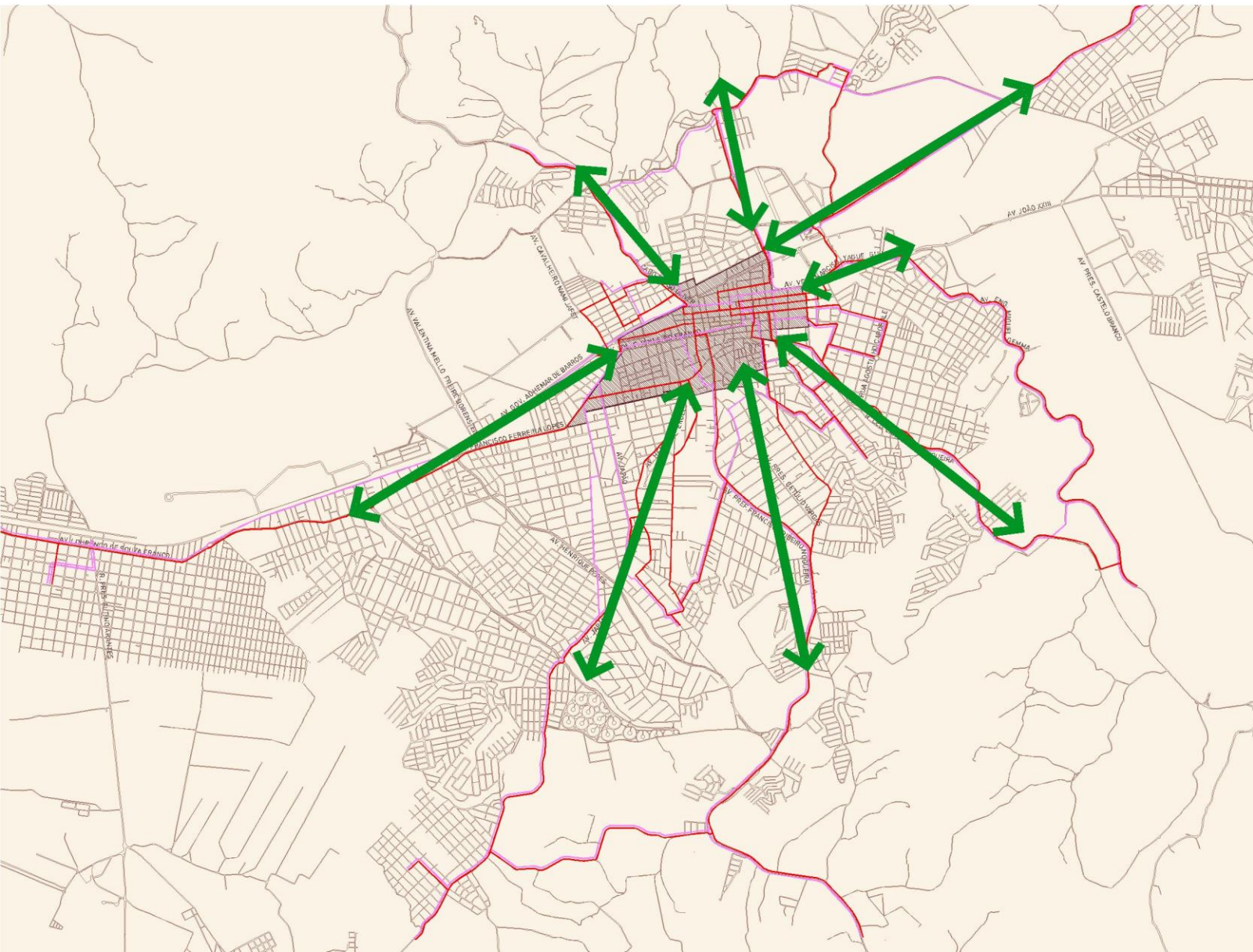
**ANÁLISE DO SISTEMA VIÁRIO ESTRUTURAL
ROTAS RADIAIS**



LEGENDA

-  RADIAL
BAIRRO - CENTRO
-  RADIAL
CENTRO - BAIRRO





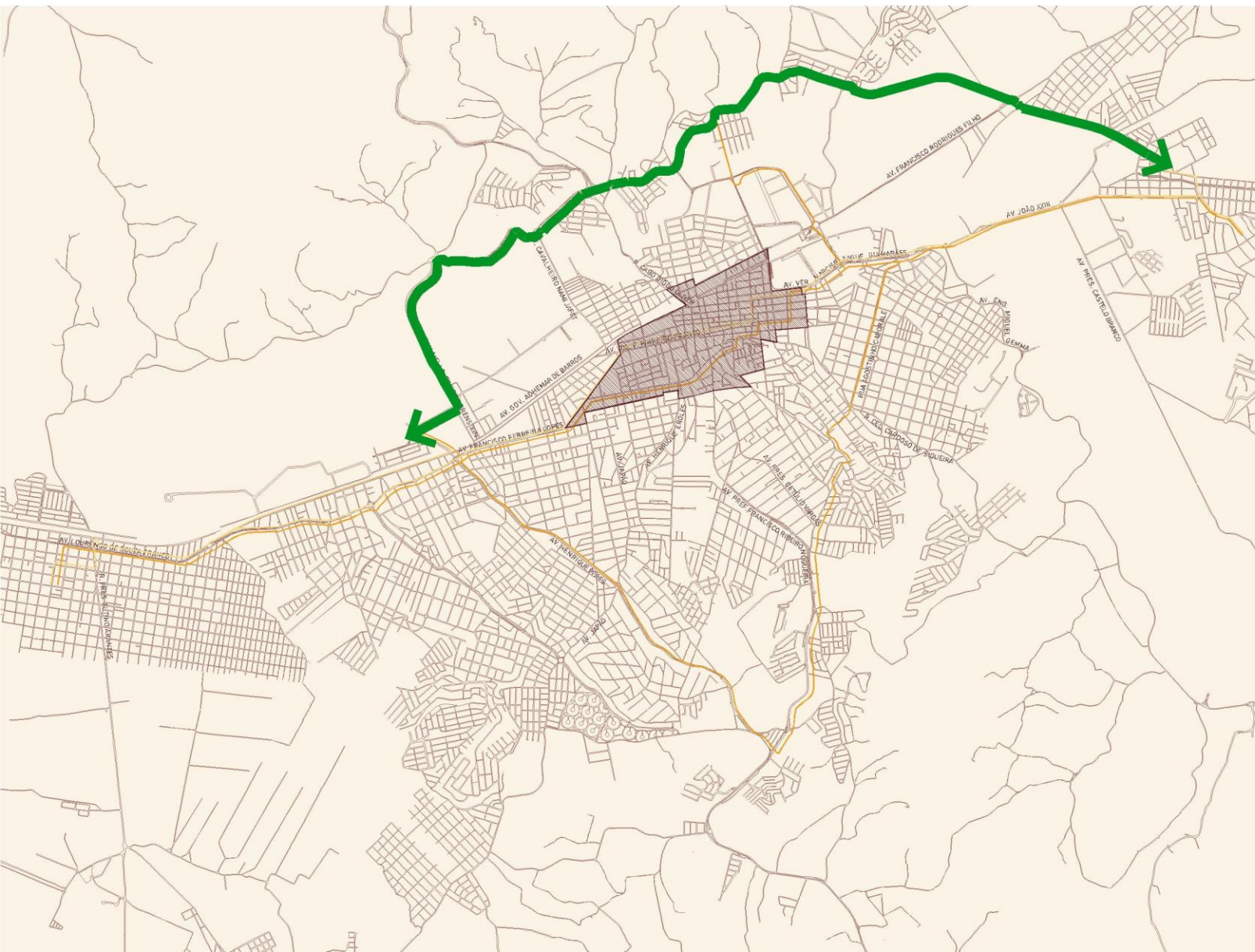
**ANÁLISE DO SISTEMA
VIÁRIO ESTRUTURAL
ROTAS RADIAIS**



LEGENDA

-  RADIAL
BAIRRO - CENTRO
-  RADIAL
CENTRO - BAIRRO
-  ROTA DIRETA



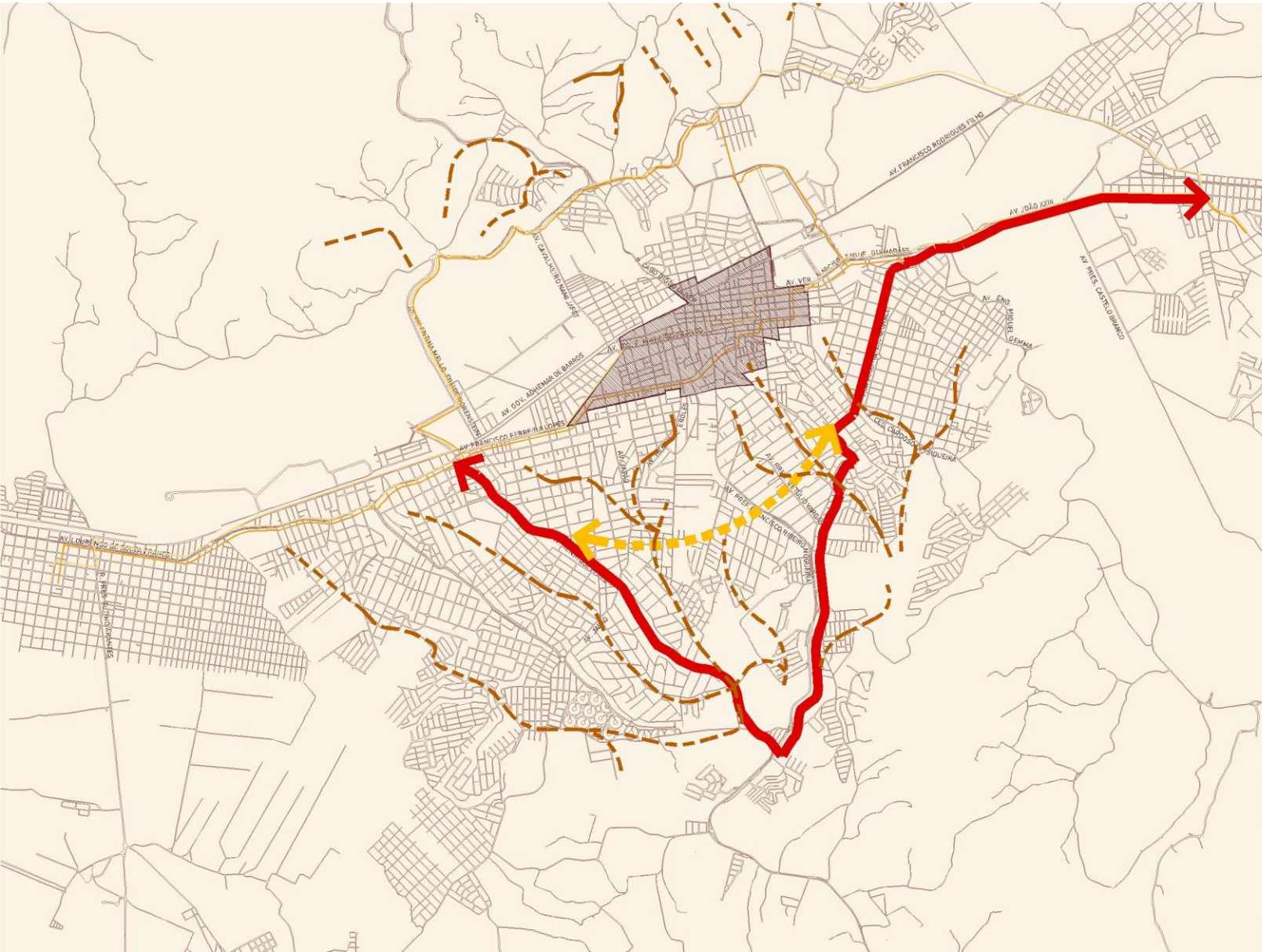


**ANÁLISE DO SISTEMA VIÁRIO ESTRUTURAL
ROTAS DIAMETRAIS
LESTE-OESTE**



LEGENDA

-  DIAMETRAL OESTE - LESTE
-  DIAMETRAL LESTE - OESTE
-  ROTA DIRETA



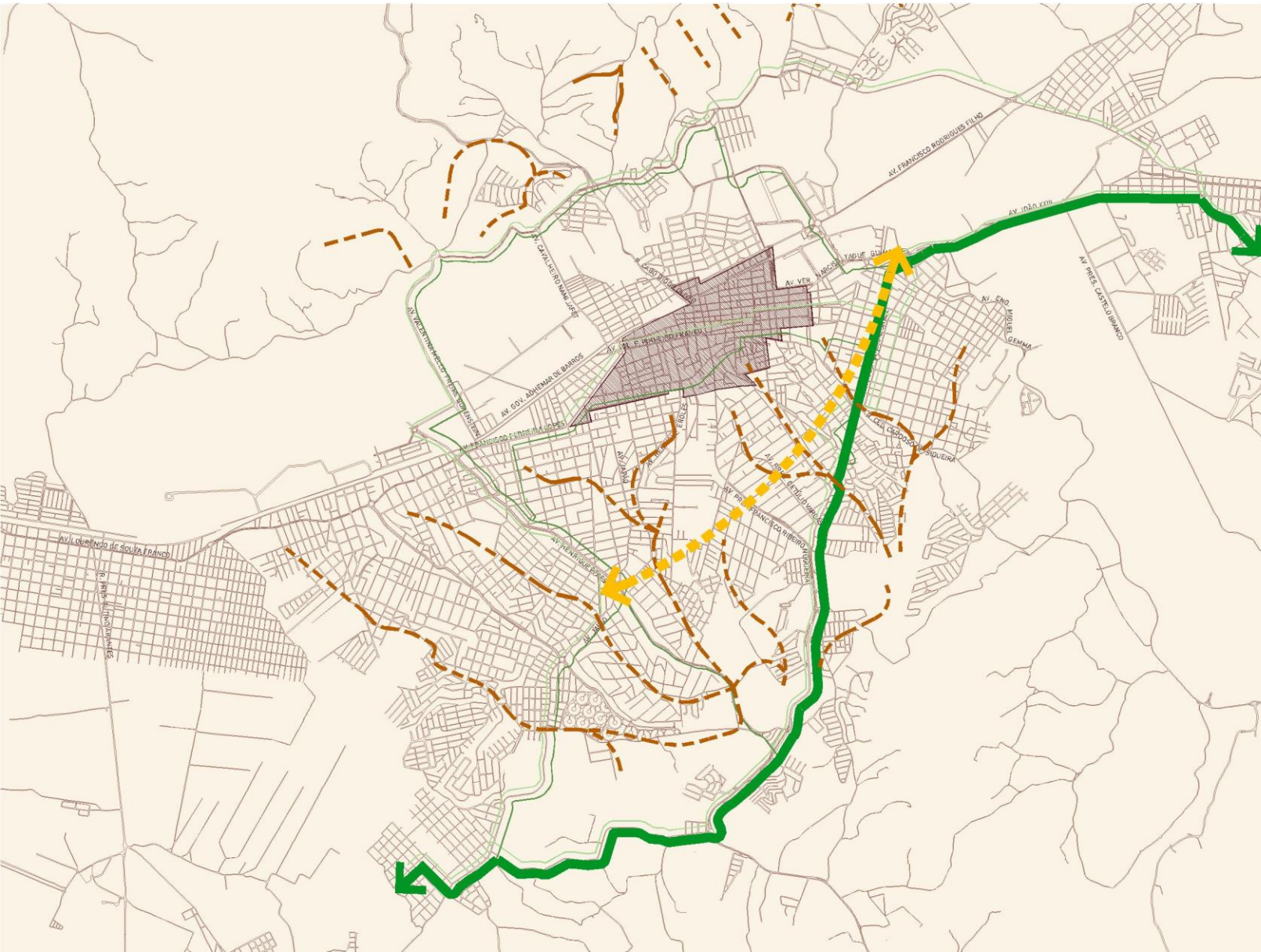
ANÁLISE DO SISTEMA VIÁRIO ESTRUTURAL
ROTAS DIAMETRAIS LESTE-OESTE



LEGENDA

- DIAMETRAL OESTE - LESTE
- DIAMETRAL LESTE - OESTE
- ROTA INDIRETA
- - - VETOR IDEAL
- - - ESPIGÃO



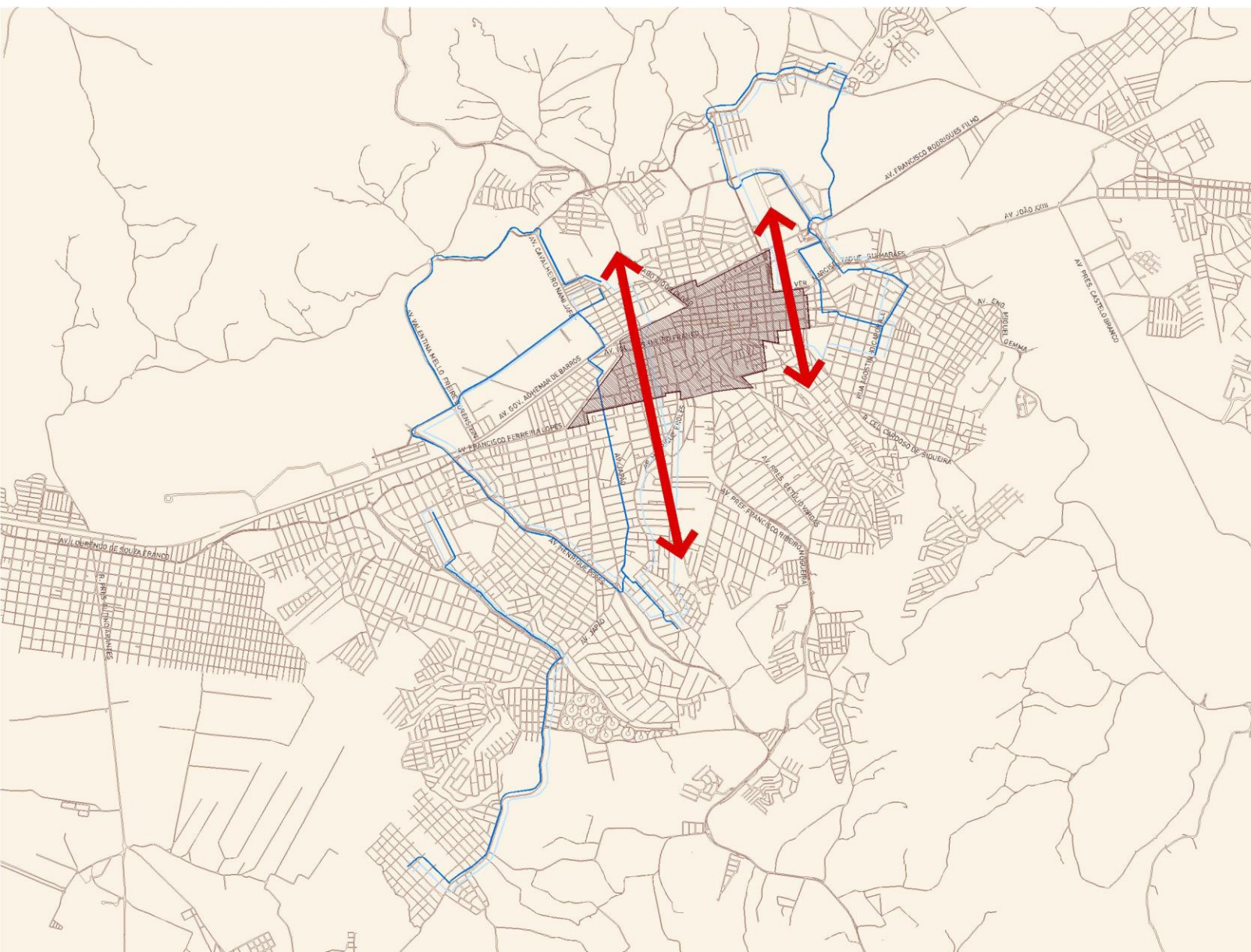


ANÁLISE DO SISTEMA VIÁRIO ESTRUTURAL
ROTAS TRANSVERSAIS LESTE-OESTE



LEGENDA

-  TRANSVERSAL OESTE - LESTE
-  TRANSVERSAL LESTE - OESTE
-  ROTA DIRETA
-  VETOR IDEAL
-  ESPIGÃO

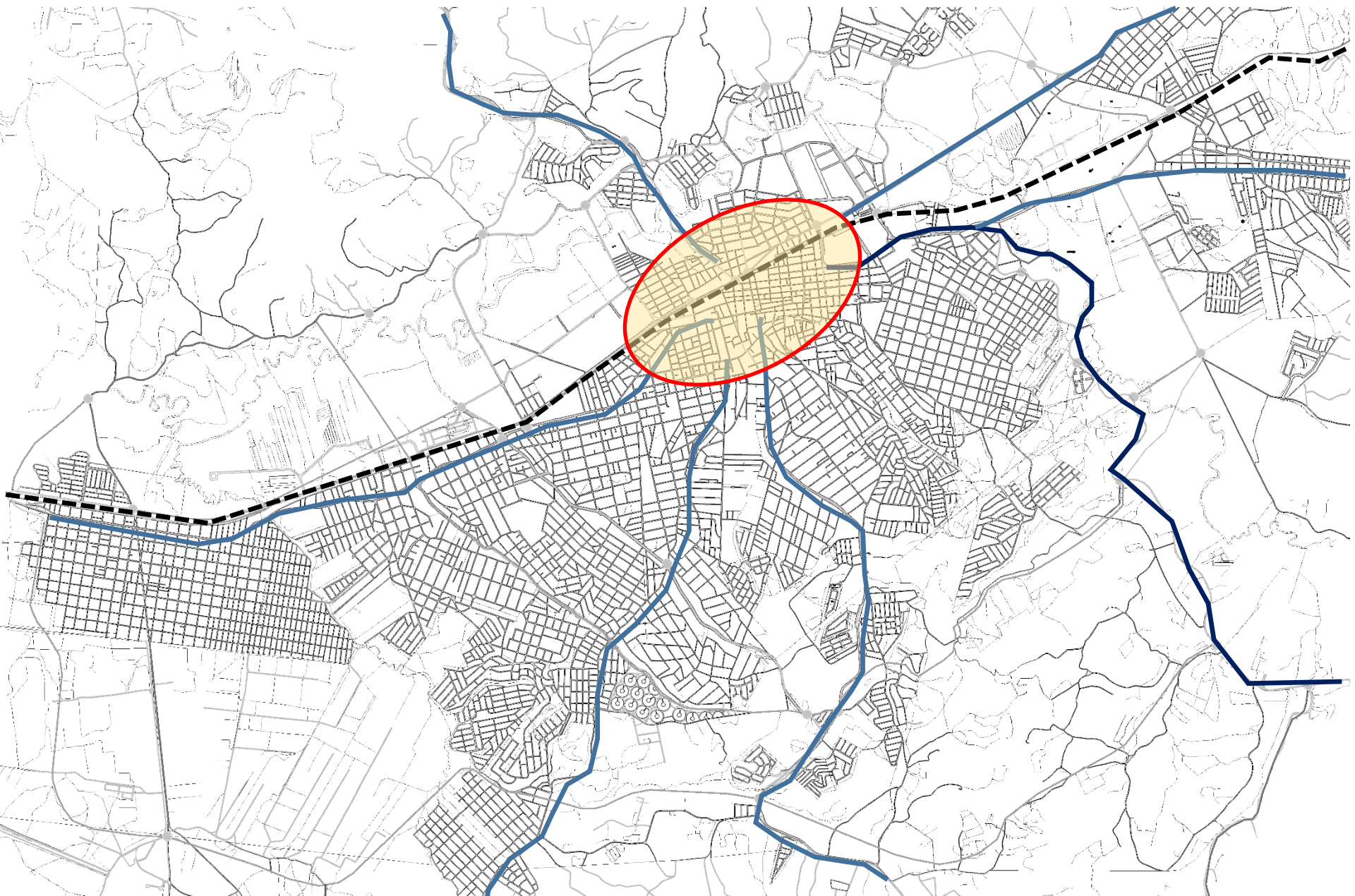


**ANÁLISE DO SISTEMA VIÁRIO ESTRUTURAL
ROTAS TRANSVERSAIS NORTE-SUL**

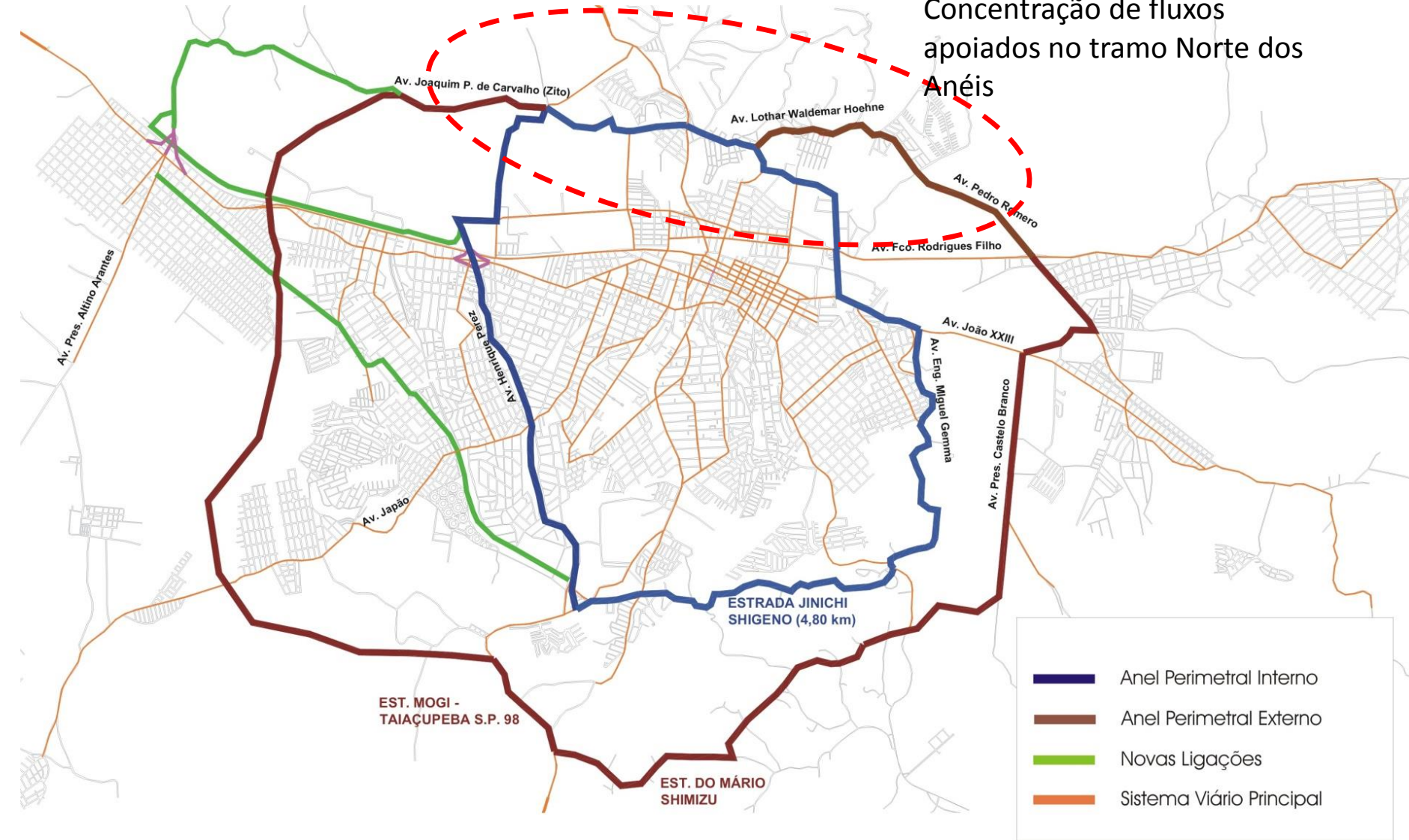


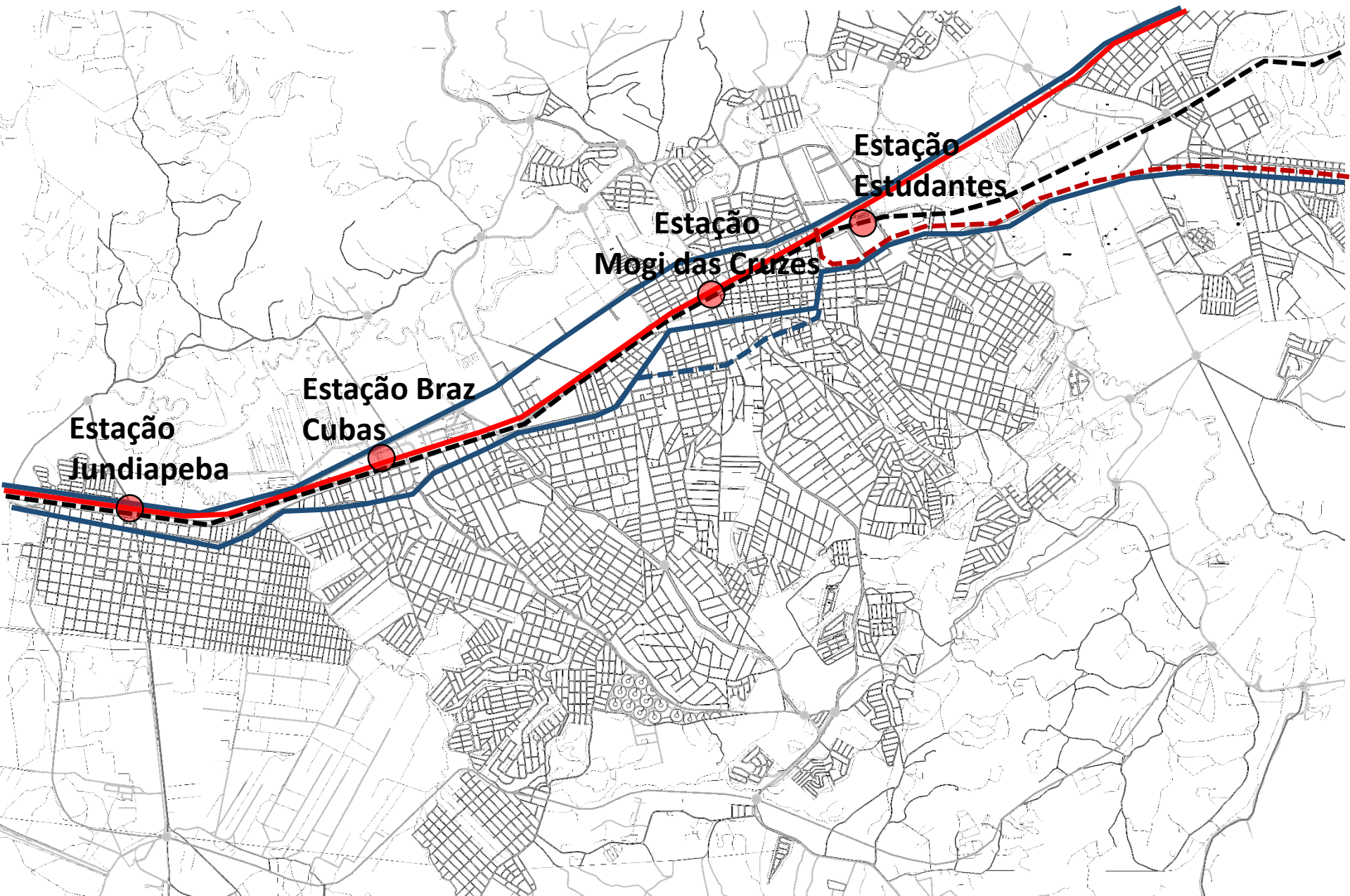
LEGENDA

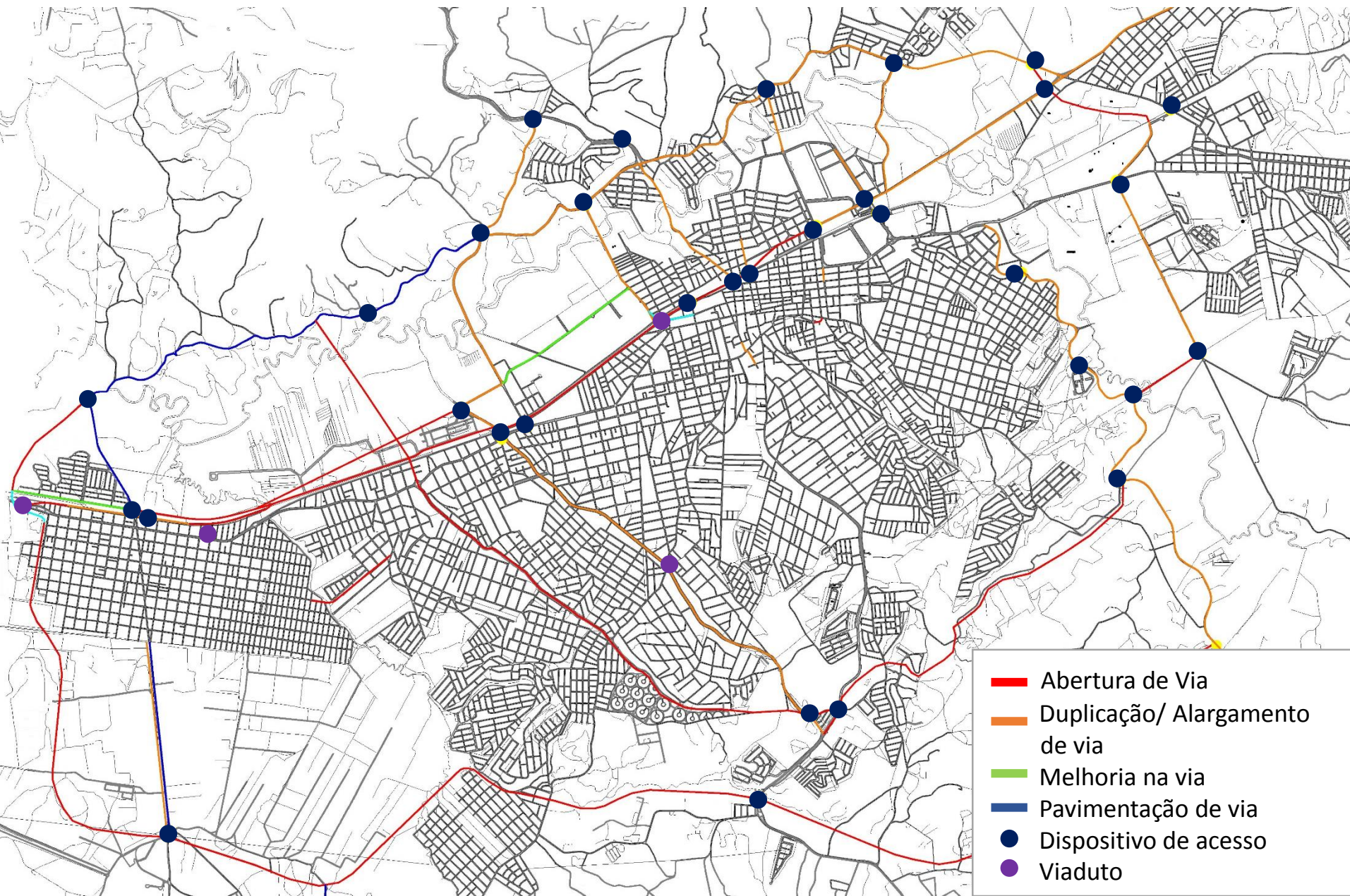
-  TRANSVERSAL NORTE - SUL
-  TRANSVERSAL SUL - NORTE
-  ROTA INDIRECTA
-  ESPIGÃO

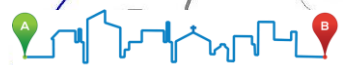


Concentração de fluxos
apoiados no tramo Norte dos
Anéis



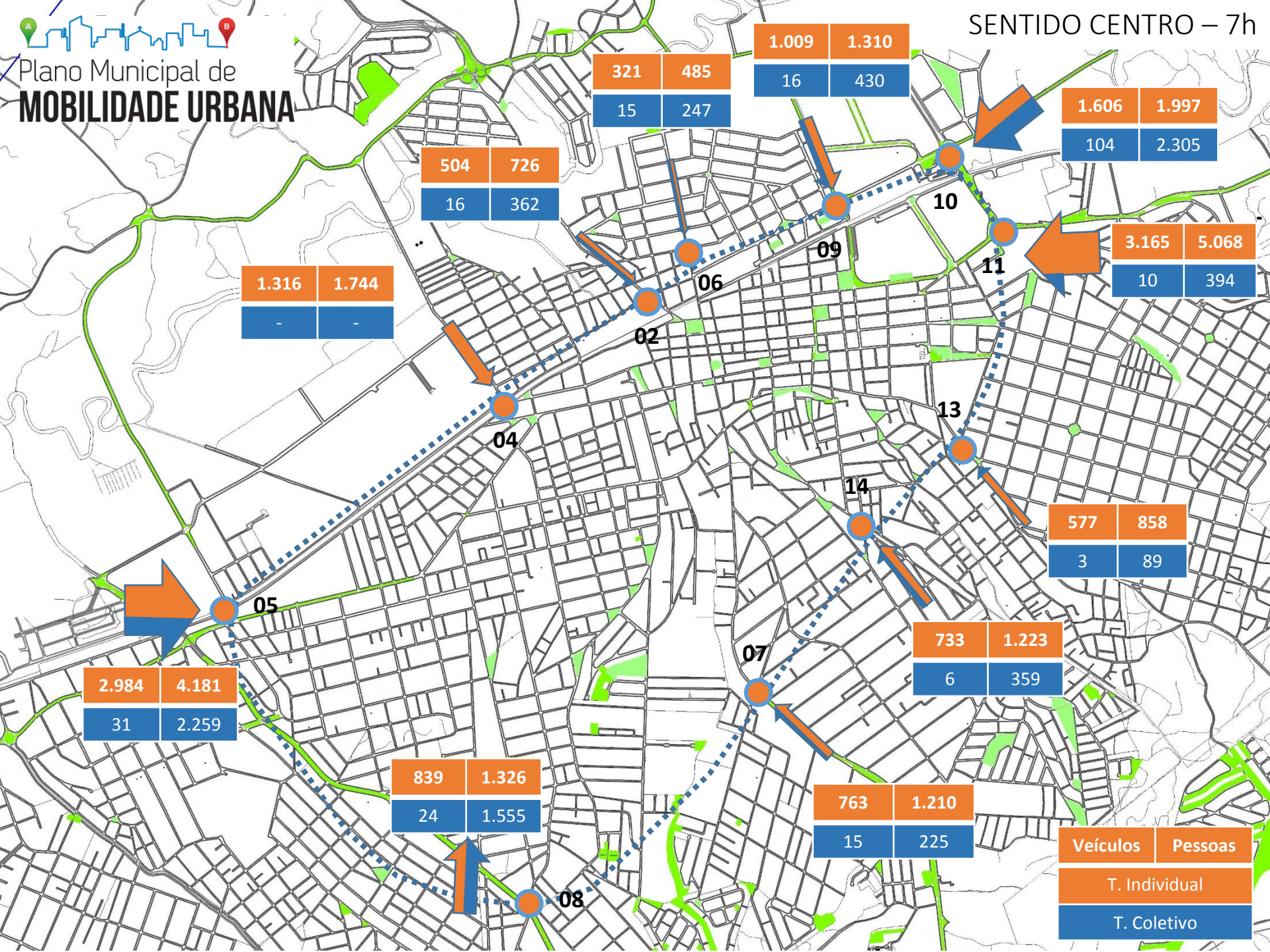




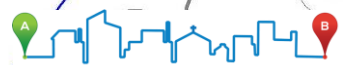


Plano Municipal de MOBILIDADE URBANA

SENTIDO CENTRO – 7h

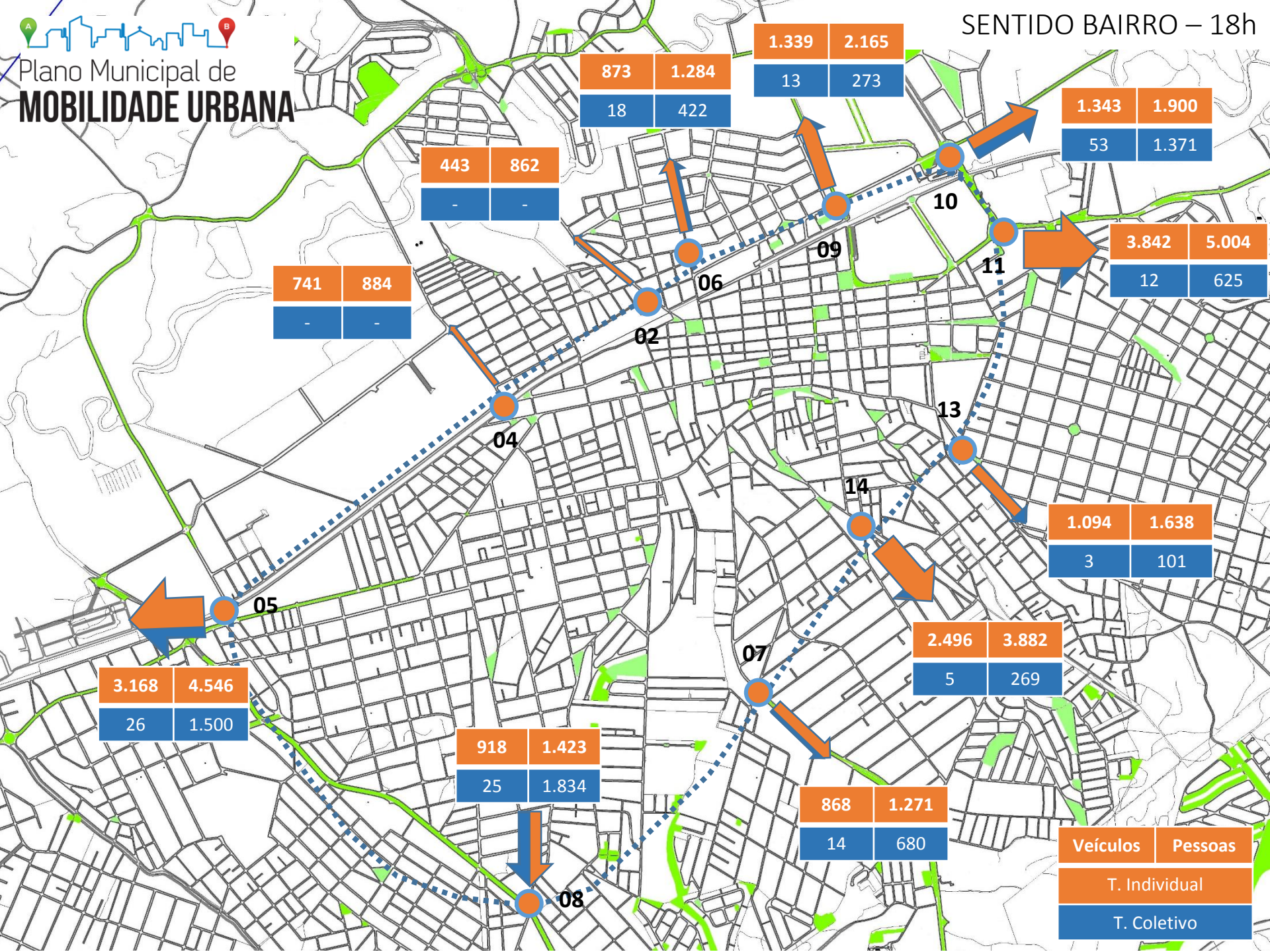


Veículos	Pessoas
T. Individual	
T. Coletivo	

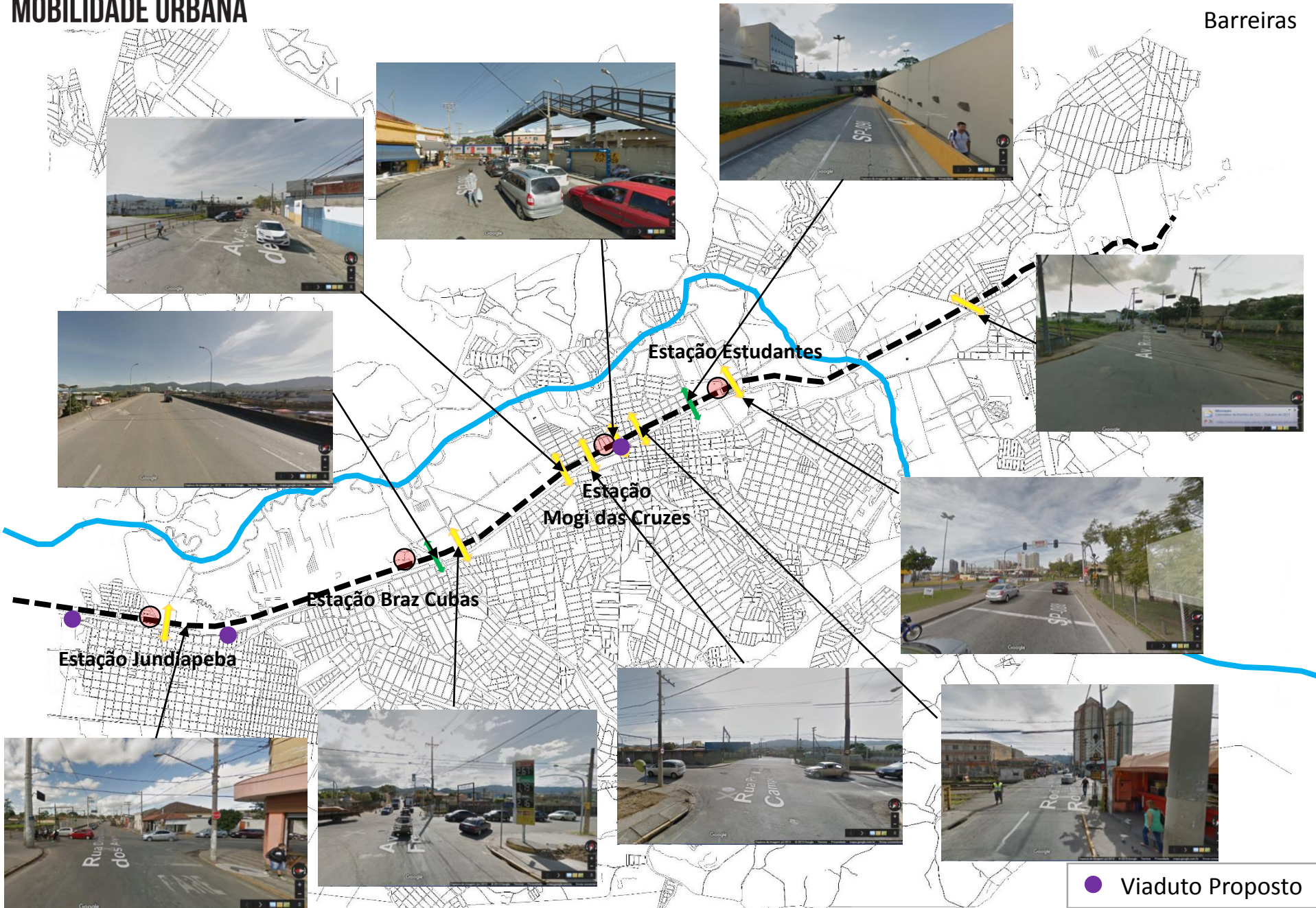


Plano Municipal de MOBILIDADE URBANA

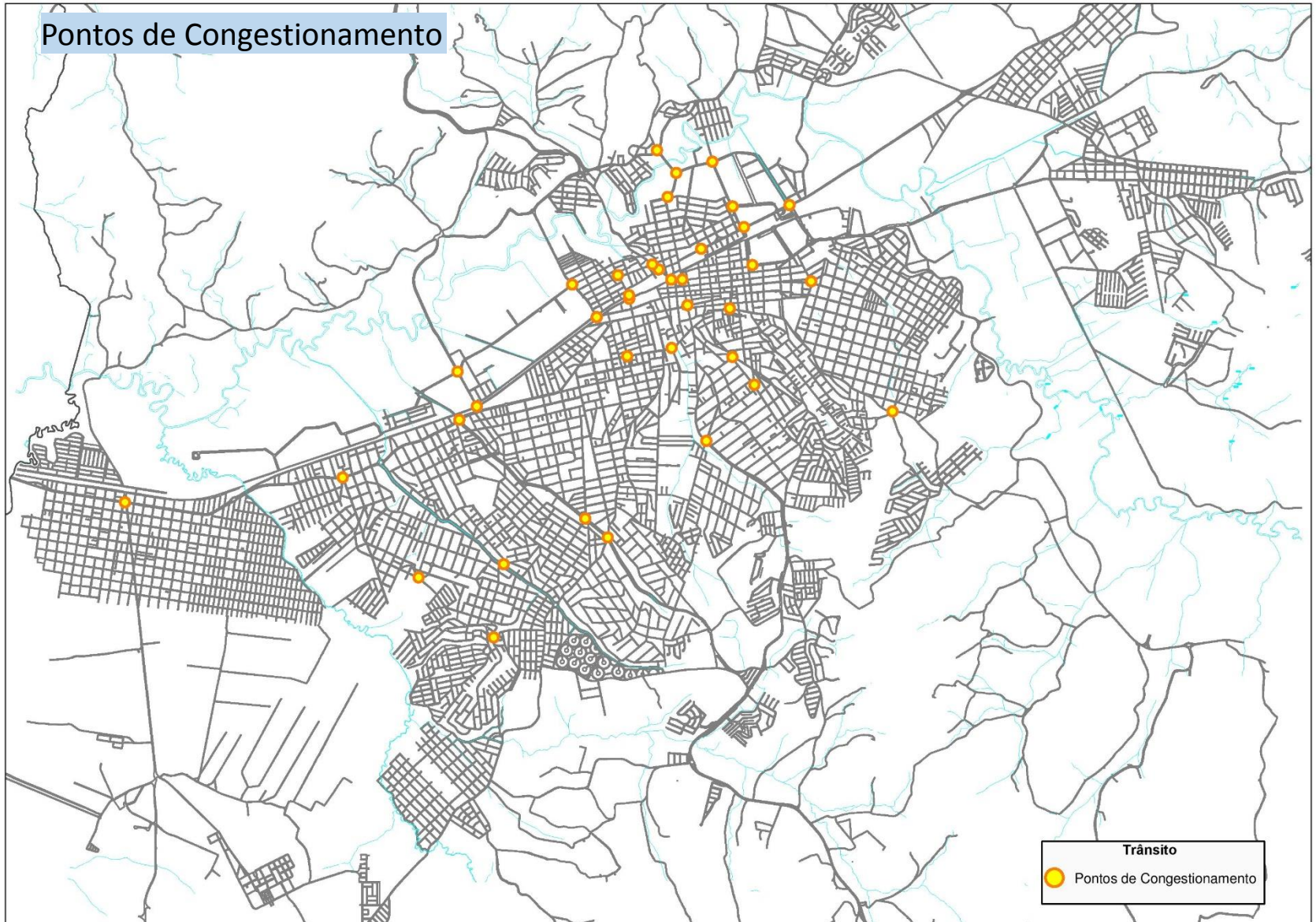
SENTIDO BAIRRO – 18h

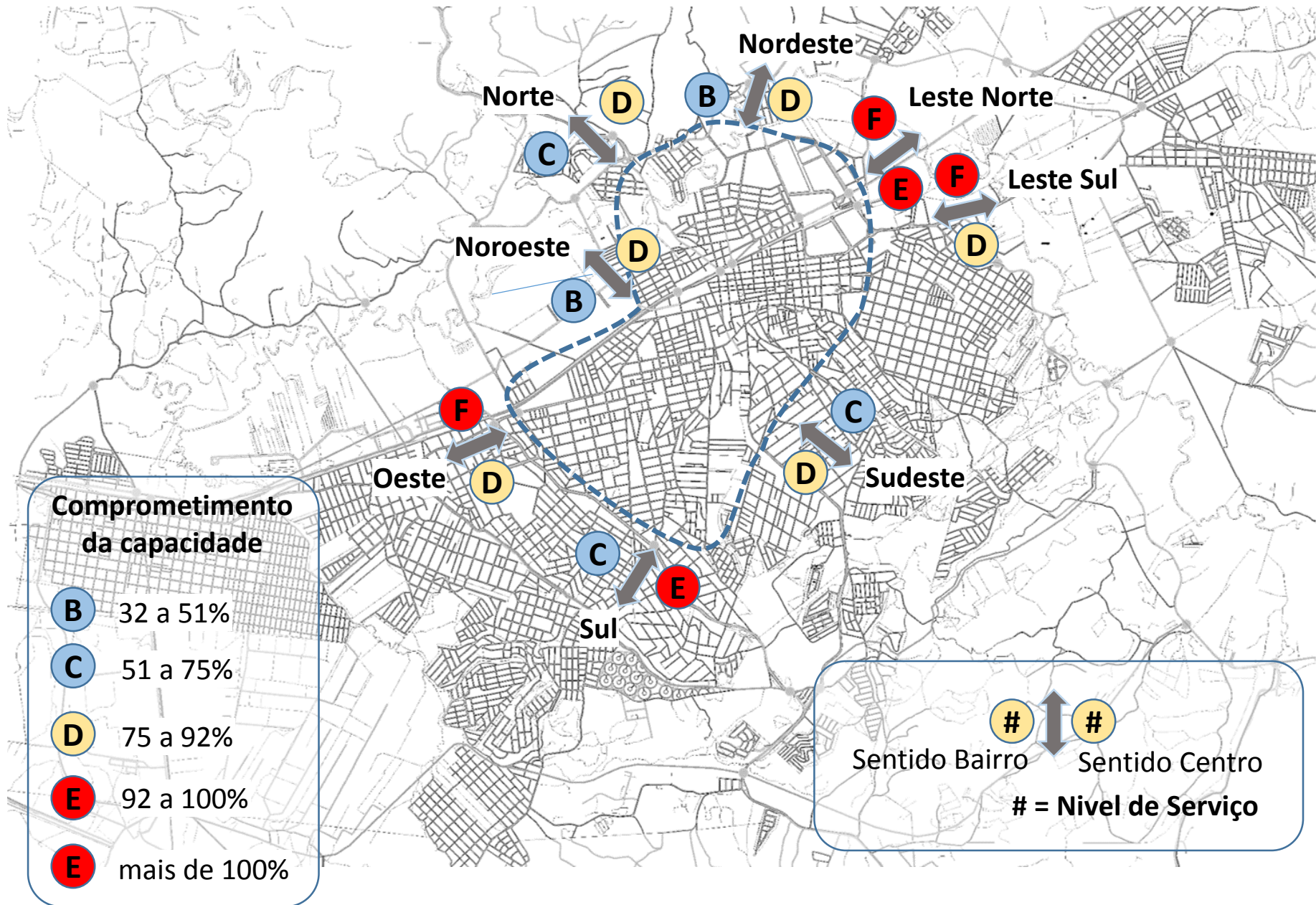


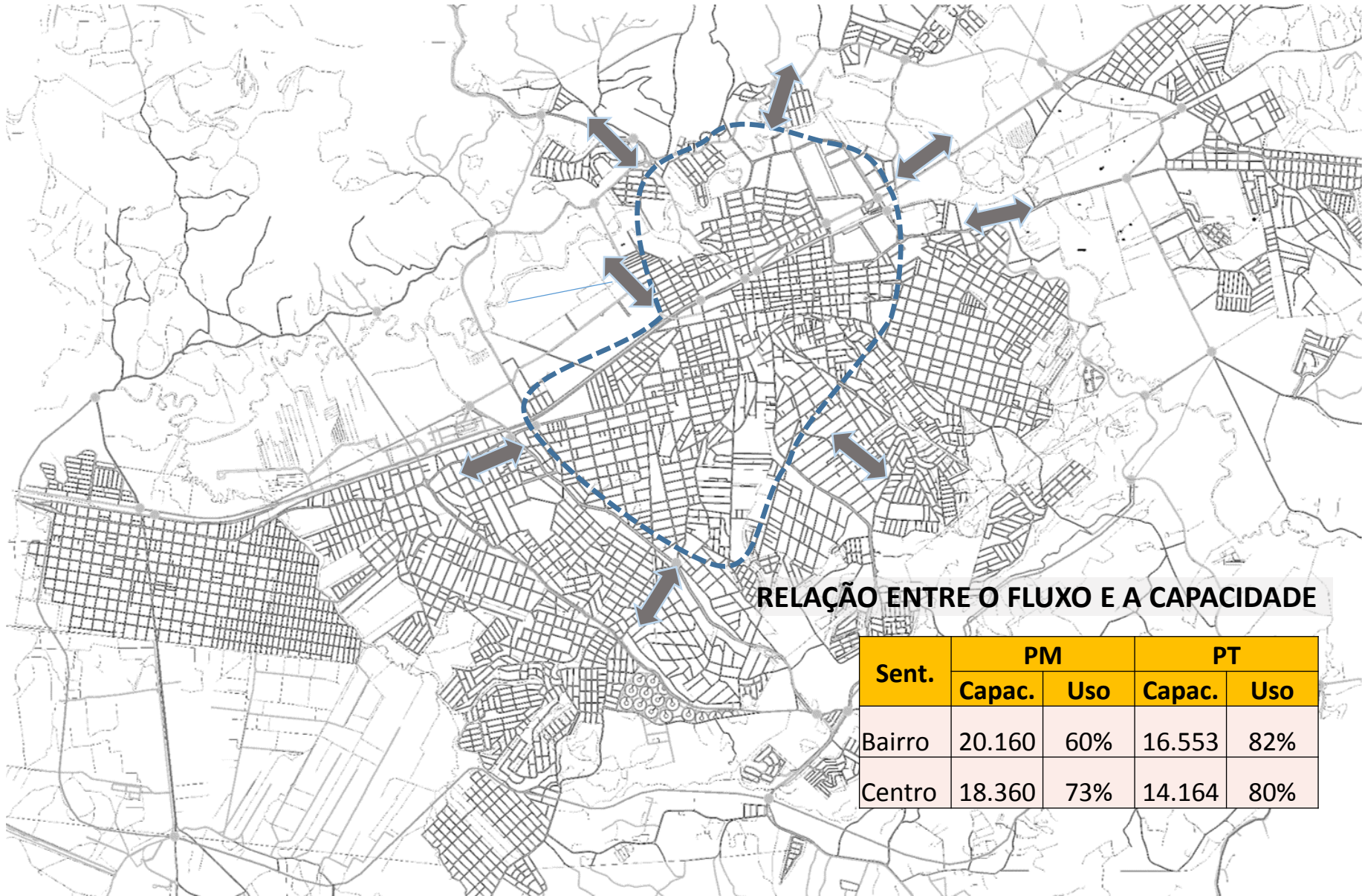
Barreiras



● Viaduto Proposto





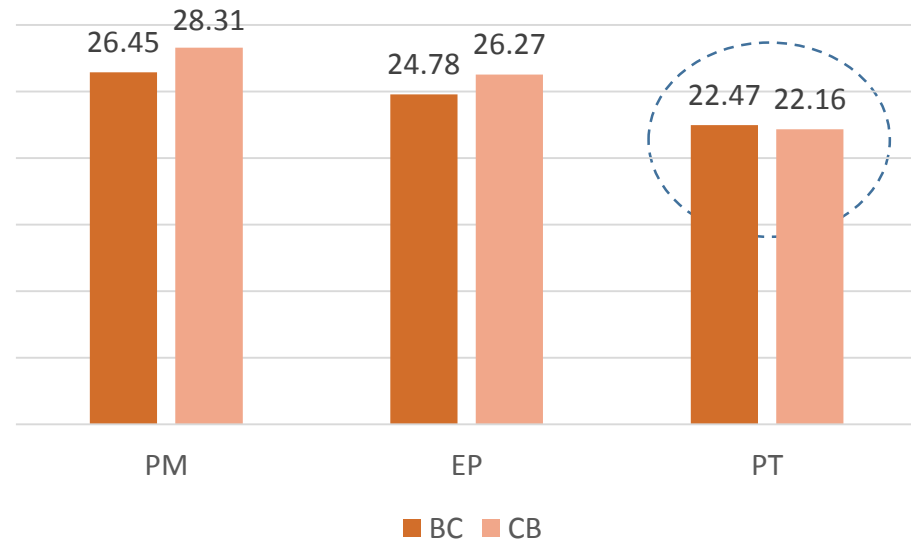


RELAÇÃO ENTRE O FLUXO E A CAPACIDADE

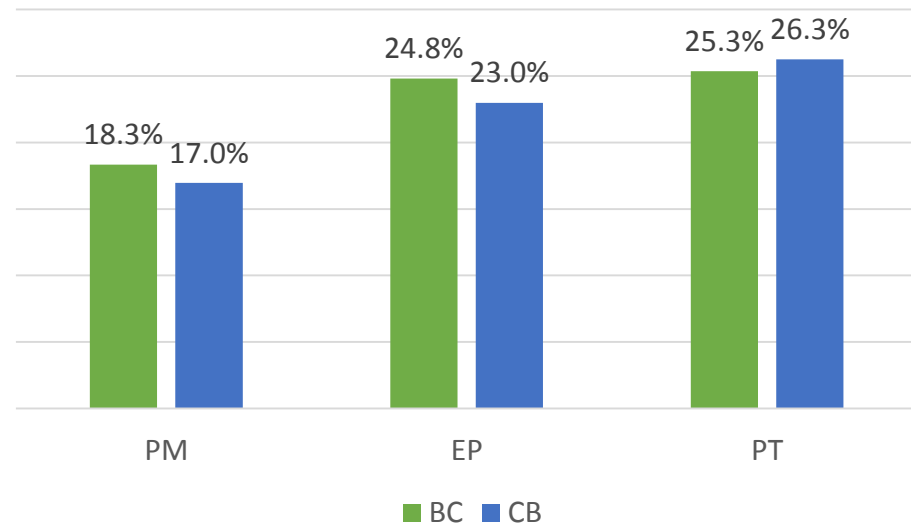
Sent.	PM		PT	
	Capac.	Uso	Capac.	Uso
Bairro	20.160	60%	16.553	82%
Centro	18.360	73%	14.164	80%

Velocidades médias no viário principal em km/h

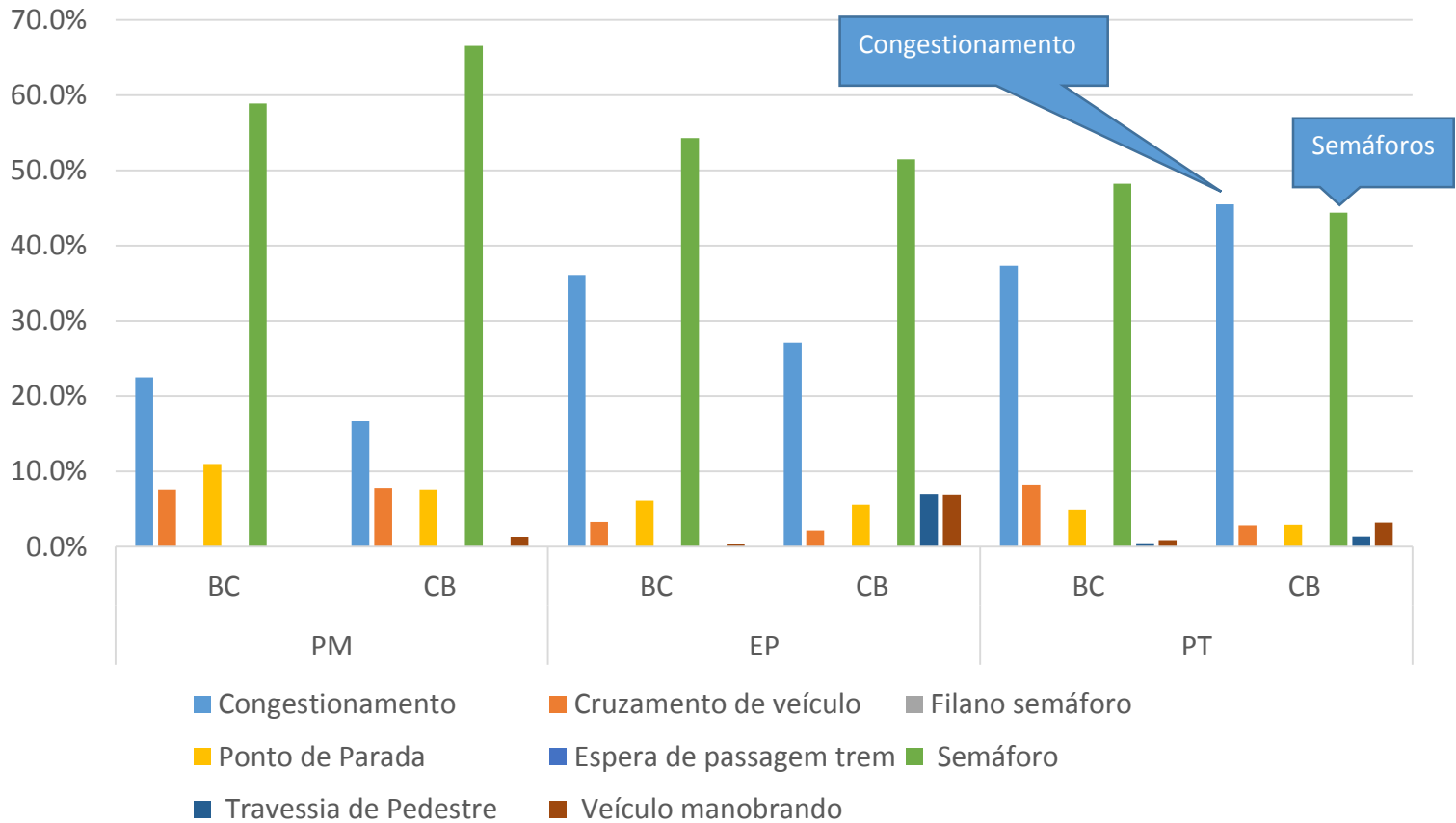
Velocidades do tráfego geral

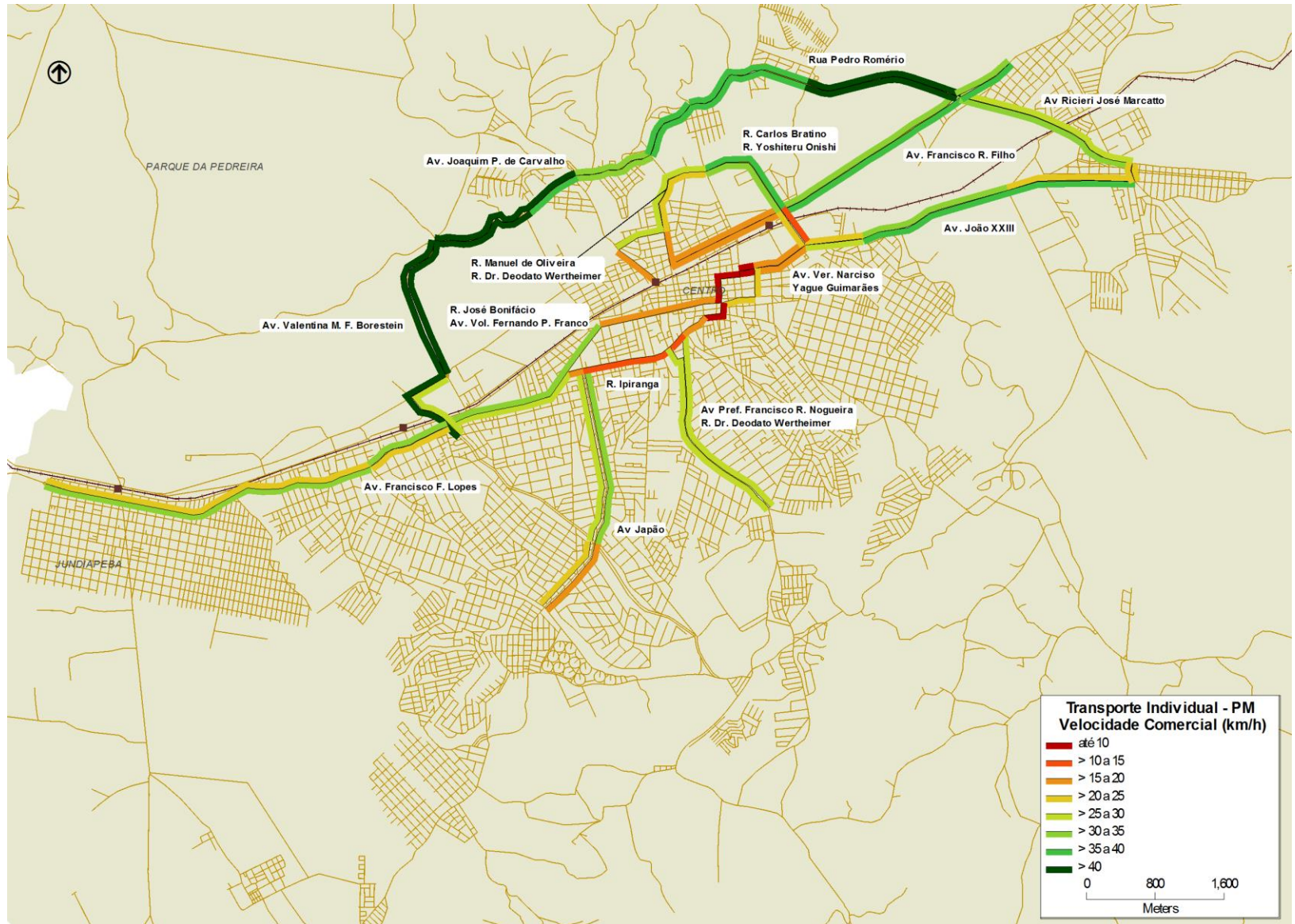


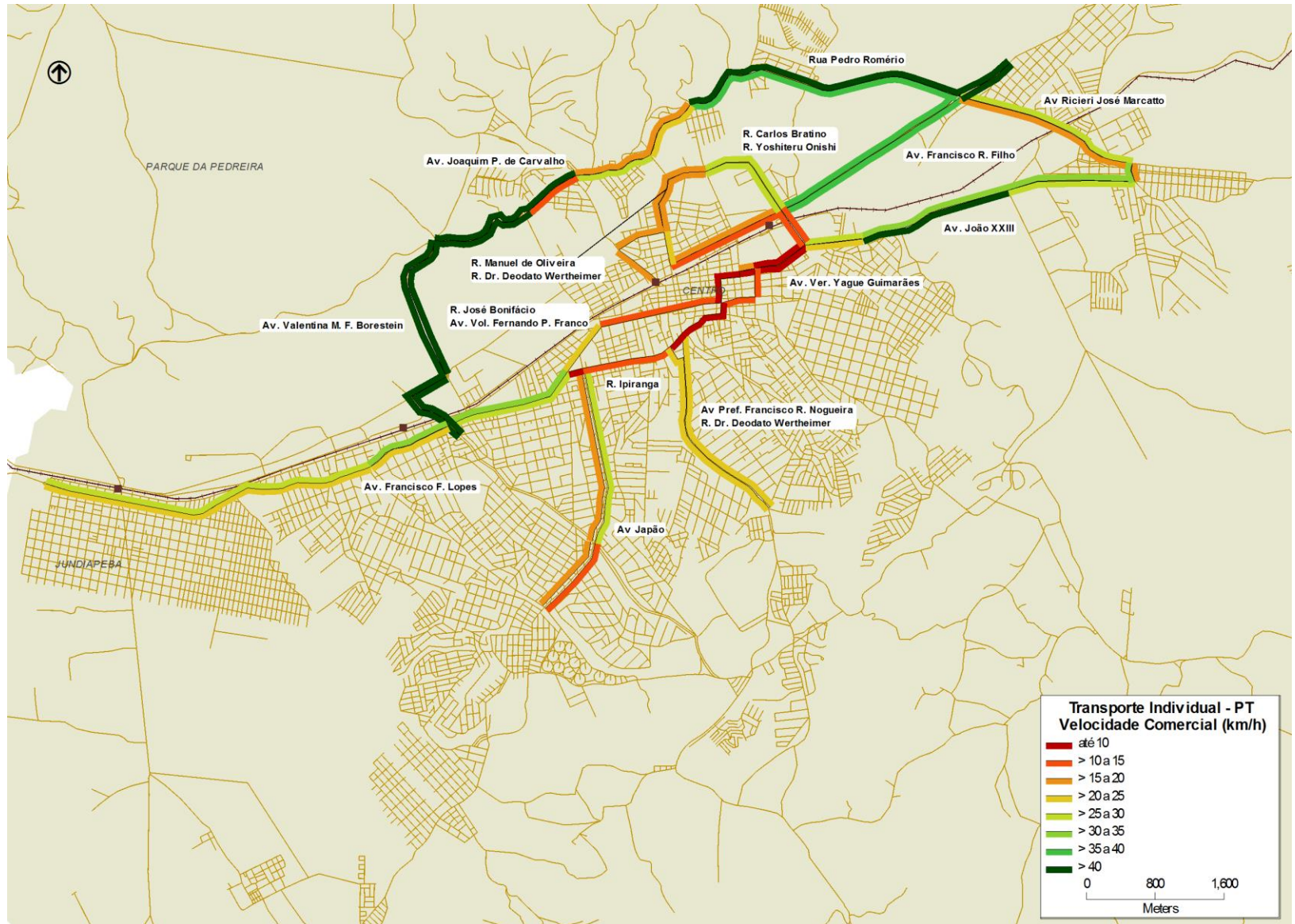
Proporção do tempo parado

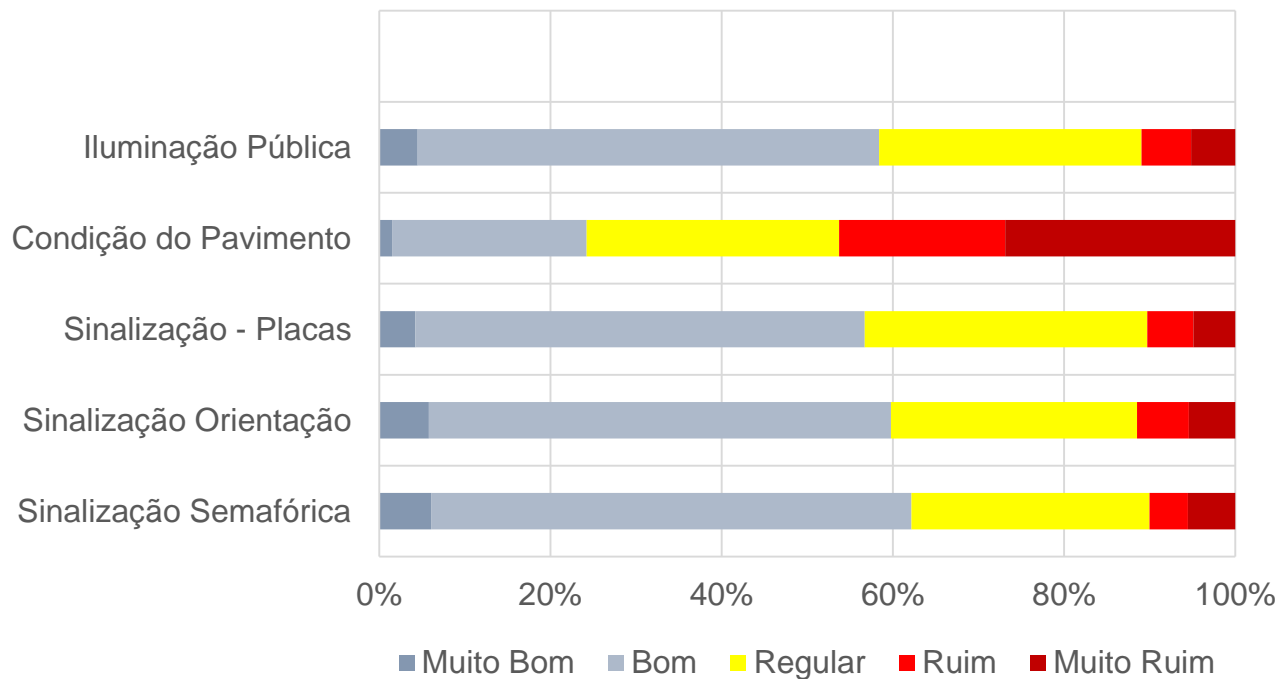


Proporção de motivos de parada do tráfego geral





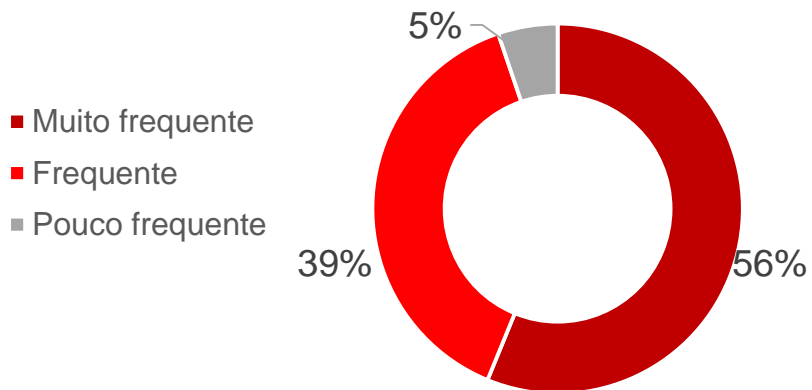




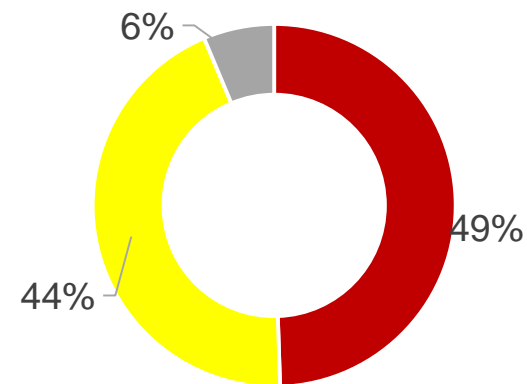
Amostra: 1.536 entrevistas
Erro amostral: 2,5%

A VISÃO DO MOTORISTA

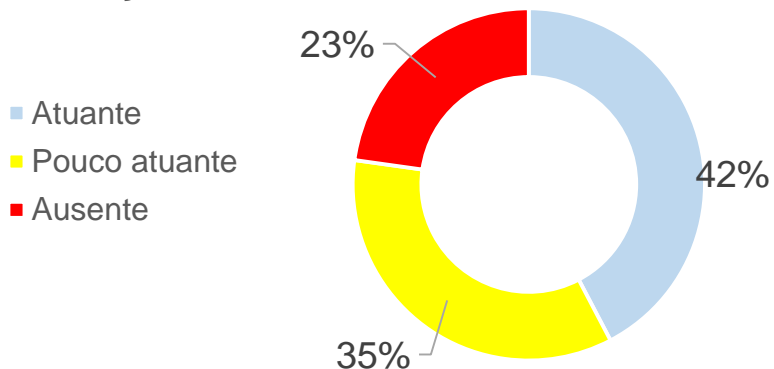
Congestionamentos



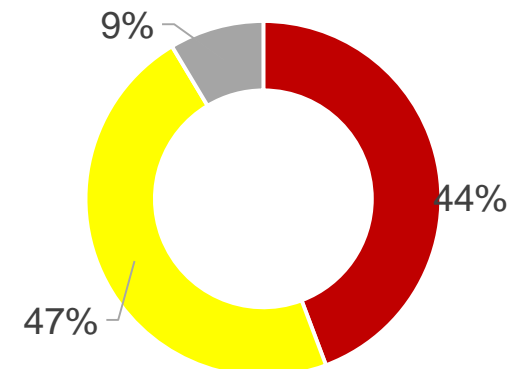
Comportamento dos motoristas

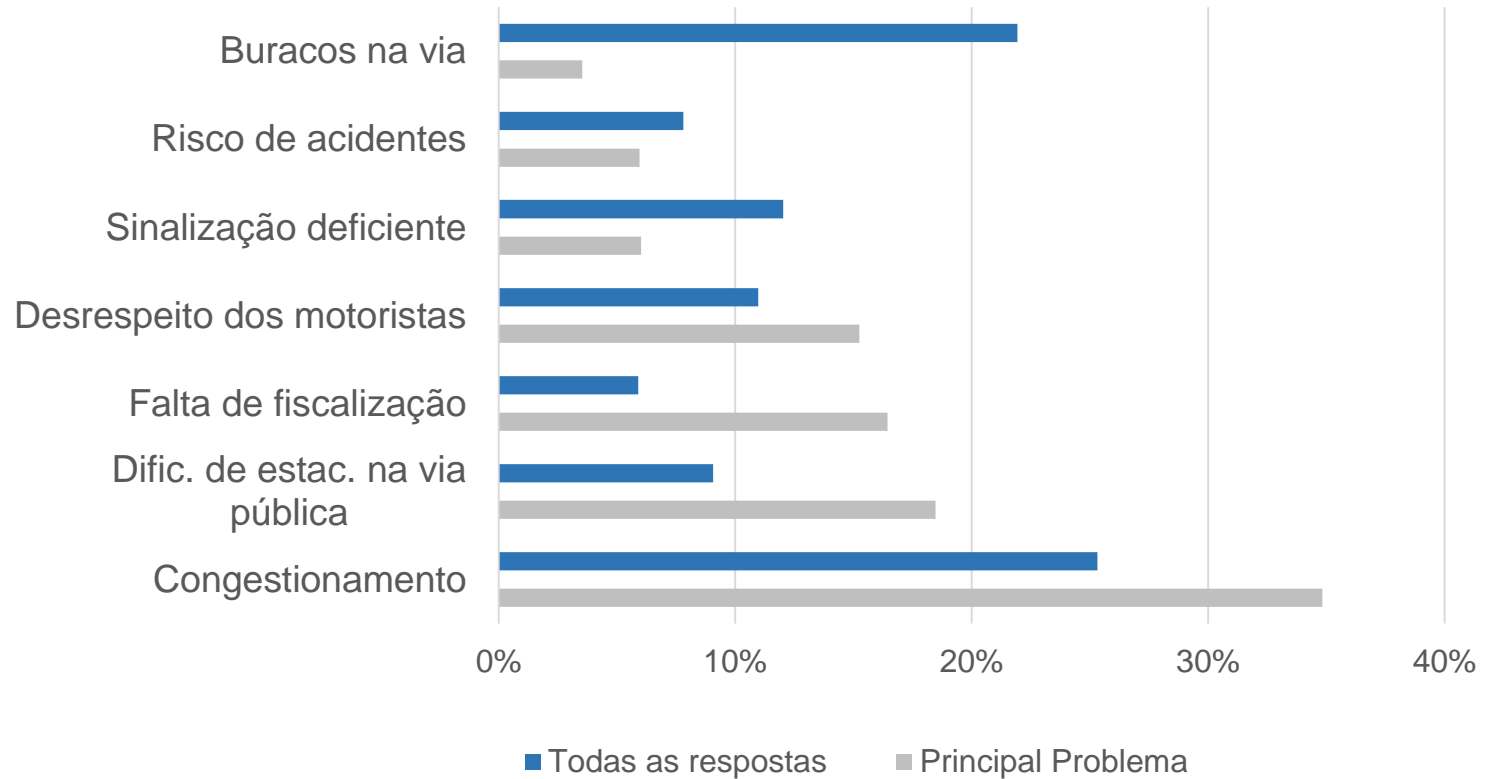


Fiscalização do trânsito



Comportamento dos pedestres





Condições atuais:

Estrutura viária extremamente dependente da passagem pela Área Central, mesmo para deslocamentos diametrais.

Rede viária desarticulada pelas barreiras no sentido norte – sul (ferrovia) e leste - oeste (hidrografia).

Ausência do Anel Viário Sul.

Limitação de capacidade do sistema viário, mesmo de vias recentes (Perimetral Norte)

Diretrizes para reflexão:

Necessidade de criação de novas rotas:

- Complementação do Sistema Viário redução do tráfego de passagem (ex. construção do Anel Perimetral Sul)
- Aproveitamento da área da ferrovia para implantação de nova ligação no sentido leste – oeste (associado a projeto de modernização do trem metropolitano – VLT)

Otimização das condições operacionais do sistema viário atual

- Aprimoramento do sistema de controle semaforico
- Implantação de Centro de Controle Operacional
- Revisão da permissão de estacionamento nas vias públicas
- Eliminação de rotatórias em pontos críticos
- Implantação de medidas de prioridade para o transporte coletivo

Segurança do Trânsito



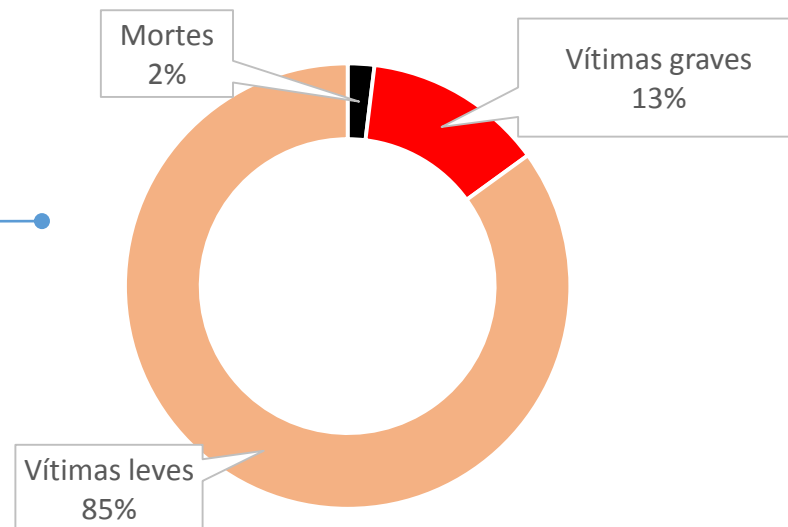
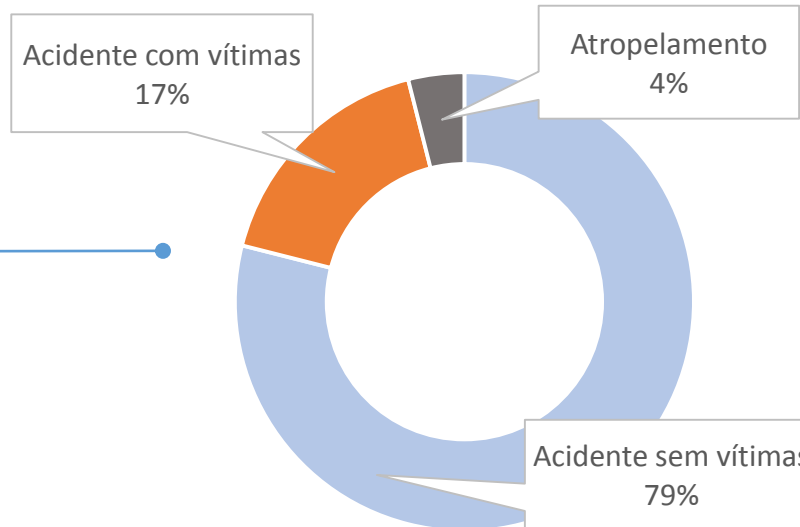
ANÁLISE DAS ESTATÍSTICAS

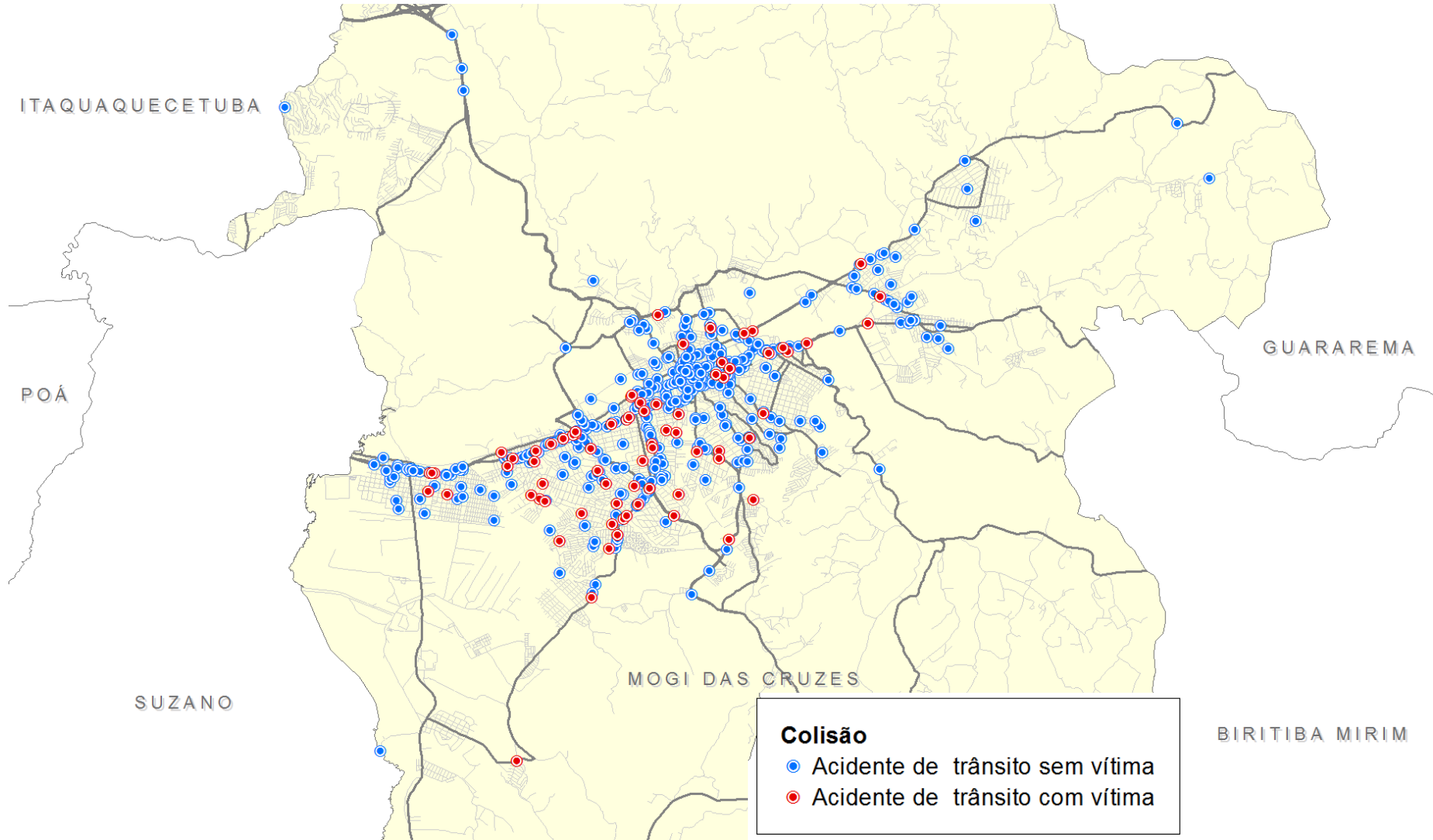
De julho/14 a junho/15 ocorreram em Mogi, **2.736** acidentes de trânsito.

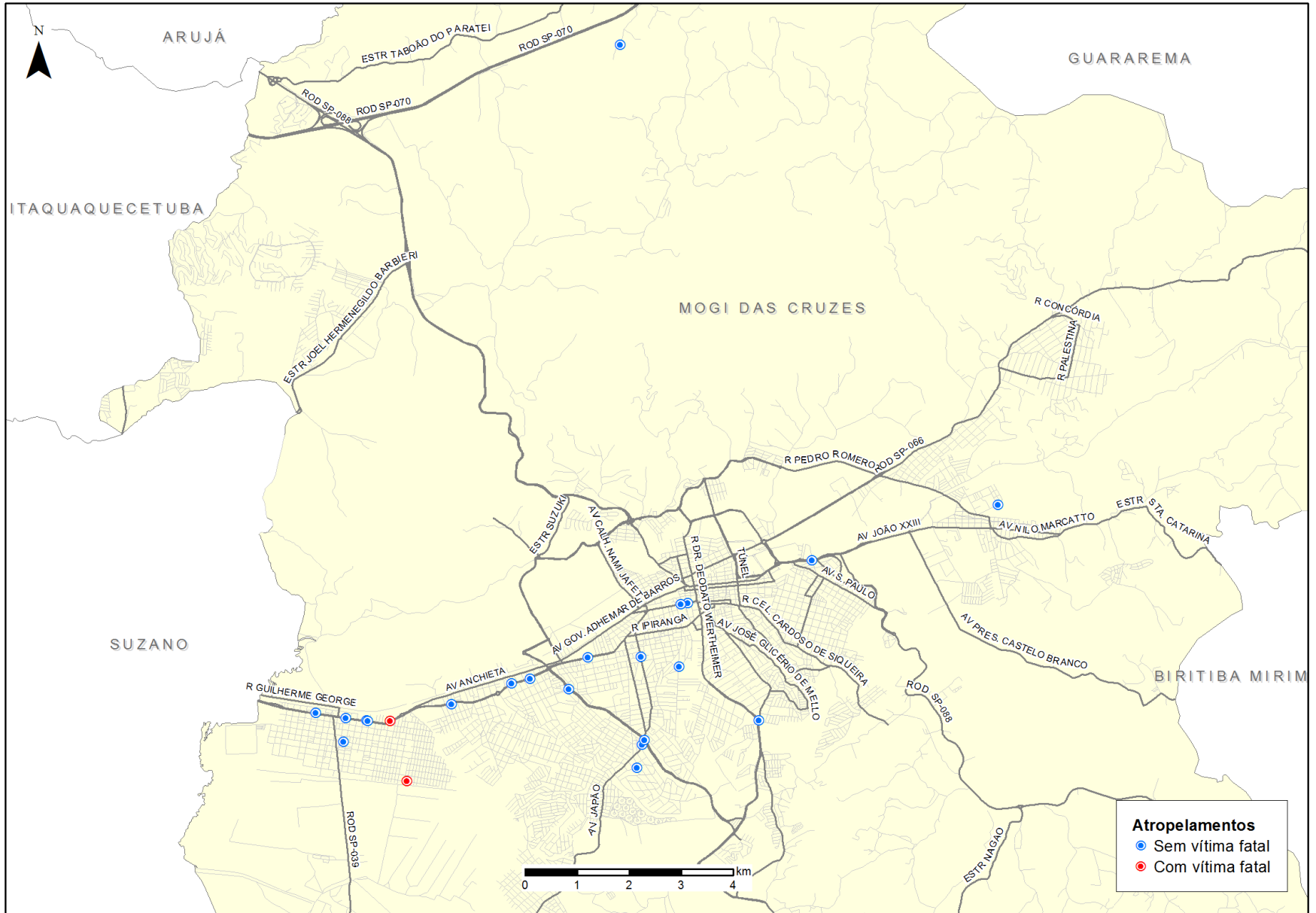
Destes, **468** acidentes tiveram vítimas e **108** foram atropelamentos.

Nestes acidentes, houve **673** vítimas, sendo **13** fatais.

Os feridos gravemente foram **88**, e **572** pessoas ficaram feridas levemente.



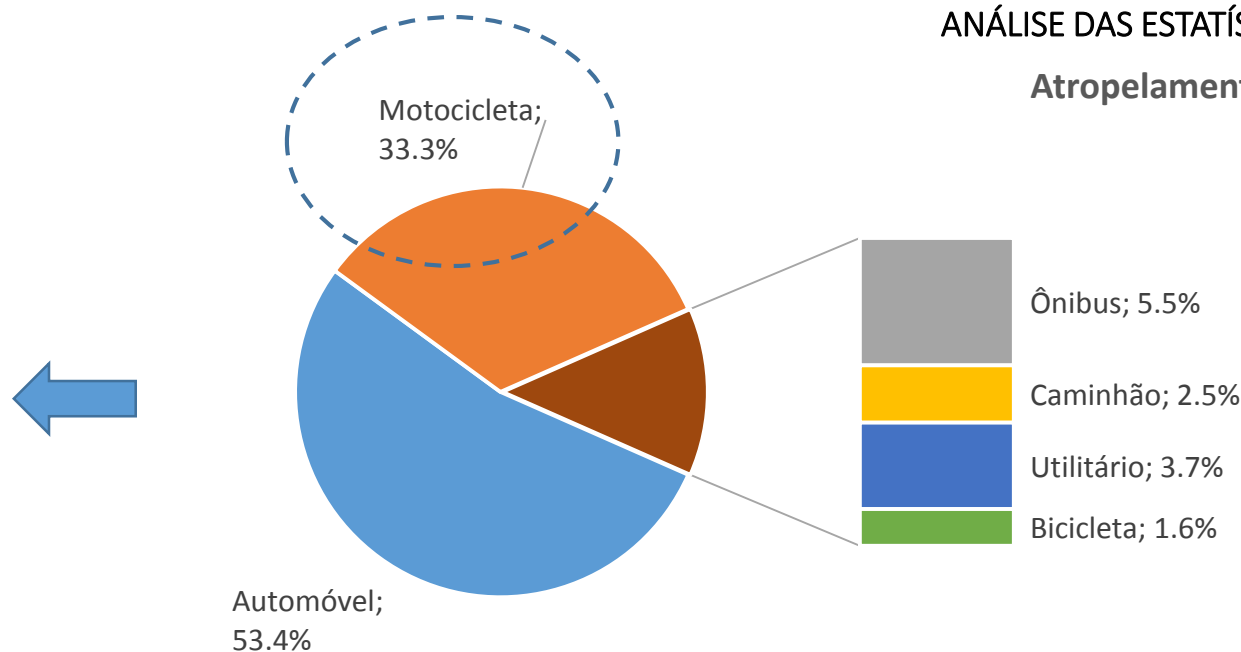




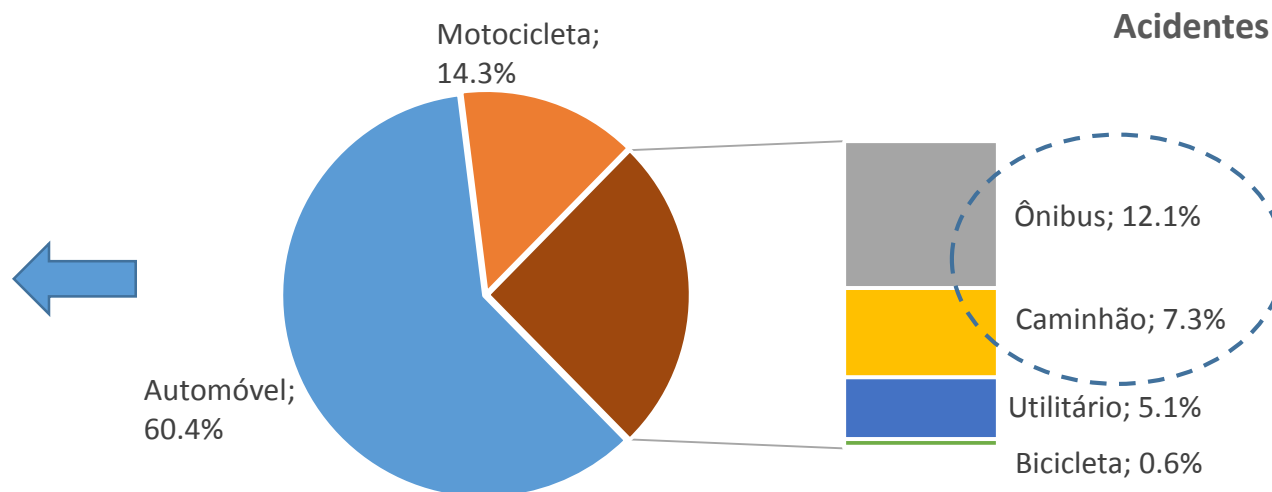
ANÁLISE DAS ESTATÍSTICAS

Atropelamentos

As motocicletas representam 14% da frota, mas são responsáveis por 33% dos atropelamentos.



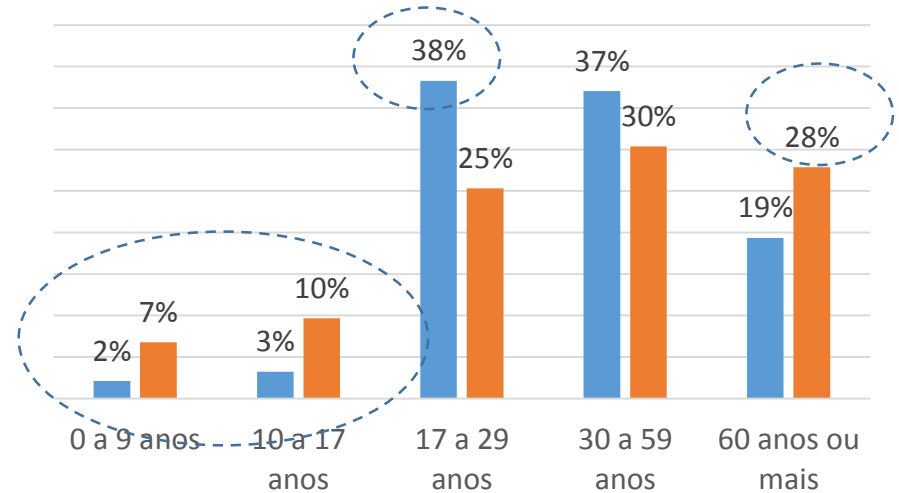
Os veículos pesados (ônibus e caminhões) são responsáveis por 19% do total de acidentes.



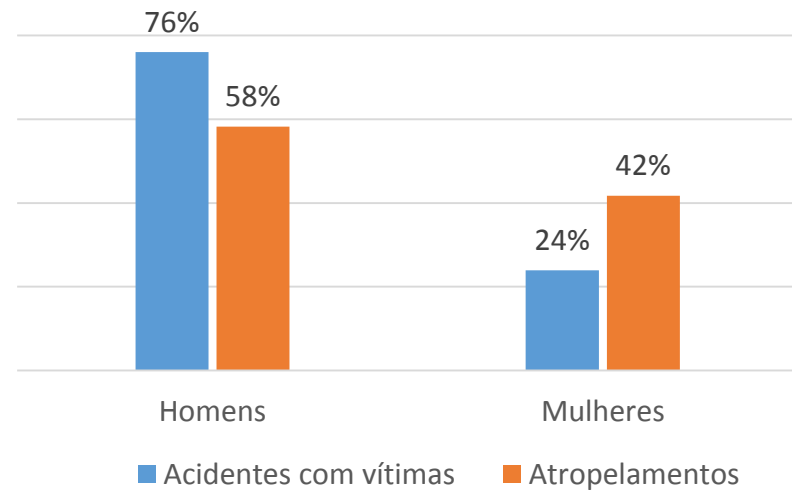
43% das vítimas tem menos de 29 anos.

17% dos atropelamentos são de jovens e crianças e 28% são de idosos.

Proporção de vítimas por idade



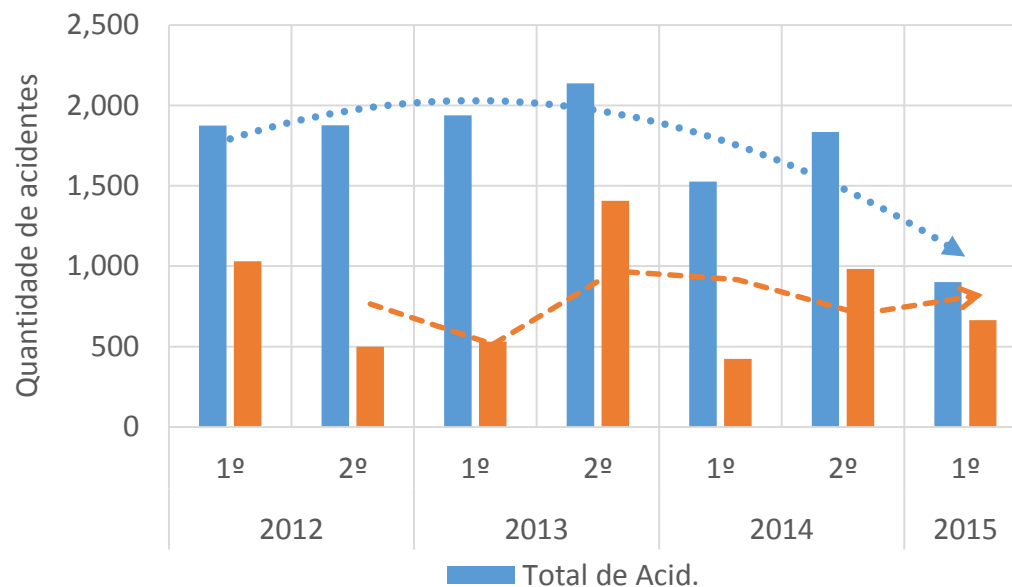
Proporção de vítimas por gênero



Nos últimos quatro anos, houve uma queda dos acidentes em geral. O que é um bom sinal.

Os acidentes com vítima, entretanto, tem oscilado bastante.

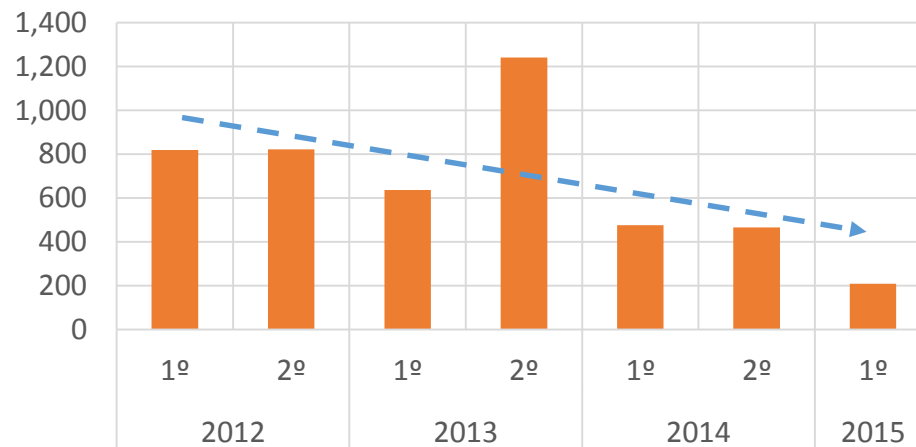
Total de Acidentes



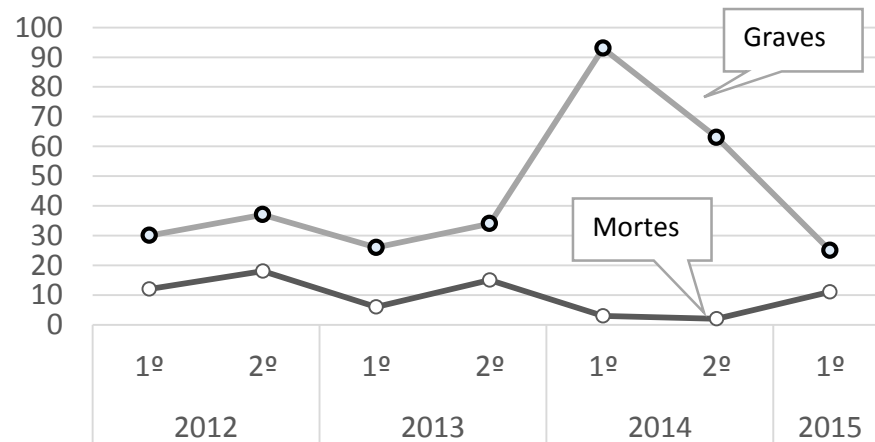
À exceção do 2º semestre de 2013, a tendência tem sido de queda no número de vítimas.

No 1º semestre de 2015, a quantidade de mortes cresceu.

Vítimas

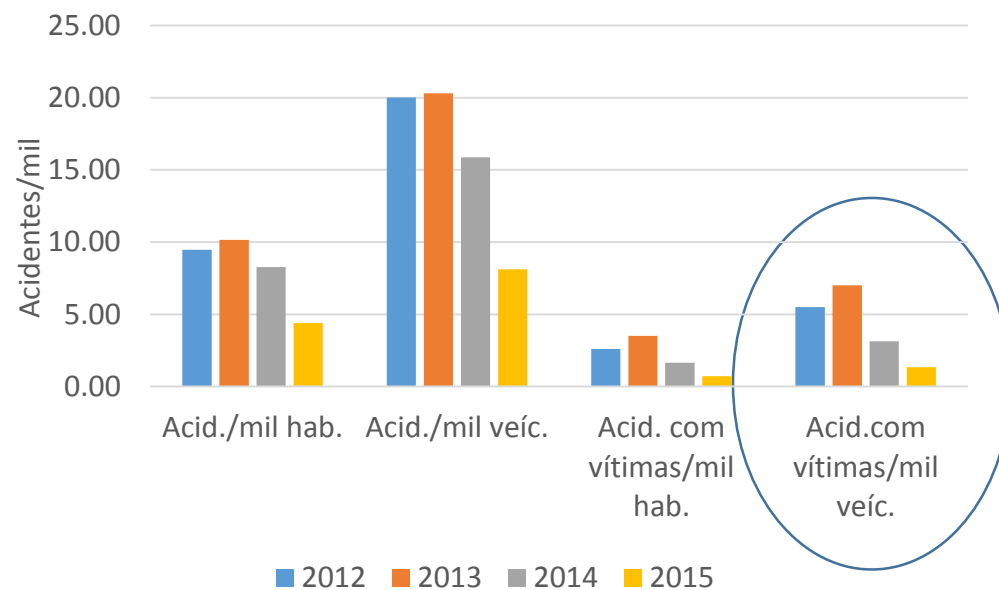


Vítimas graves e mortes



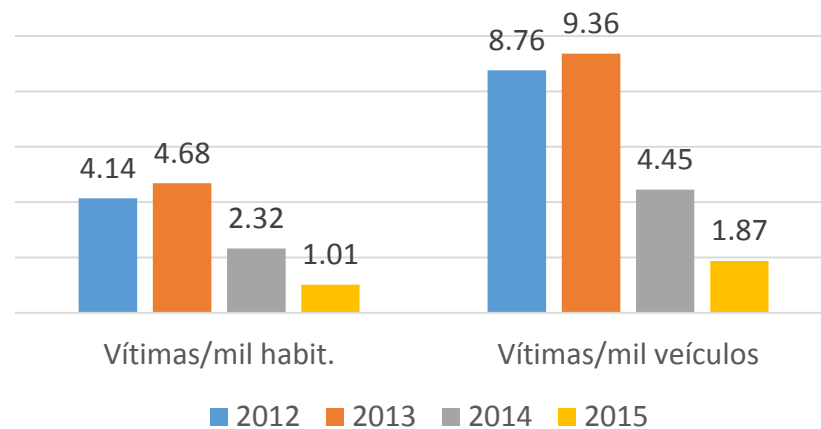
Na comparação com o crescimento da população e da frota de automóveis, tem havido uma redução nos indicadores de acidentes.

Indicadores proporcionais



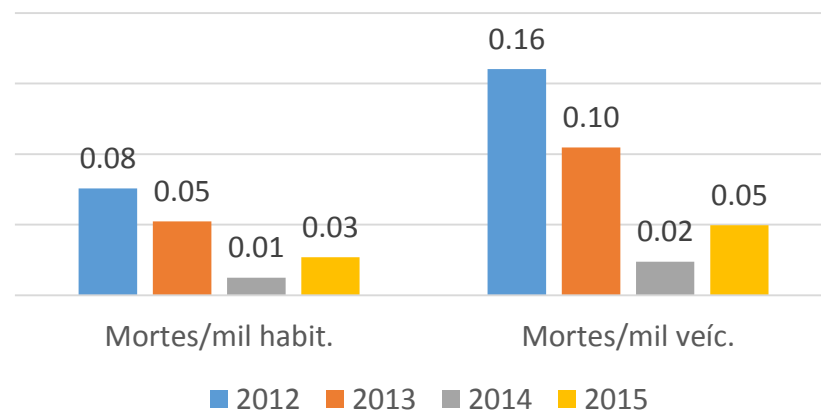
Da mesma forma, os indicadores de vítimas proporcionalmente à população e à frota tem diminuído.

Indicadores proporcionais - vítimas



As mortes também mostram-se declinantes. Tendência que foi interrompida em 2015.

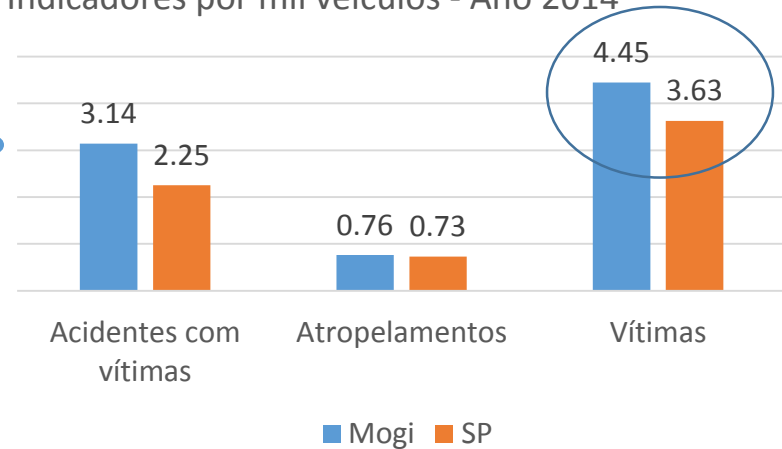
Indicadores proporcionais - mortes



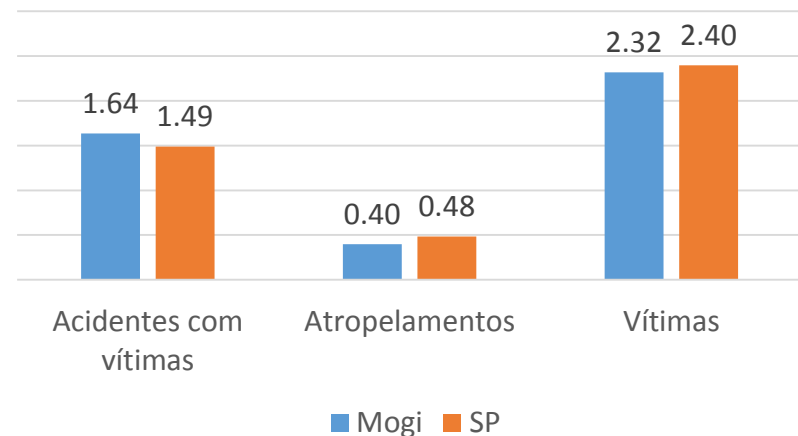
Uma comparação com os dados da CET-SP, mostra que em Mogi, proporcionalmente, ocorrem mais acidentes com vítimas do que em São Paulo e a mesma proporção de atropelamentos.

A diferença está nas mortes. Em Mogi há bem menos mortes proporcionais à sua população e à frota

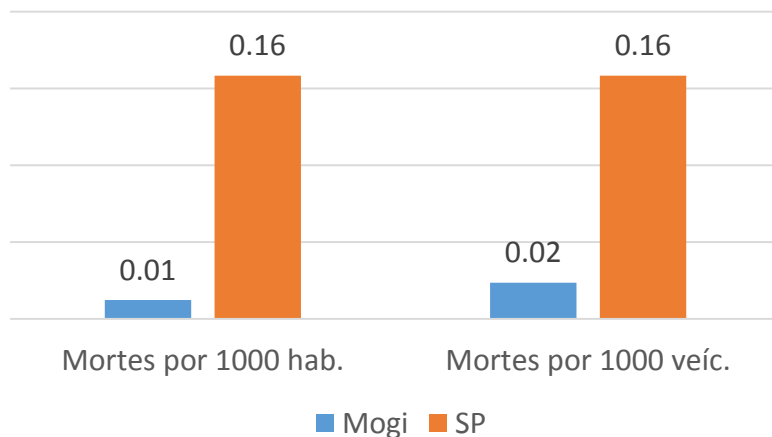
Indicadores por mil veículos - Ano 2014



Indicadores por mil habitantes - Ano 2014



Indicadores de mortes - Ano 2014



Condições atuais:

Nos últimos quatro anos, houve uma queda dos acidentes em geral.

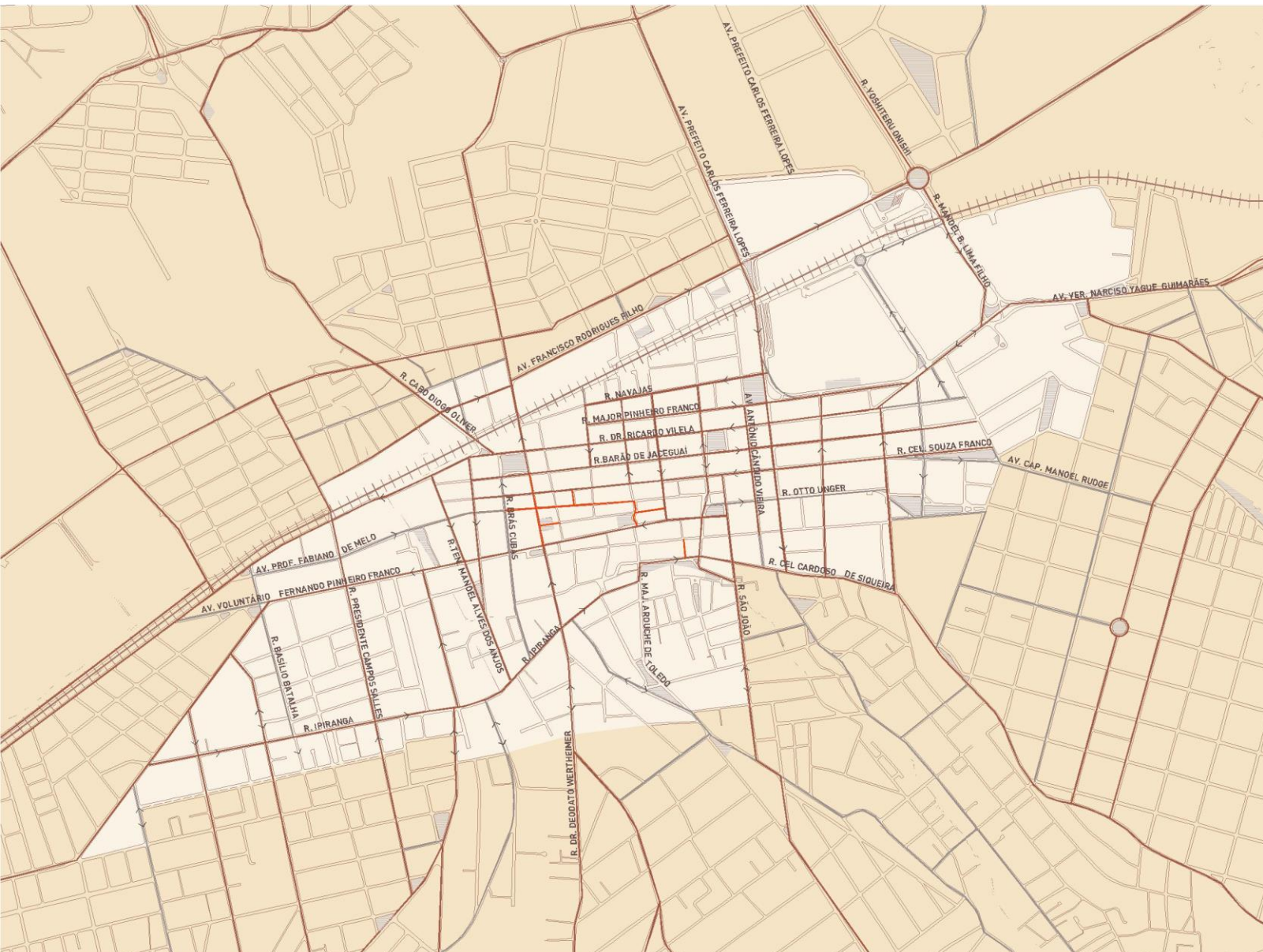
Os indicadores de acidentes tradicionais, considerando o crescimento da população e a frota de automóveis , apresentam tendência de queda.

Diretrizes para reflexão:

A Prefeitura deve intensificar suas ações dentro de uma política de segurança no trânsito.

Área Central



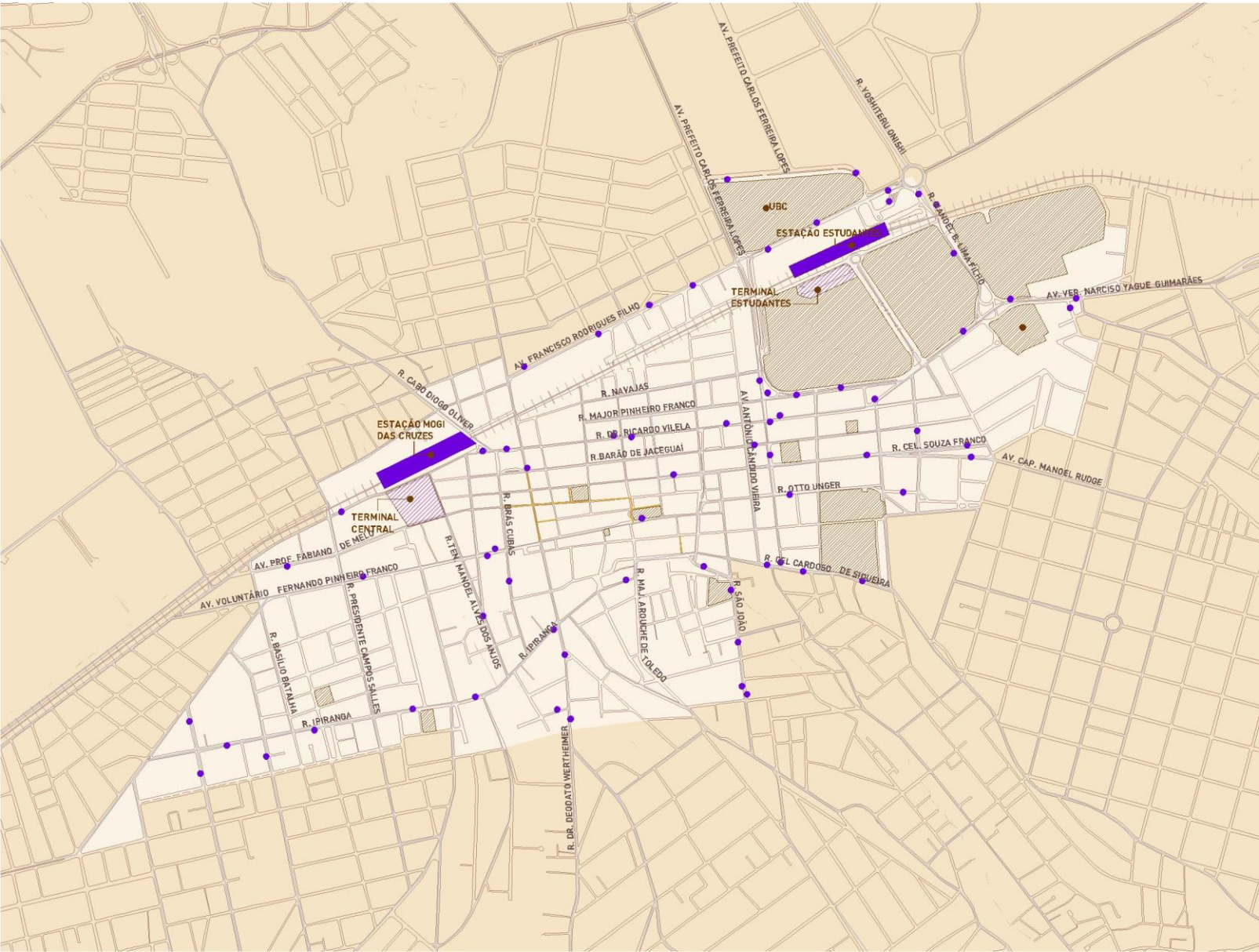


**ÁREA CENTRAL
SISTEMA VIÁRIO**



LEGENDA

-  SISTEMA VIÁRIO PRINCIPAL
-  SISTEMA VIÁRIO ESTRUTURAL
-  CALÇADÕES




ÁREA CENTRAL
TRANSPORTE COLETIVO
EQUIPAMENTOS DE
TRANSPORTE COLETIVO



LEGENDA

 TERMINAIS DE ÔNIBUS

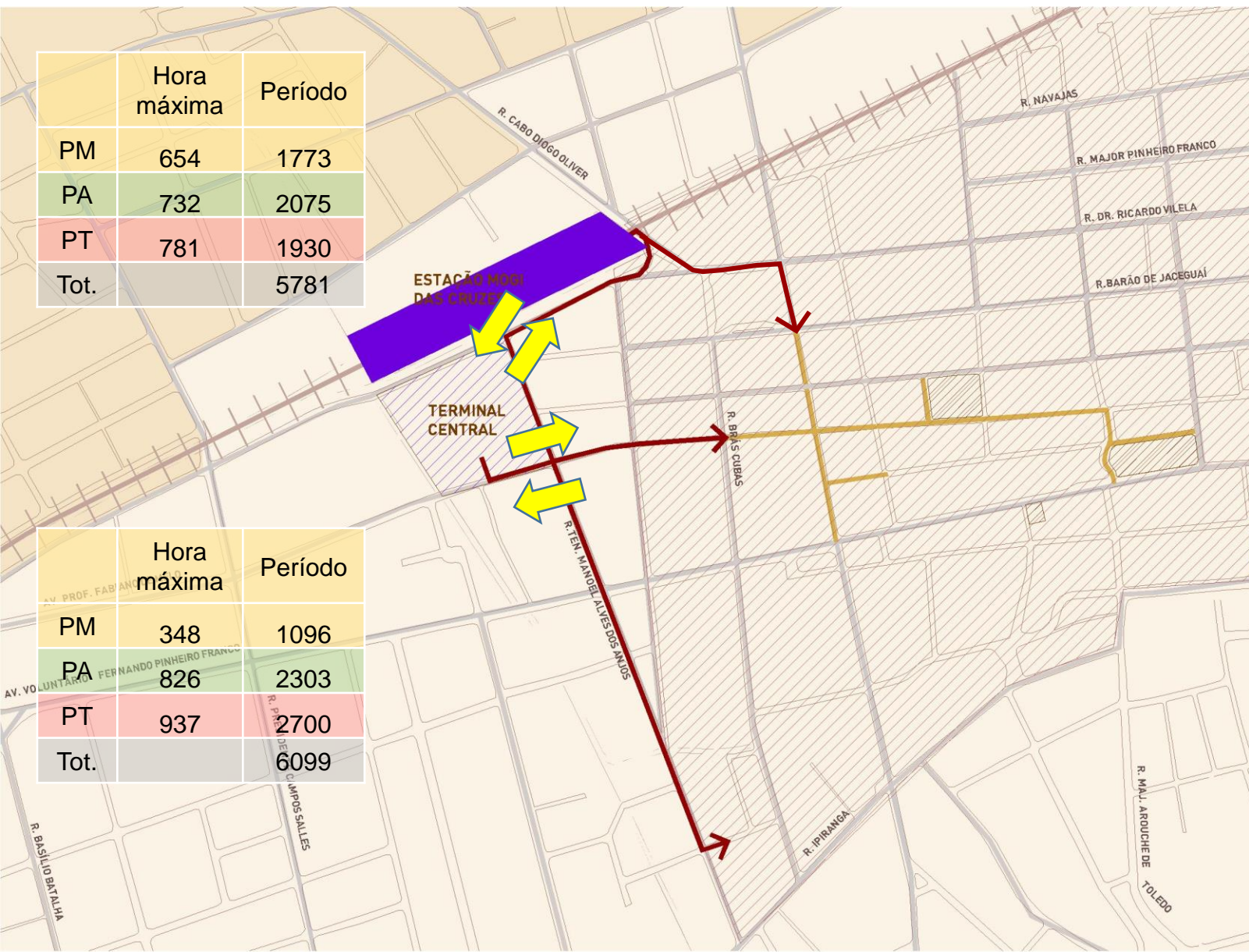
 ESTAÇÕES DA CPTM

 PONTOS DE ÔNIBUS

Fluxo de pedestres próximo ao acesso ao Terminal/Estação Central

	Hora máxima	Período
PM	654	1773
PA	732	2075
PT	781	1930
Tot.		5781

	Hora máxima	Período
PM	348	1096
PA	826	2303
PT	937	2700
Tot.		6099



ÁREA CENTRAL
TRANSPORTE COLETIVO
ROTAS DE PEDESTRE
TERMINAL CENTRAL



LEGENDA

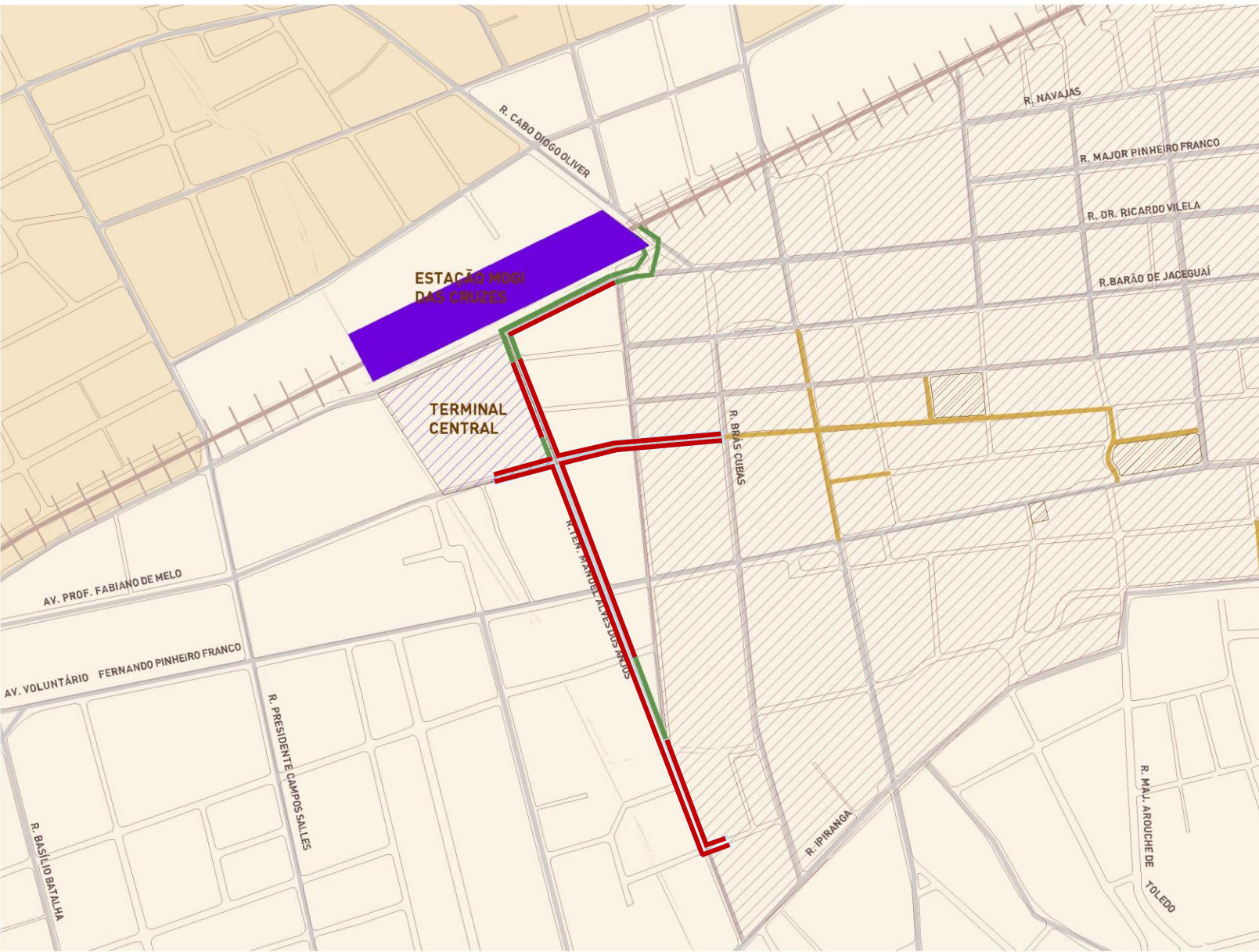
TERMINAIS DE ÔNIBUS

ESTAÇÕES DA CPTM

CENTRO COMERCIAL

ROTAS DE PEDESTRE
TERMINAL
CENTRAL-POLOS DE
ATRAÇÃO






PM
PA
PT

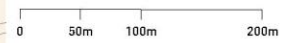


ÁREA CENTRAL
TRANSPORTE COLETIVO
QUALIDADE DAS VIAS DE
CIRCULAÇÃO DE PEDESTRE
TERMINAL CENTRAL



LEGENDA

-  TERMINAIS DE ÔNIBUS
-  ESTAÇÕES DA CPTM
-  CENTRO COMERCIAL
-  CALÇADAS COM MAIS DE 1,5M E EM BOAS CONDIÇÕES
-  CALÇADAS COM MENOS DE 1,5M E EM BOAS CONDIÇÕES



	Hora máxima	Período
PM	1668	3508
PA	1016	2956
PT	2246	5384
Tot.		11848

UBC

ÁREA CENTRAL
TRANSPORTE COLETIVO
ROTAS DE PEDESTRE
TERMINAL ESTUDANTES



LEGENDA

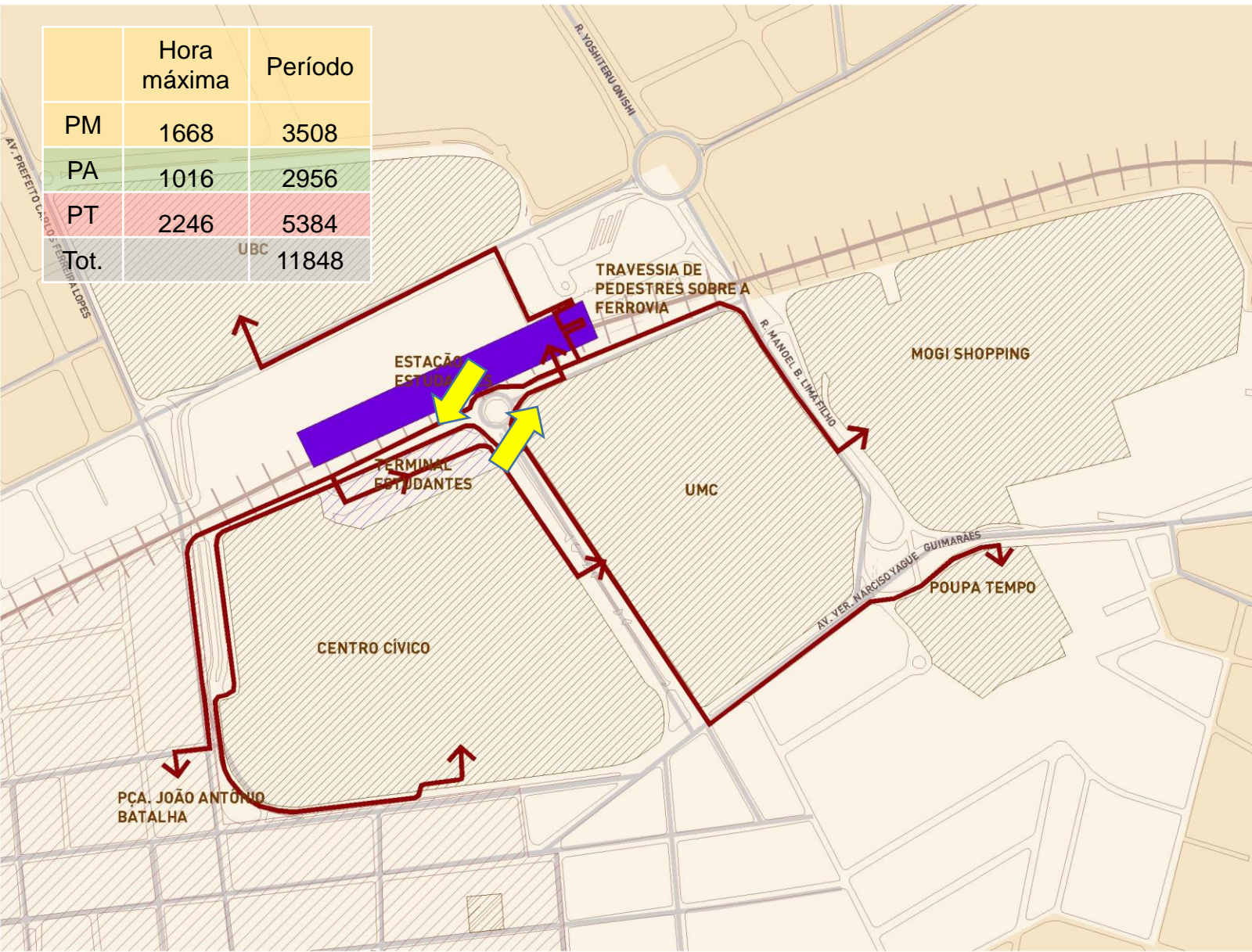
TERMINAIS DE ÔNIBUS

ESTAÇÕES DA CPTM

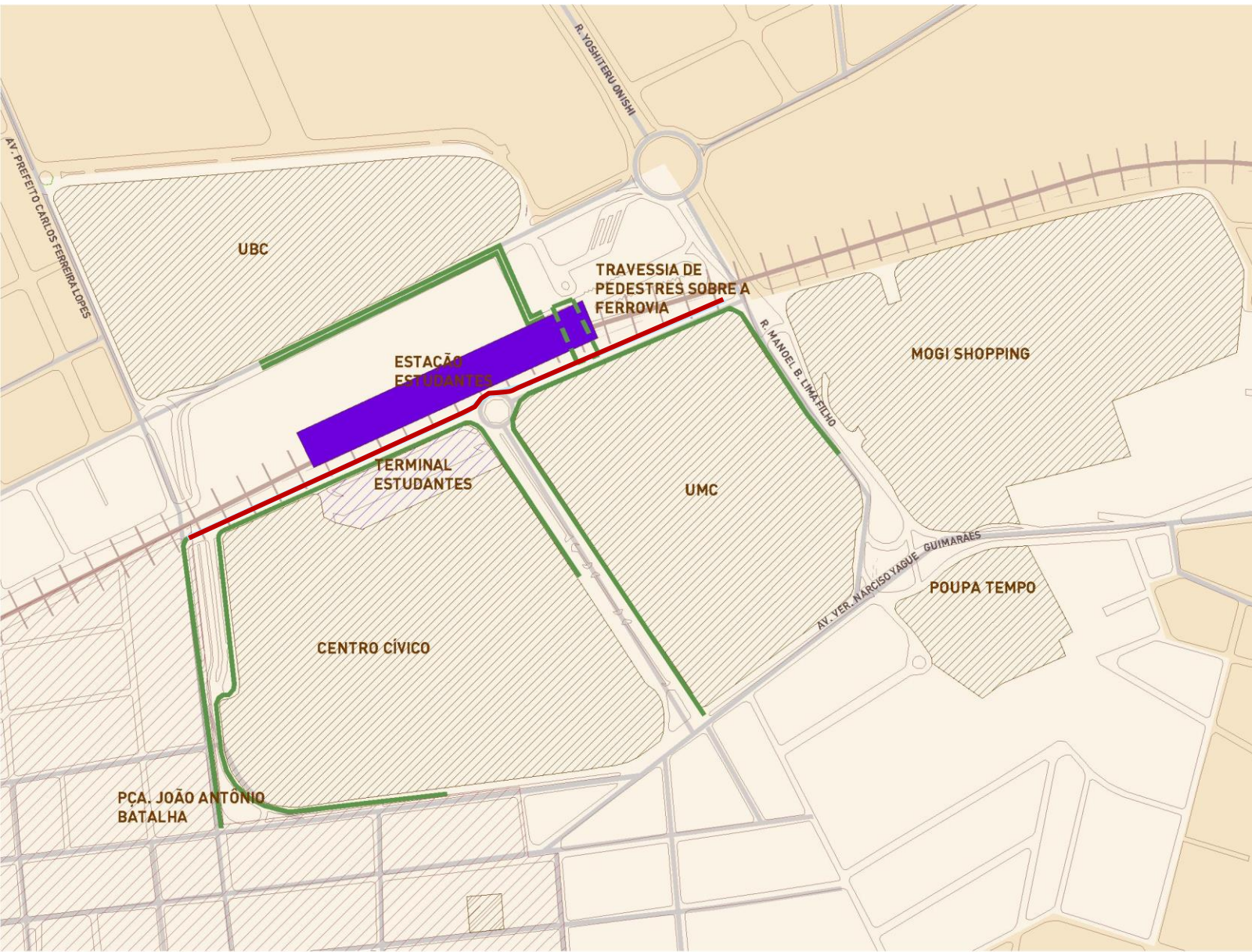
CENTRO COMERCIAL

ROTAS DE PEDESTRE
TERMINAL
ESTUDANTES-POLOS DE
ATRAÇÃO

PM
PA
PT








0 50m 100m 200m



ÁREA CENTRAL
TRANSPORTE COLETIVO
QUALIDADE DAS VIAS DE
CIRCULAÇÃO DE PEDESTRE
TERMINAL ESTUDANTES



LEGENDA

-  TERMINAIS DE ÔNIBUS
-  ESTAÇÕES DA CPTM
-  CENTRO COMERCIAL
-  CALÇADAS COM MAIS DE 1,5M E EM BOAS CONDIÇÕES
-  CALÇADAS COM MENOS DE 1,5M E EM BOAS CONDIÇÕES



Considerando os **três períodos pesquisados (Pico Manhã, Pico Almoço e Pico Tarde)** com três horas cada um observou-se que aproximadamente **12 mil pessoas** cruzam a ferrovia em ambos os sentidos.

	Hora máxima	Período
PM	991	3.199
PA	1.490	4.639
PT	1.631	4.120
Total		11.958

	Hora máxima	Período
PM	1.099	2.649
PA	1.797	4.417
PT	1.463	4.563
Total		11.629

Nível 1 – 33 km

Nível 2 – 28 km

Nível 3 – 10 km

Nível 1 < 1,5 m – 33 km

Nível 2 < 1,5 m – 37 km

MACROCIRCULAÇÃO

CALÇADAS



LEGENDA

— NÍVEL 1

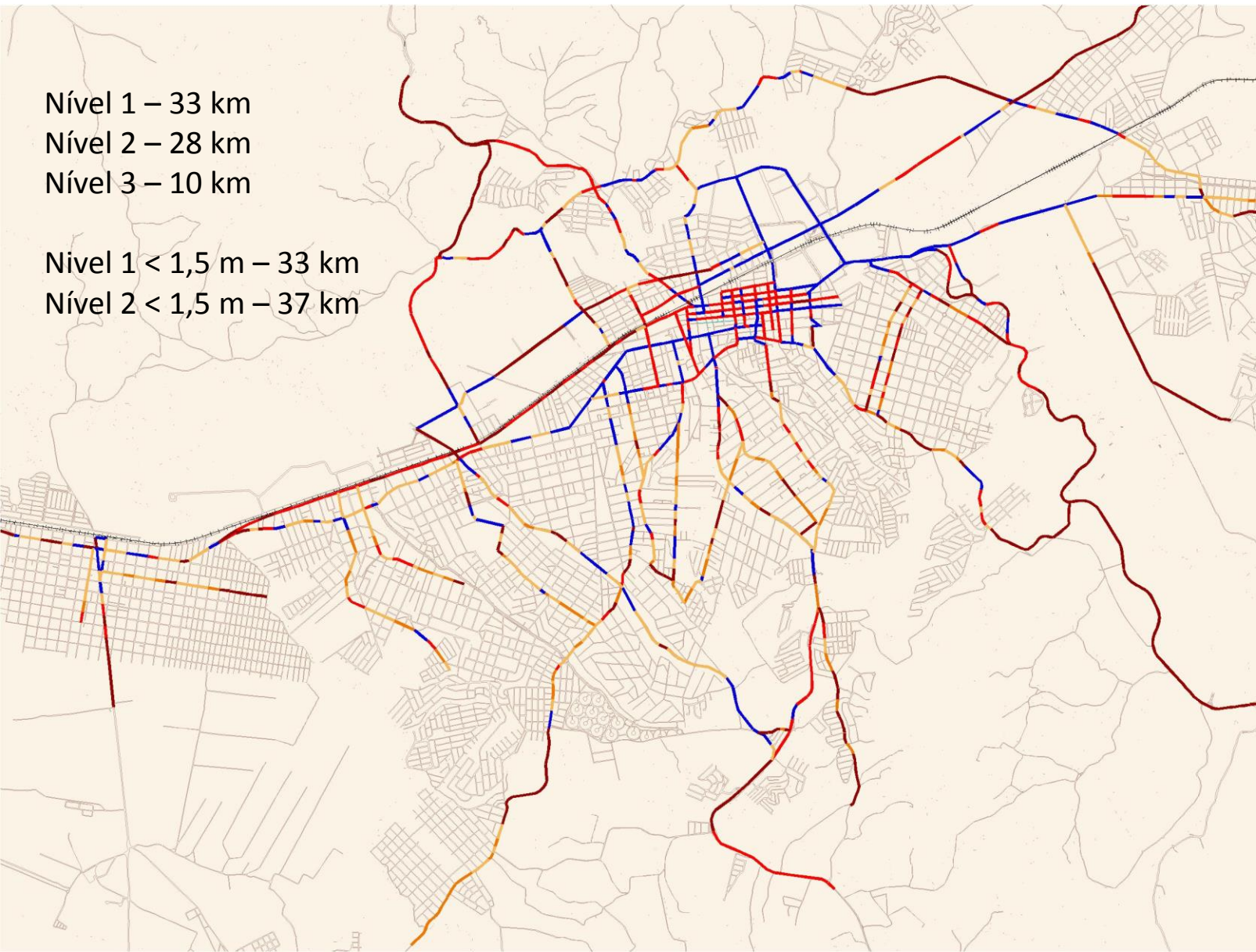
— NÍVEL 2

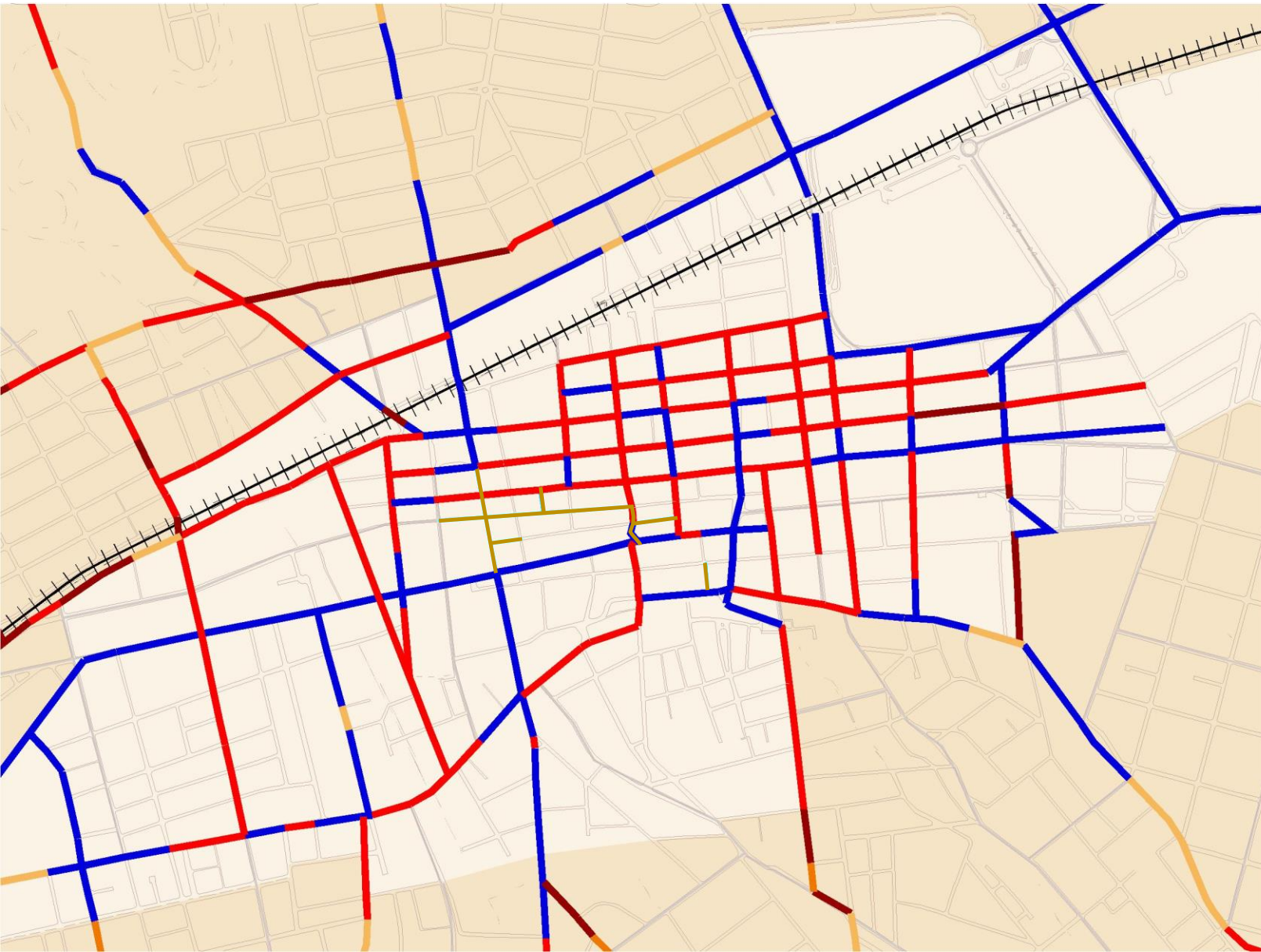
— NÍVEL 3

— PASSEIO MENOR 1,50m
NÍVEL 1

— PASSEIO MENOR 1,50m
NÍVEL 2

0 1km 2km





ÁREA CENTRAL

CALÇADAS



LEGENDA

— NÍVEL 1

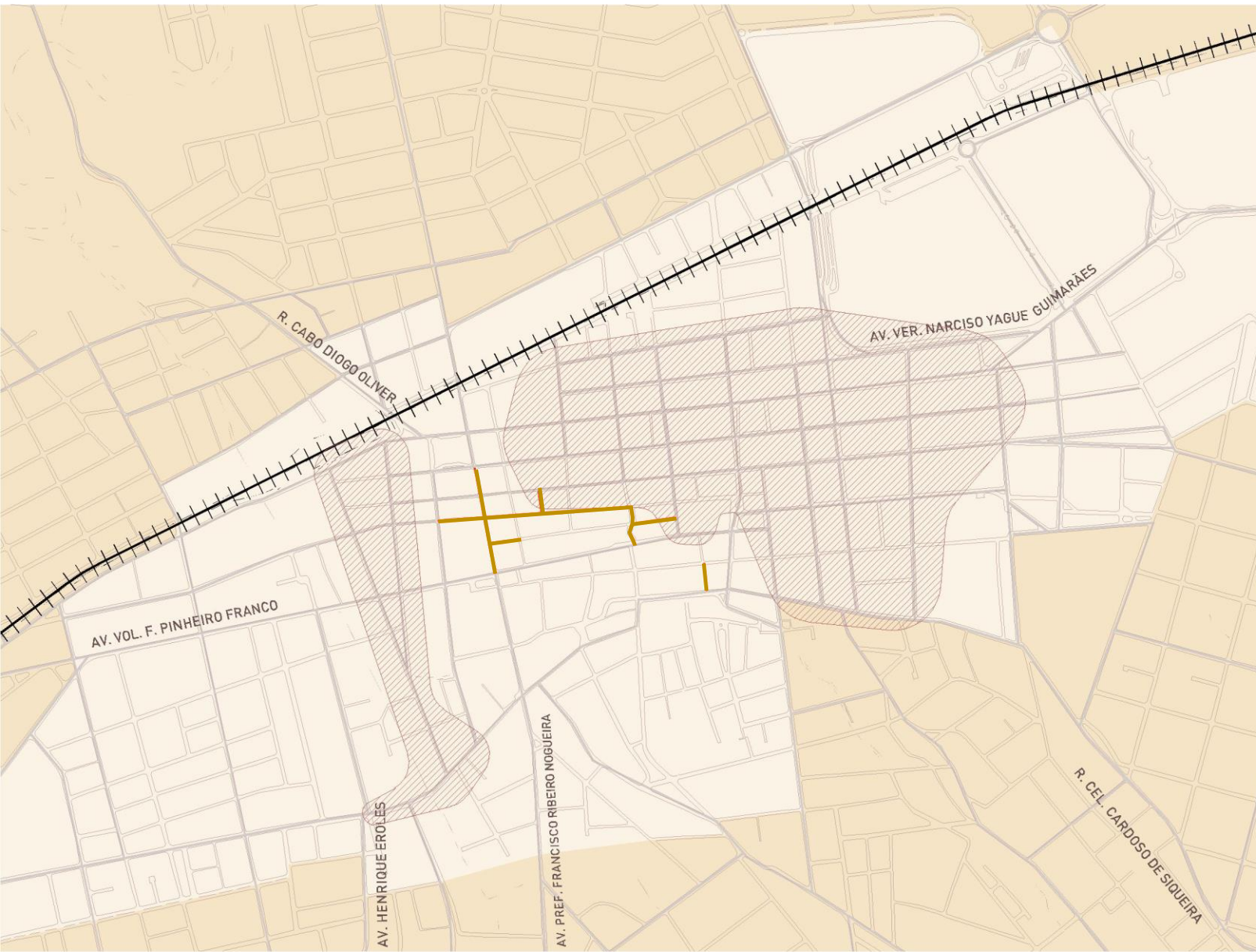
— NÍVEL 2

— NÍVEL 3

— PASSEIO MENOR 1,50m
NÍVEL 1

— PASSEIO MENOR 1,50m
NÍVEL 2

0 100m 200m 300m




ÁREA CENTRAL

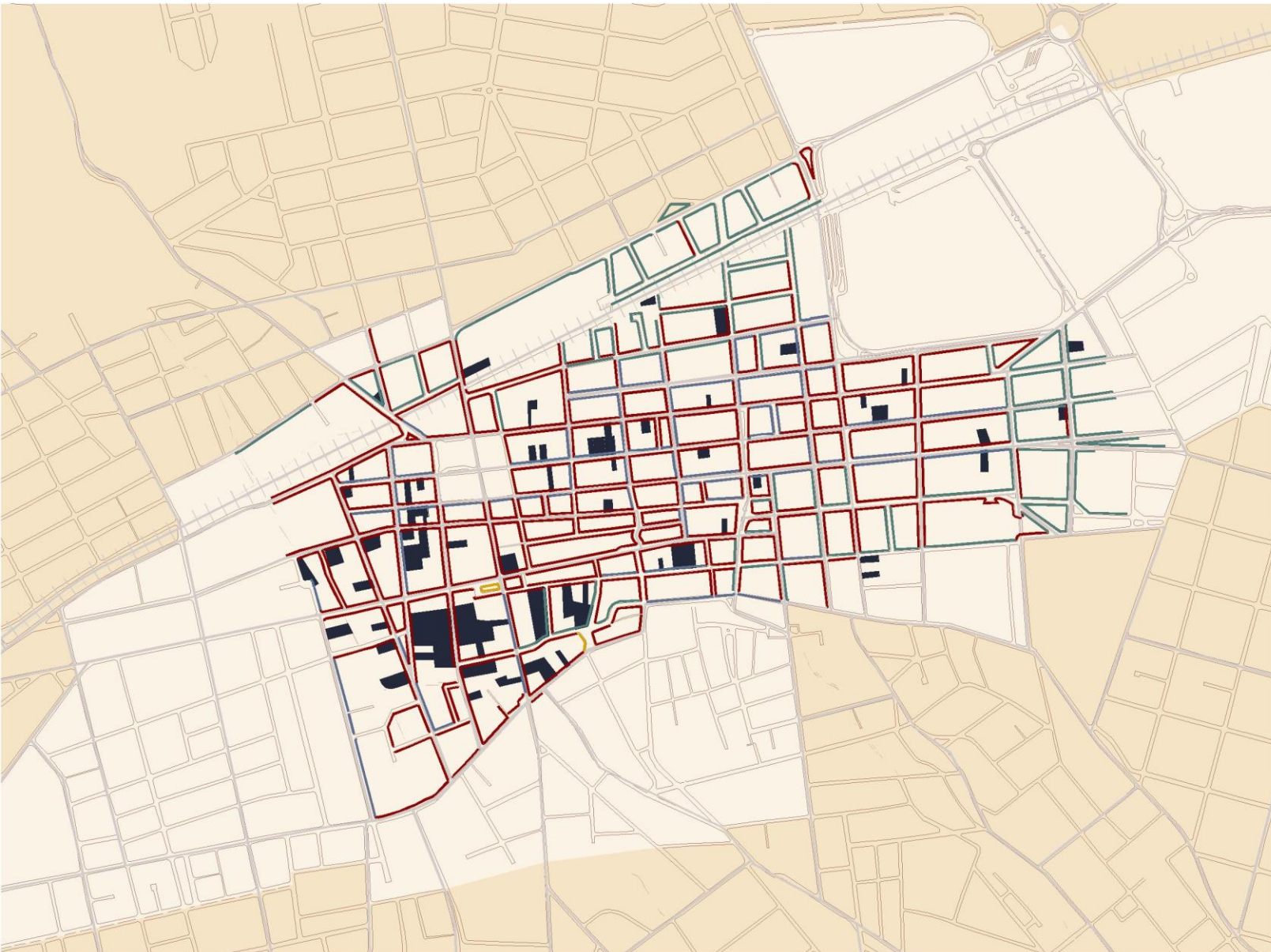
ANÁLISE CALÇADAS



LEGENDA

 **ÁREAS COM
PREDOMINÂNCIA DE
CALÇADAS EM
CONDIÇÕES POUCO
ADEQUADAS**





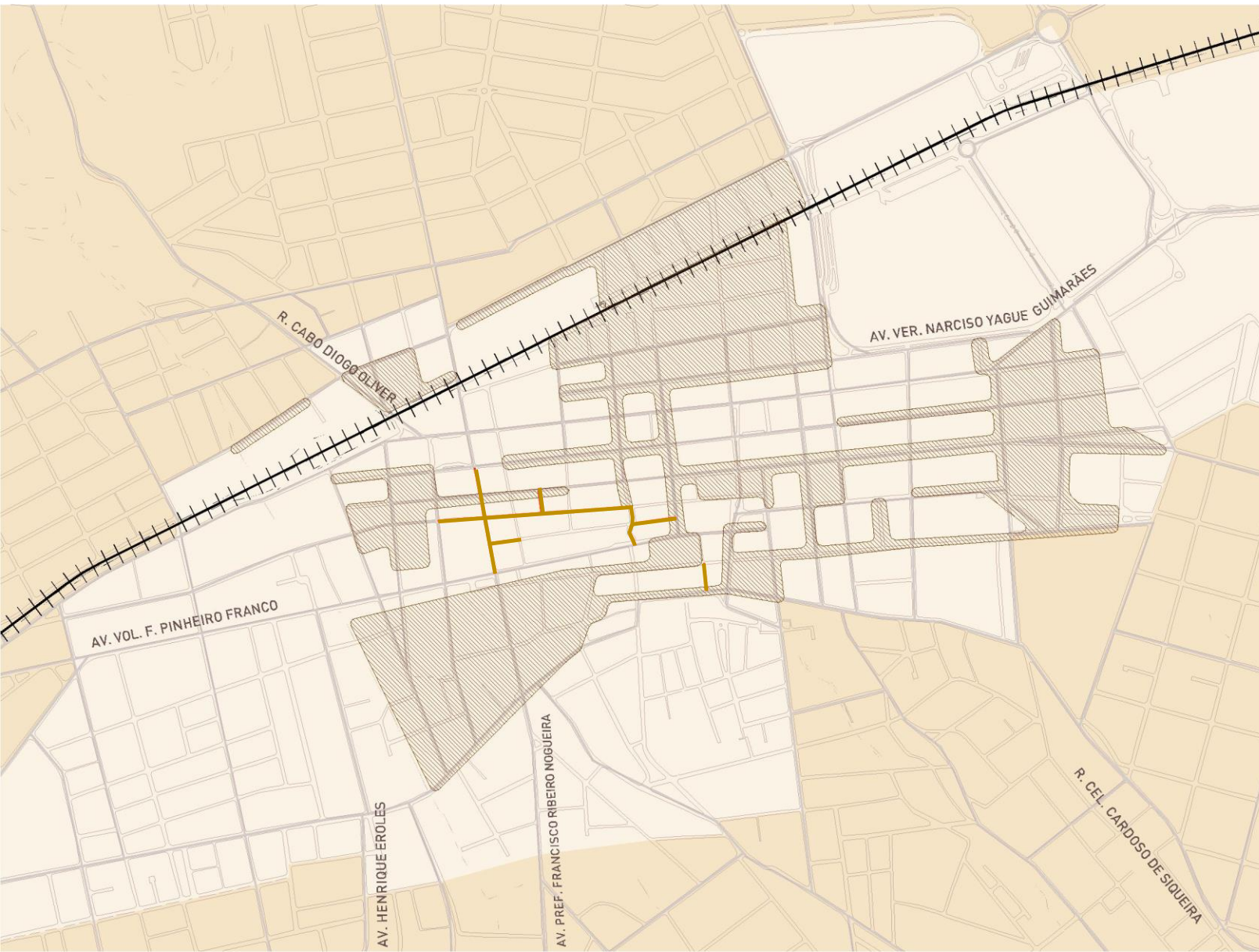
ÁREA CENTRAL
ESTACIONAMENTOS



LEGENDA

-  ESTACIONAMENTOS PRIVADO
-  ZONA AZUL
-  ZONA BRANCA
-  PROIBIDO
-  LIVRE






ÁREA CENTRAL

ANÁLISE
ESTACIONAMENTOS

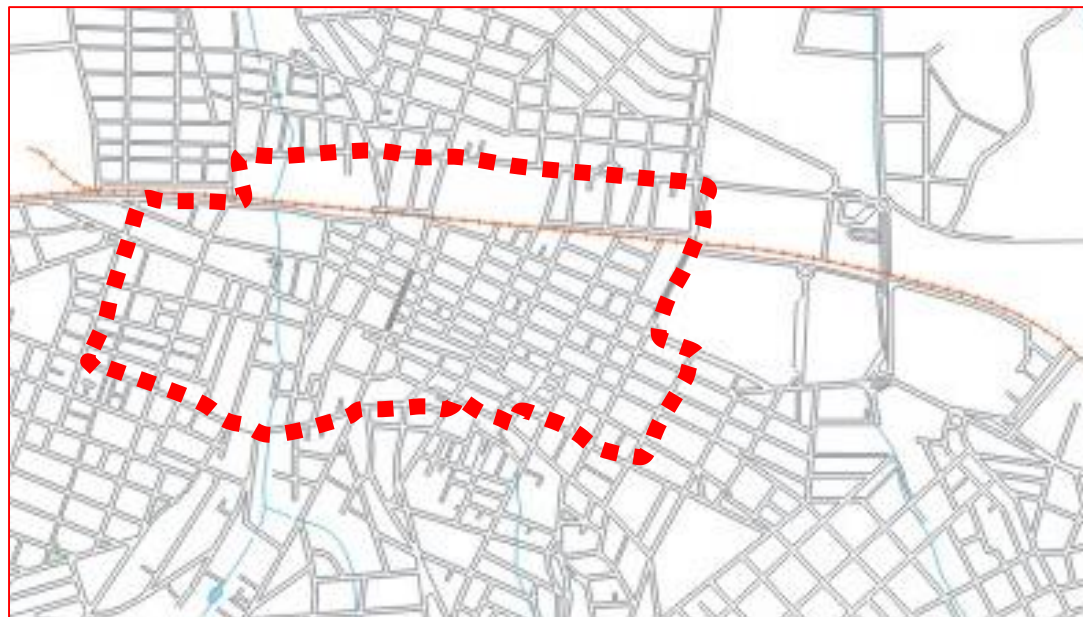


LEGENDA

 ÁREAS COBERTAS POR
ESTACIONAMENTOS
(PÚBLICOS E PRIVADOS)

0 100m 200m 300m

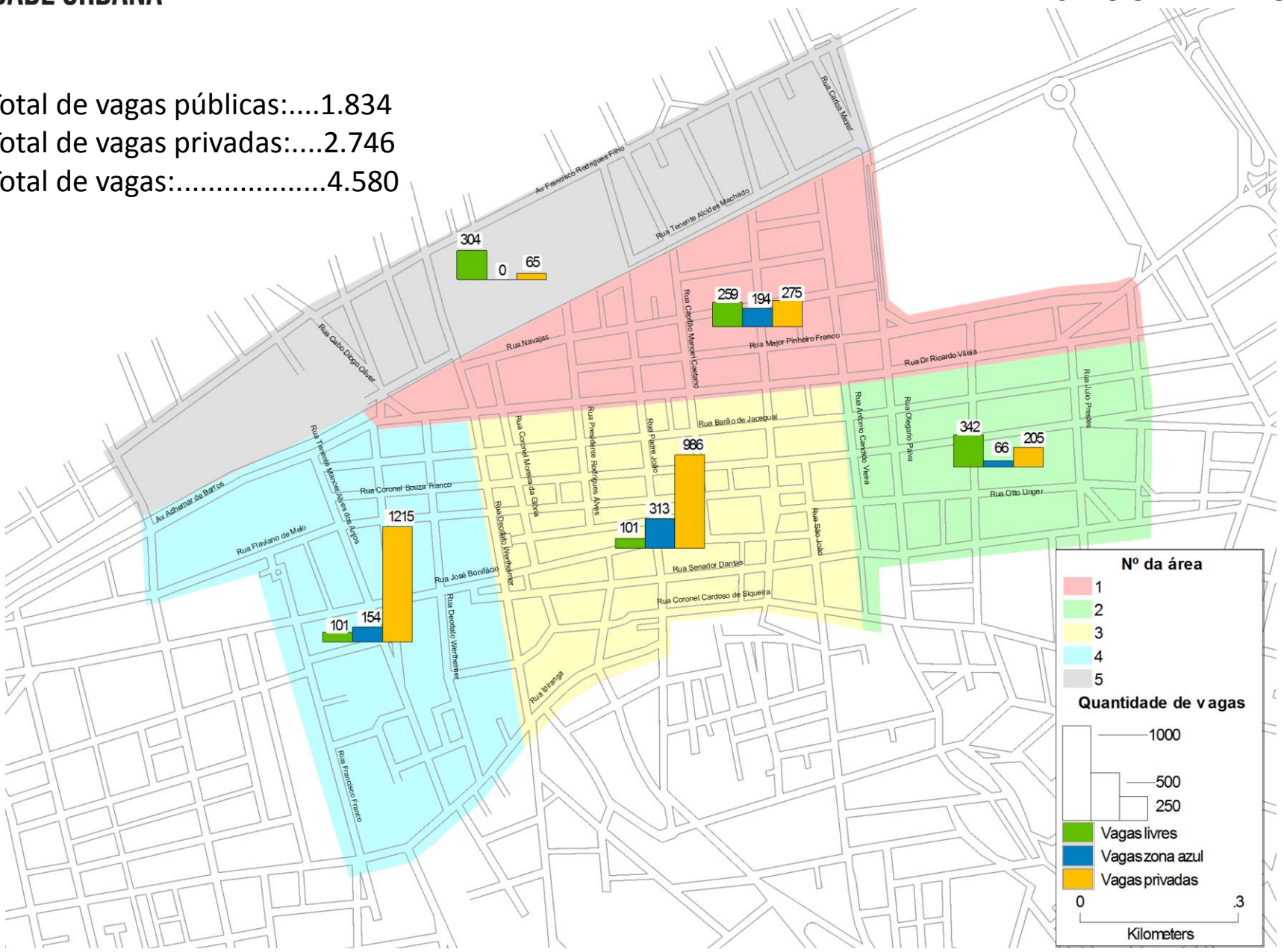
Área pesquisada

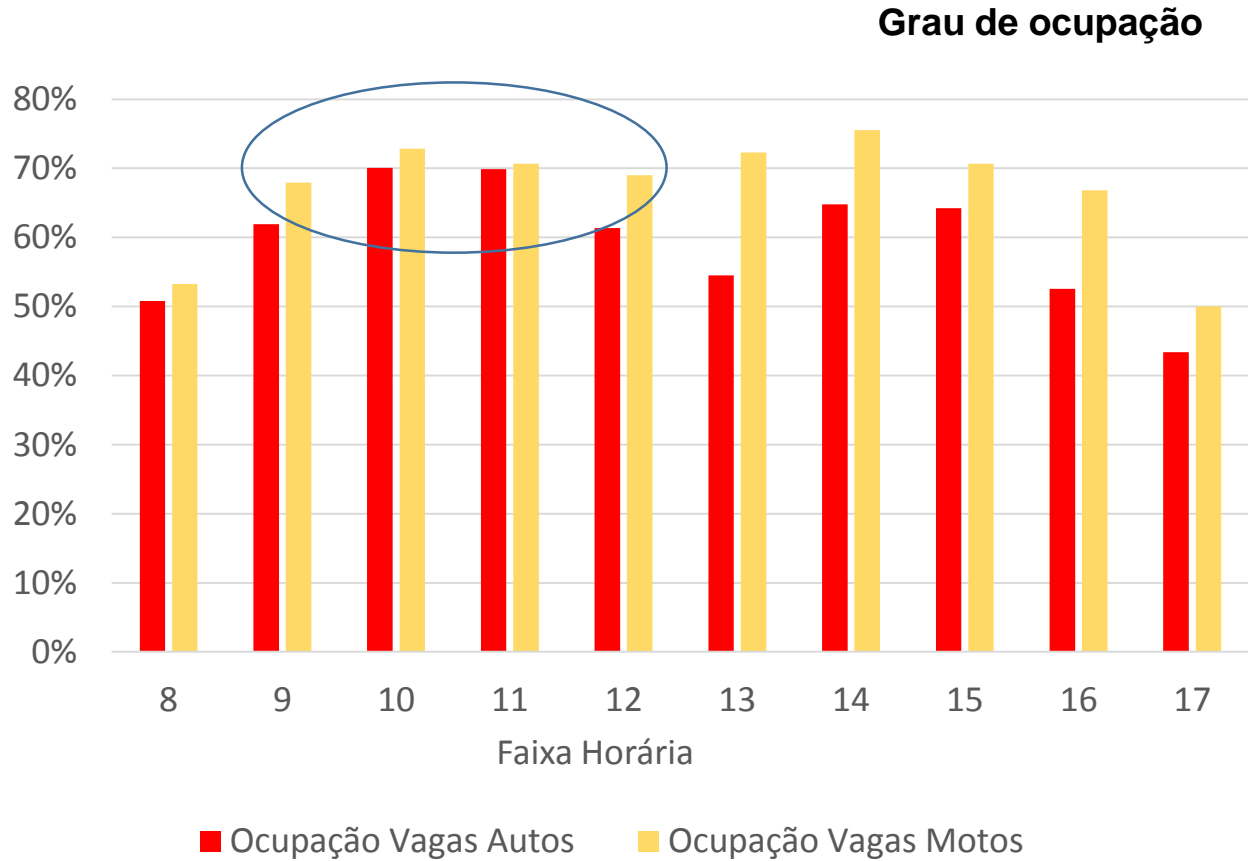


Vagas existentes nas vias

Tipos de Vagas	Zona Azul (Rotativo)	Livre	Total
Vagas Normais	701	1133	1834
Vagas 45º	50	20	70
Vagas disponíveis sem restrição	751	1155	1906
Vagas com destinação específica	52	109	161
Vagas disponíveis para autos	803	1264	2067
Vagas para motos	184	0	184
Total de vagas disponíveis	987	1264	2251

Total de vagas públicas:.....1.834
 Total de vagas privadas:....2.746
 Total de vagas:.....4.580

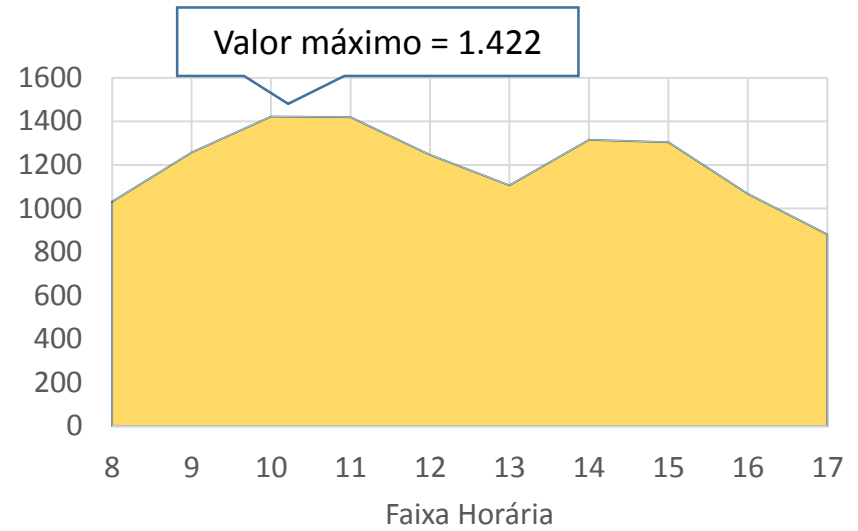




Automóvel

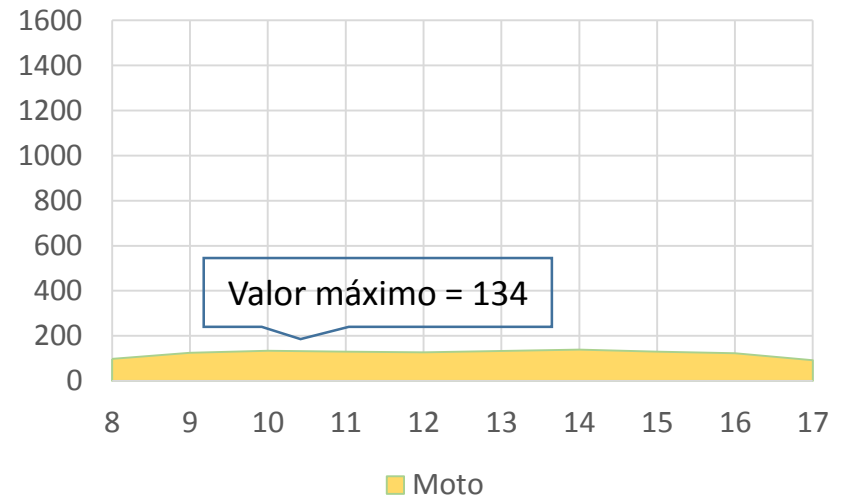
Quantidade de veículos que estacionaram = 3.147

8,6% dos veículos pararam mais de uma vez no dia



Motocicletas

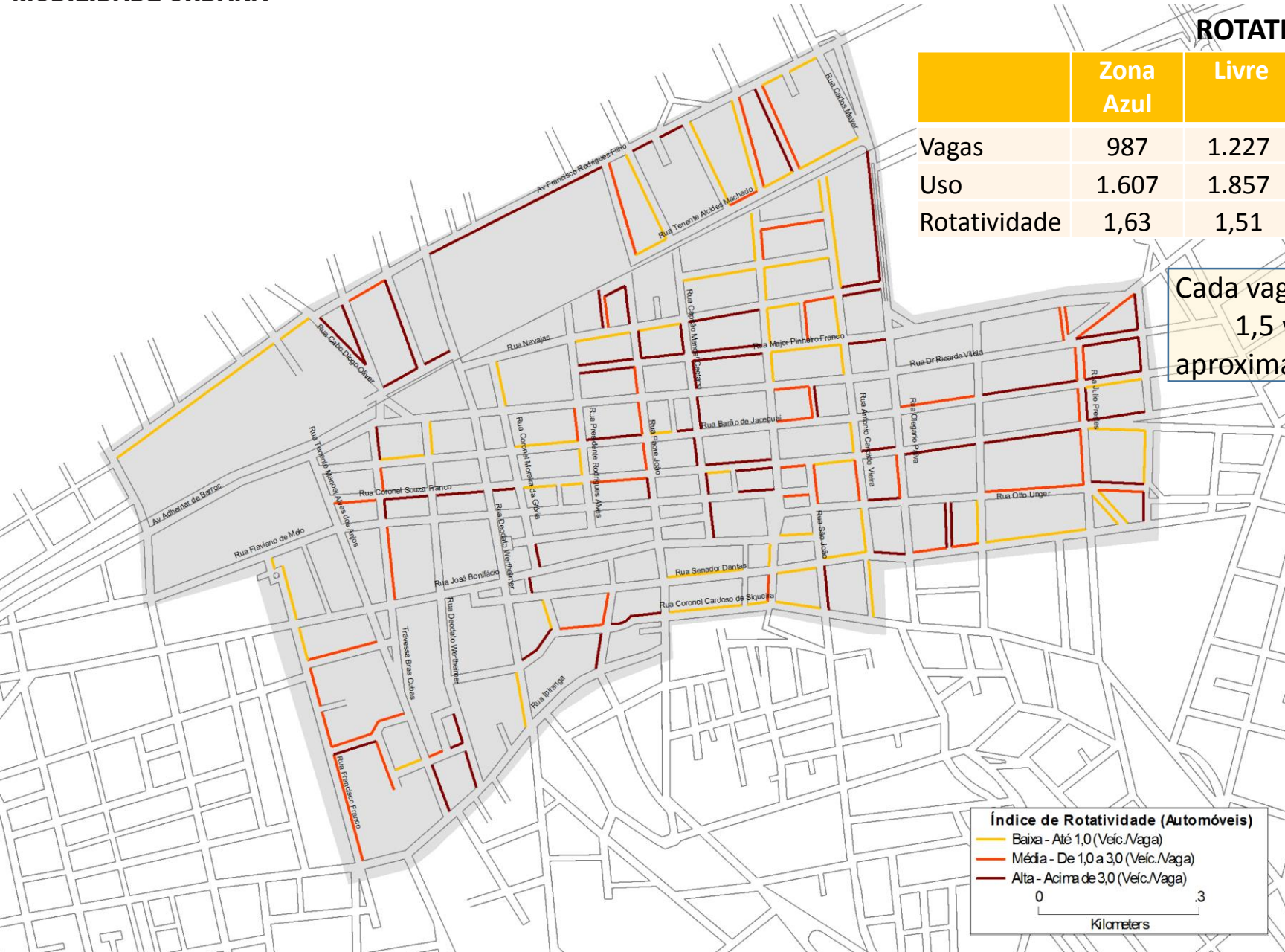
Quantidade de motocicletas que estacionaram = 268



**ESTACIONAMENTO
ROTATIVIDADE**

	Zona Azul	Livre	Geral
Vagas	987	1.227	2.214
Uso	1.607	1.857	3.464
Rotatividade	1,63	1,51	1,56

Cada vaga é usada
1,5 vezes
aproximadamente



Índice de Rotatividade (Automóveis)

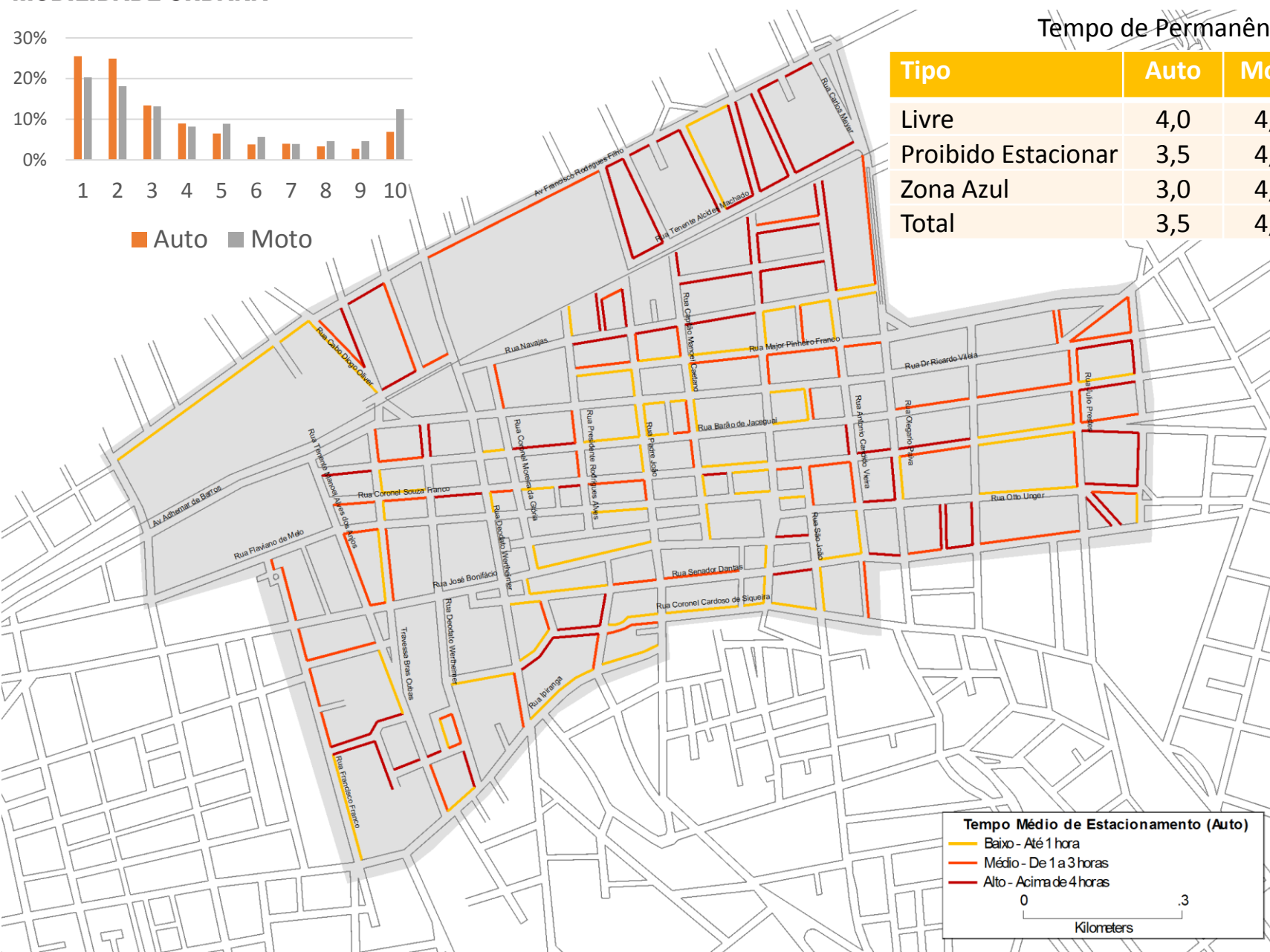
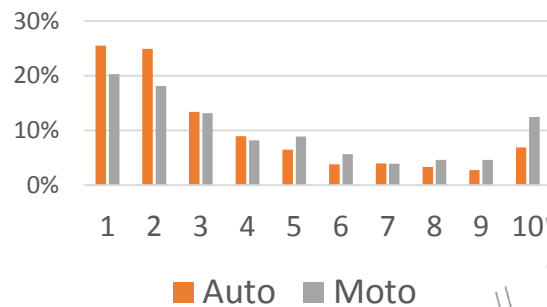
- Baixa - Até 1,0 (Veic./Vaga)
- Média - De 1,0 a 3,0 (Veic./Vaga)
- Alta - Acima de 3,0 (Veic./Vaga)

0 0.3
Kilometers

ESTACIONAMENTO

Tempo de Permanência (horas)

Tipo	Auto	Moto	Total
Livre	4,0	4,6	4,0
Proibido Estacionar	3,5	4,0	3,5
Zona Azul	3,0	4,3	3,2
Total	3,5	4,3	3,6



Tempo Médio de Estacionamento (Auto)

- Baixo - Até 1 hora
- Médio - De 1 a 3 horas
- Alto - Acima de 4 horas

0 3
Kilômetros

Condições atuais:

Centro histórico, com intensa atividade econômica e social, constituído por ruas e calçadas muito estreitas, obrigado os pedestres a caminhar pela rua.

Poucos eixos viário de atravessamento são compartilhados por todos os modos de transporte; a passagem pela Área Central continuará a ser expressiva mesmo com a construção de rotas alternativas.

Diretrizes para reflexão:

Área Central deve ser direcionada com prioridade aos meios de transporte não motorizados (pedestre e bicicleta).

Ampliar a atratividade das linhas circulares com aumento de oferta e com política tarifária diferenciada.

Implementar política de estacionamentos com redução de vagas nas vias públicas, estímulo à oferta em estabelecimentos privados (p. ex. edifícios garagem) e criação de estacionamentos associados aos equipamentos de transporte público fora da Área Central.

Implantar serviço de bicicleta pública.

Implantar Plano de Orientação de Tráfego (POT) para pedestres.

Bicicletas



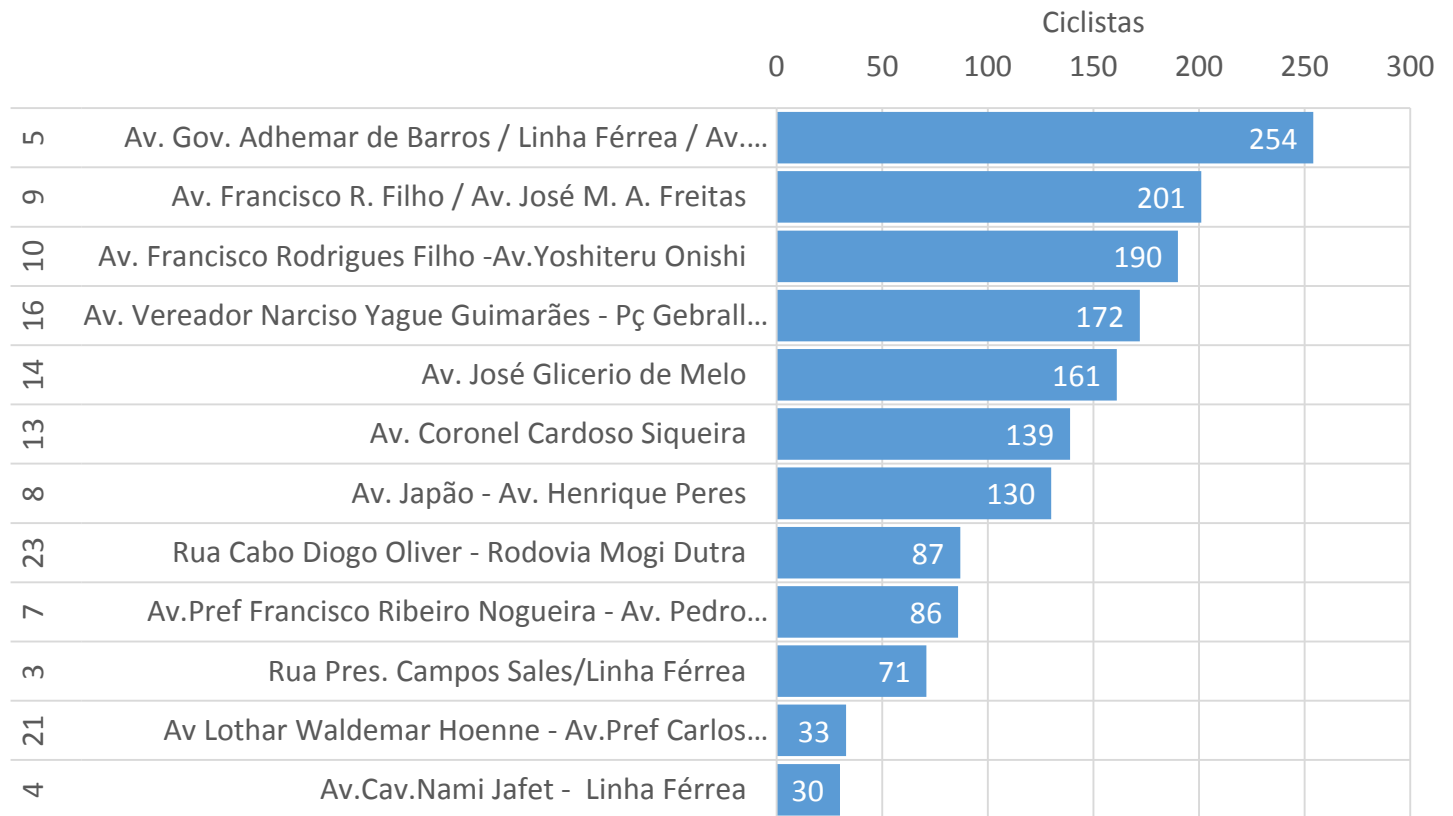
Conforme a pesquisa de **Origem e Destino Domiciliar de 2007 da RMSP**, em Mogi eram realizadas **diariamente 19 mil viagens com uso de bicicletas**, equivalentes a **2,7% do total de viagens**.

Considerando o uso da bicicleta no complemento de outras viagens, este valor se eleva para **20 mil deslocamentos**.

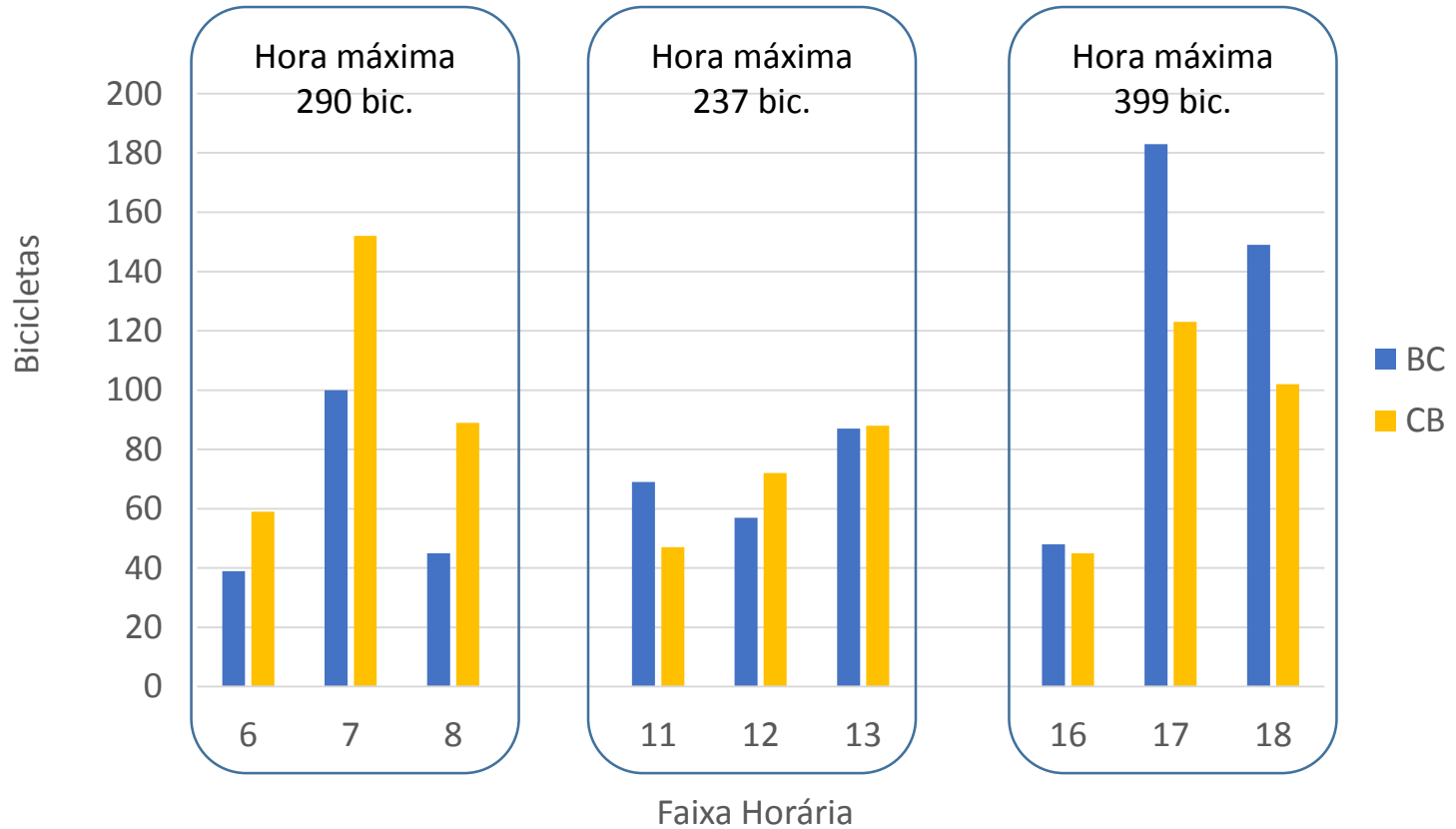
Forte presença no município de **ciclismo de lazer** (aventura) aproveitando as diversas trilhas da região.

Estes números **são significativos**, e requerem melhor atenção.

Considerando os **três períodos pesquisados (Pico Manhã, Pico Almoço e Pico Tarde)** com três horas cada um observou-se a passagem de **1.554 bicicletas nas principais vias da cidade, nos sentidos bairro – centro e centro - bairro.**

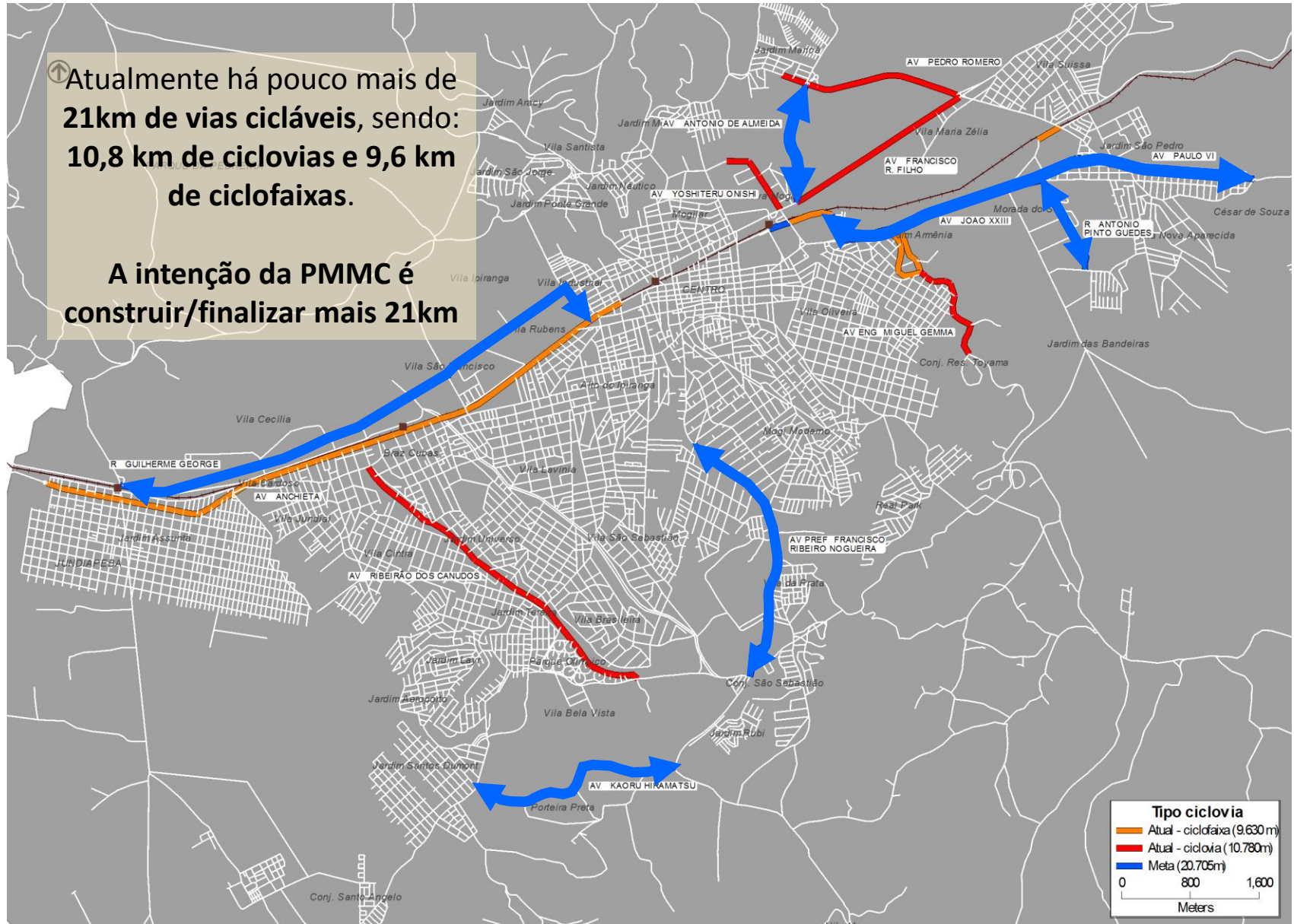


Distribuição horária do fluxo de bicicletas nos postos pesquisados



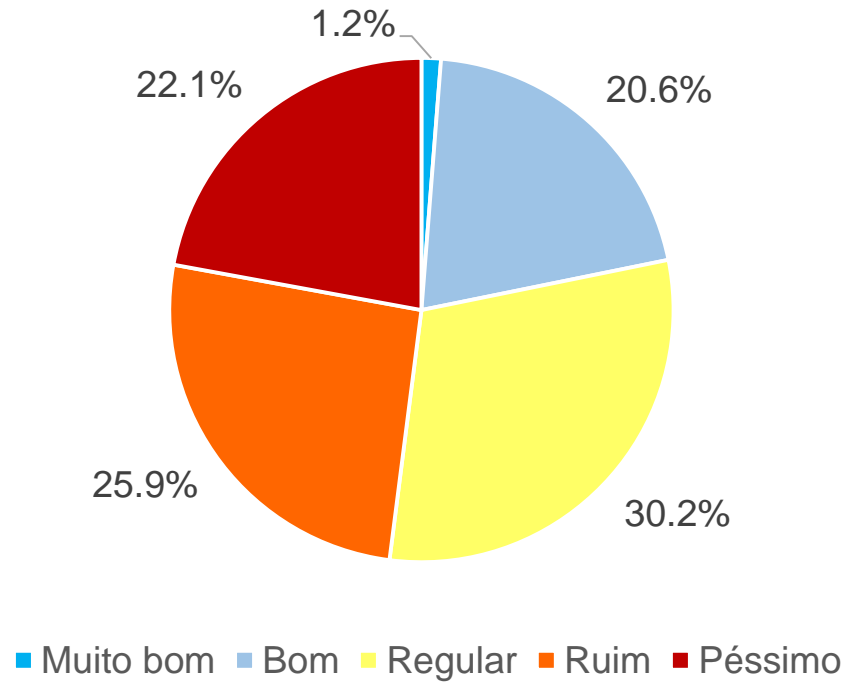
Atualmente há pouco mais de **21km** de vias cicláveis, sendo: **10,8 km** de ciclovias e **9,6 km** de ciclofaixas.

A intenção da PMMC é construir/finalizar mais **21km**

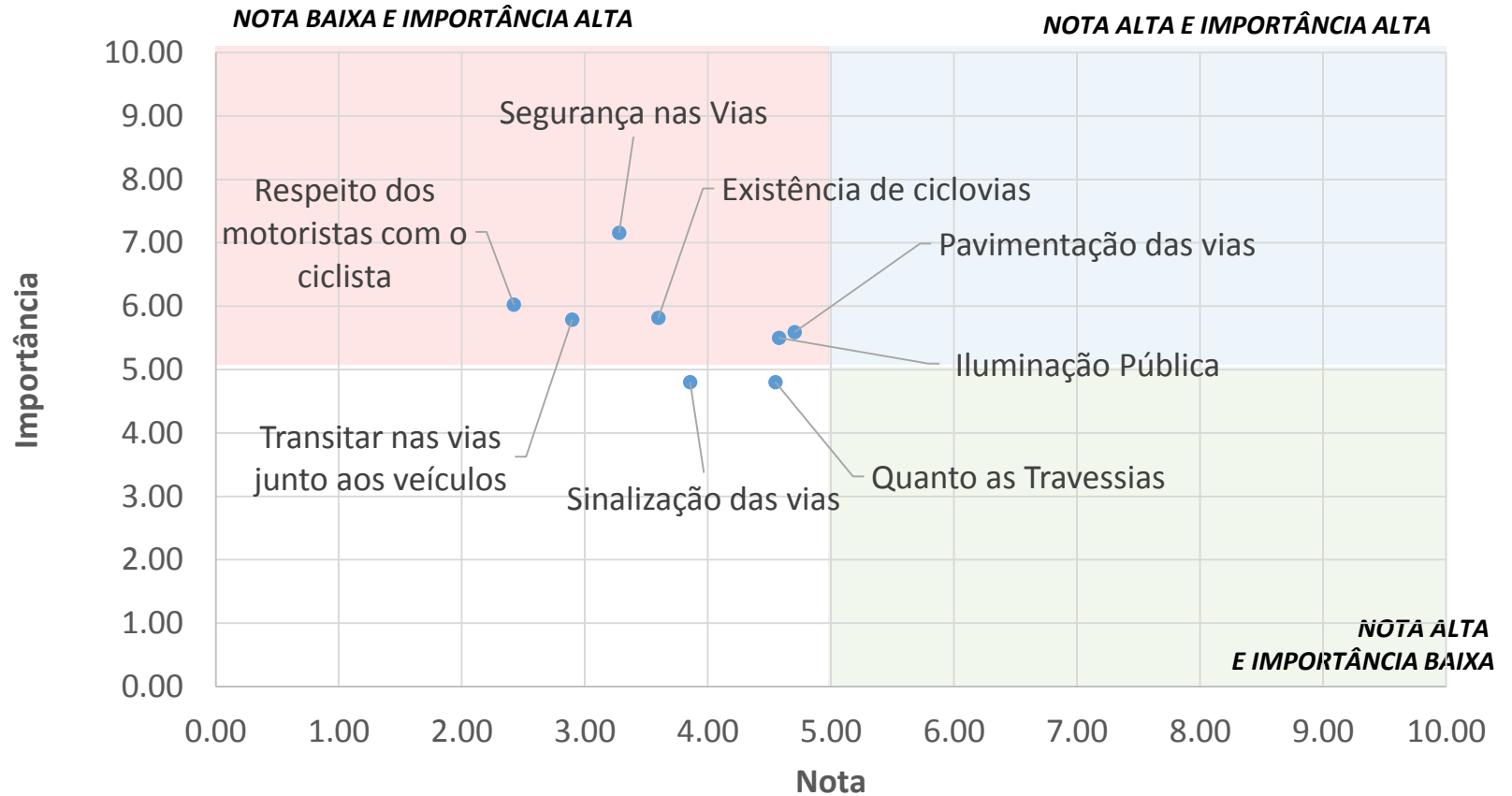


QUALIDADE GERAL

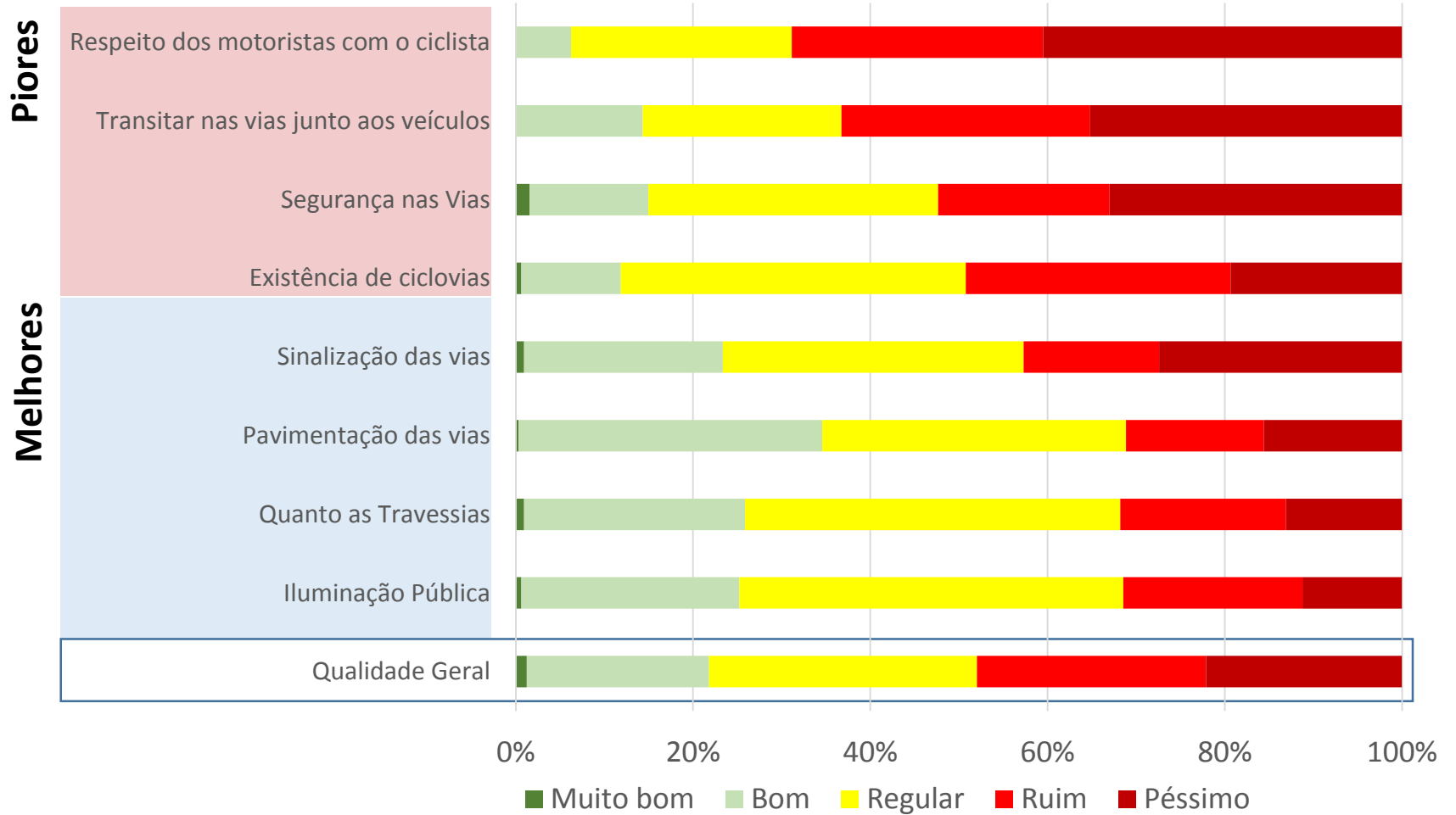
Nota de satisfação	3,82
Aprovação	22%
Aprovação + regular	52%
Desaprovação	48%



Avaliação da importância e da nota dos atributos



Avaliação dos atributos do serviço



Condições atuais:

O município no passado apresentou políticas descontínuas para o modo de transporte ciclovário.

Há um crescimento dos investimentos na construção de ciclovias nos projetos de abertura de novas vias estruturais.

As ciclovias existentes se apresentam como uma rede de vias articuladas, ao contrário, os segmentos existentes sem conectividade ou infraestrutura de apoio, e sem acesso à Área Central.

Ambiente geral de valorização do uso da bicicleta com meio de transporte urbano.

Diretrizes para reflexão:

Implementação de medidas de estímulo ao uso do transporte ciclovário.

Ampliação do espaço ciclovário (ciclofaixas, ciclovias e ciclorrotas).

Implantação e sinalização de rotas para o turismo de lazer.

Desenvolvimento de programa de implantação de bicicletários e paraciclos.

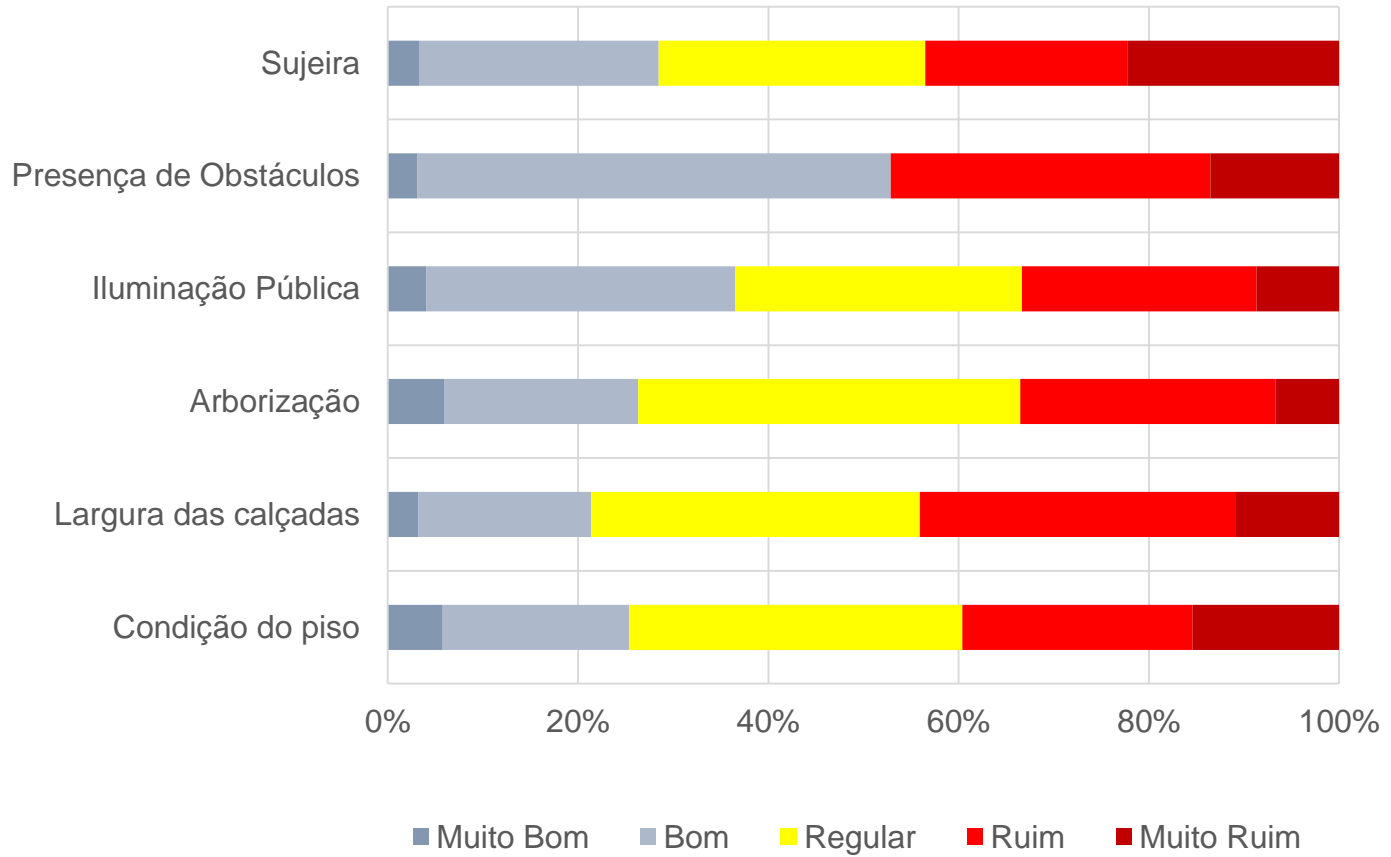
Desenvolvimento de campanhas de conscientização de ciclistas, motoristas e pedestres em relação ao transporte ciclovário.

Implementação de Plano de Orientação de Tráfego (POT) voltado para os ciclistas.

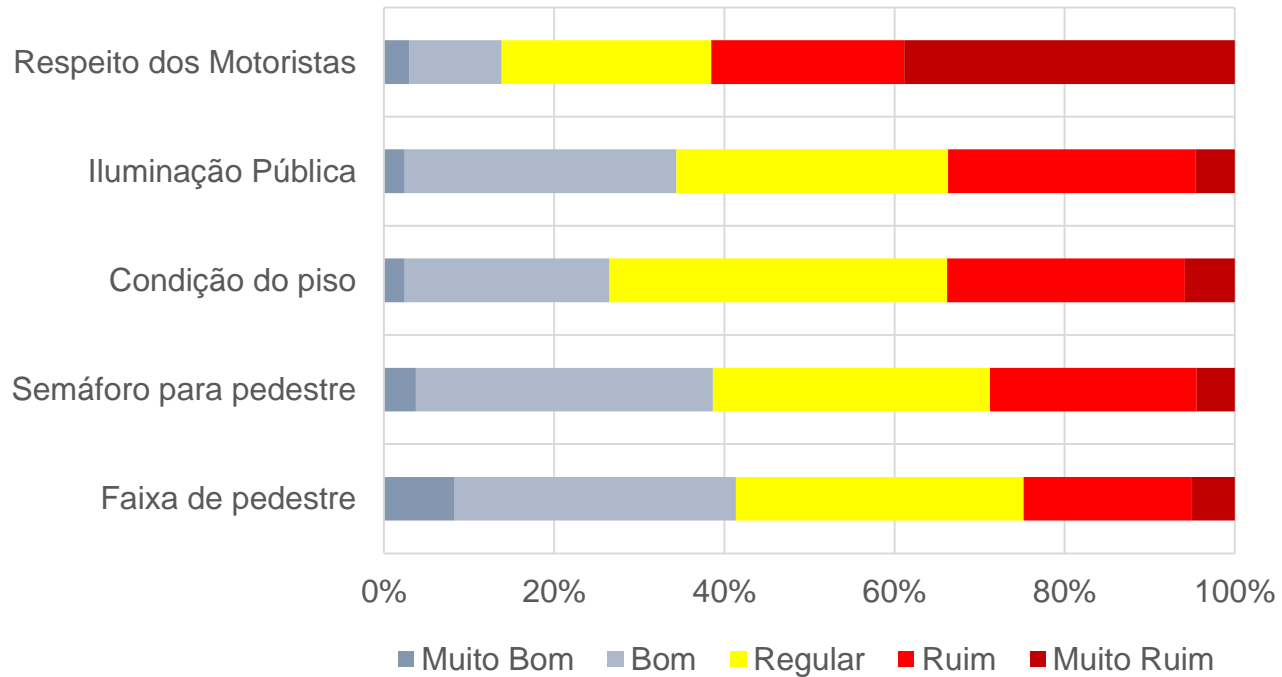
Pedestres e Calçadas



Avaliações sobre as calçadas

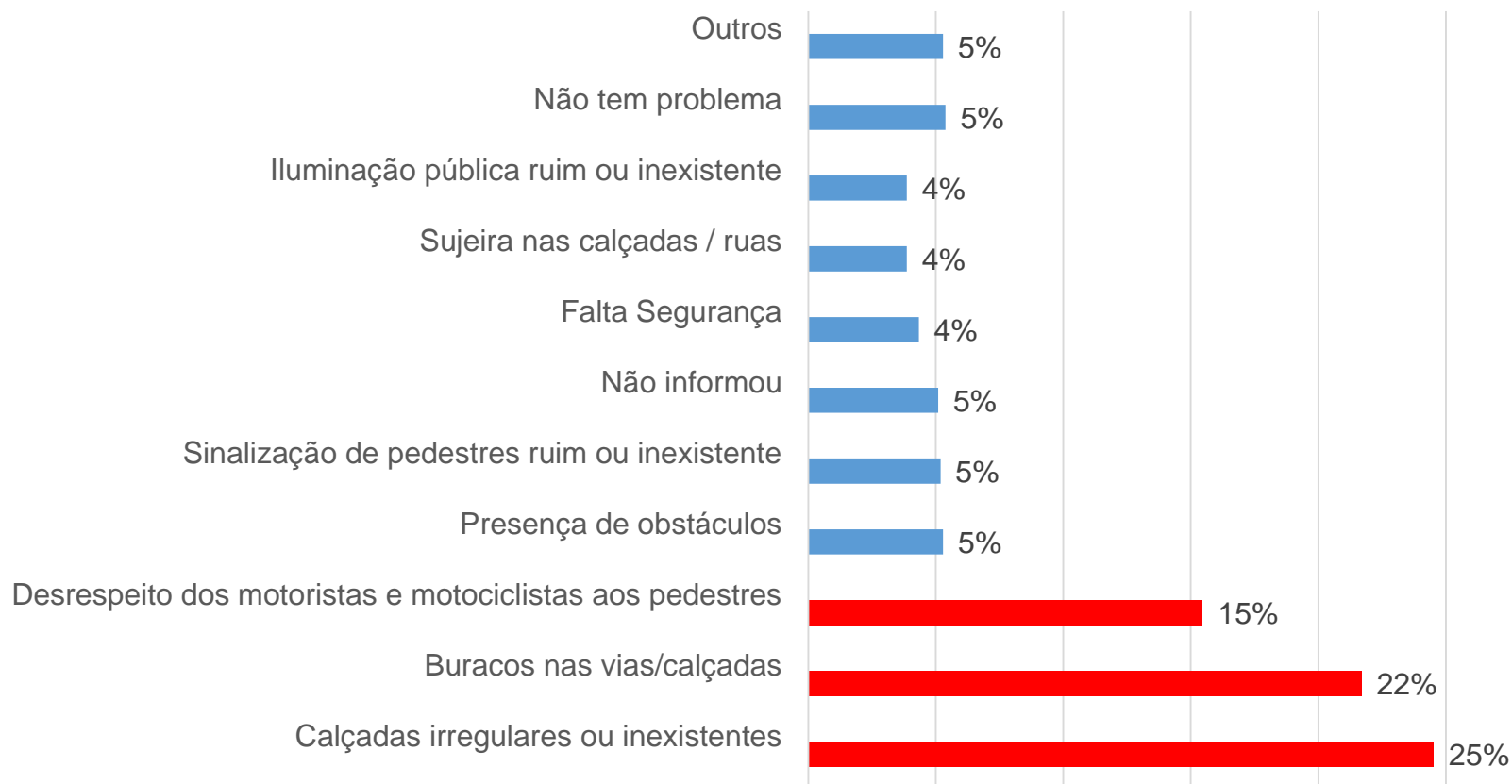


Avaliações sobre as faixas de pedestres



A VISÃO DA POPULAÇÃO

Principal problema (espontâneo)



Acidentes nos últimos 12 meses

Sim	12%
Não	88%

128 casos em 1.067



Atropelamento	3%
Queda	60%
Outros	13%



Ferimentos graves	15%
Ferimentos leves	43%
Sem ferimentos	42%

Condições atuais:

Situação generalizada de deficiências nas calçadas, principalmente no que se refere à acessibilidade.

Na Área Central, onde a movimentação de pedestres é intensa, as calçadas em geral são muito estreitas e com obstáculos (p. ex. postes).

Implementação recente de projeto exemplar de tratamento para pedestres na Rua Prof. Flaviano de Melo.

Diretrizes para reflexão:

Continuidade na política de qualificação dos espaços para pedestres, principalmente na Área Central.

Desenvolvimento de programas localizados (Planos de Bairros) para construção e regularização de calçadas.

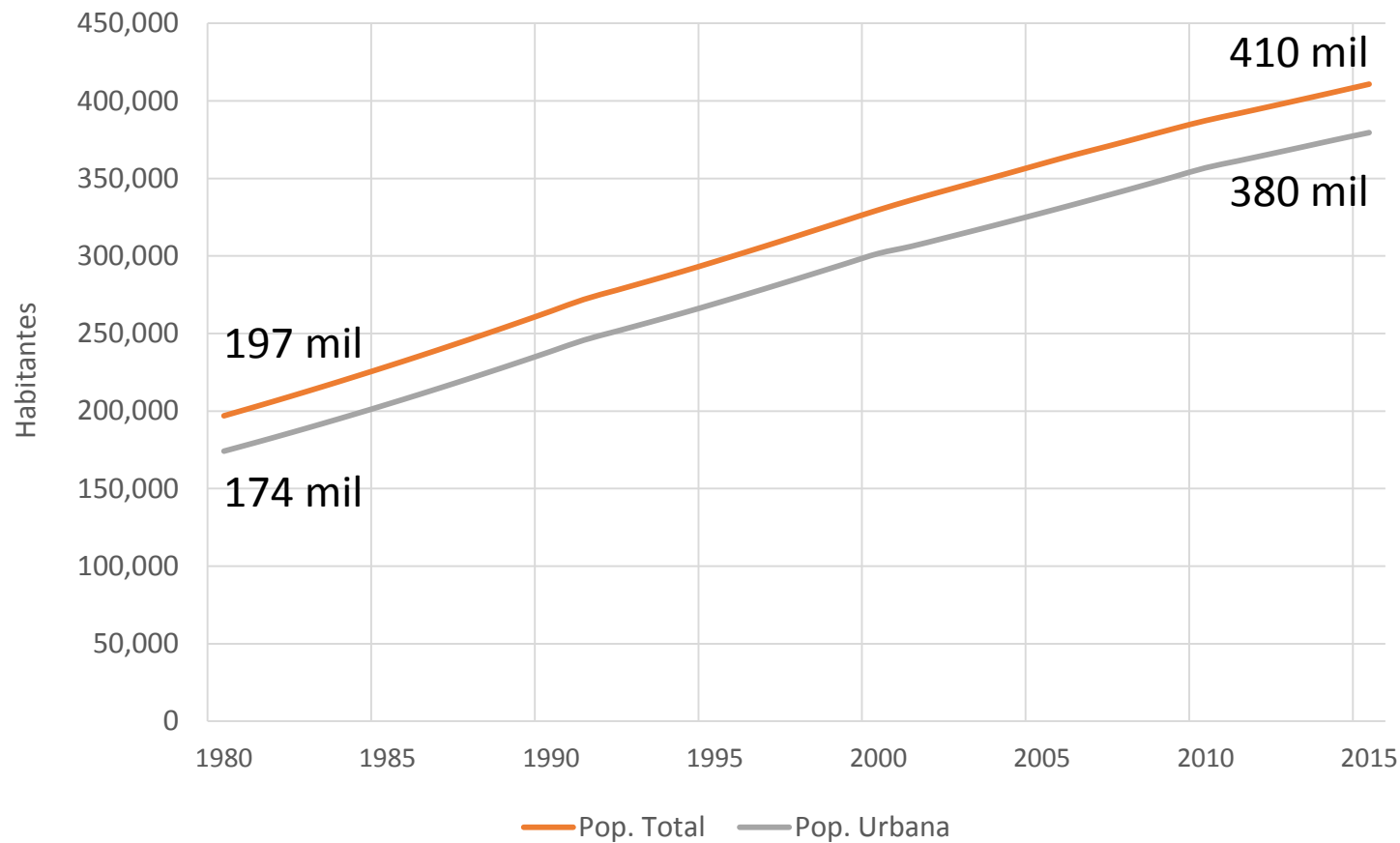
Implementação de programa de retirada de postes e aterramento da fiação na Área Central.

Implementação de programa de rebaixamento de guias nas travessias de pedestre.

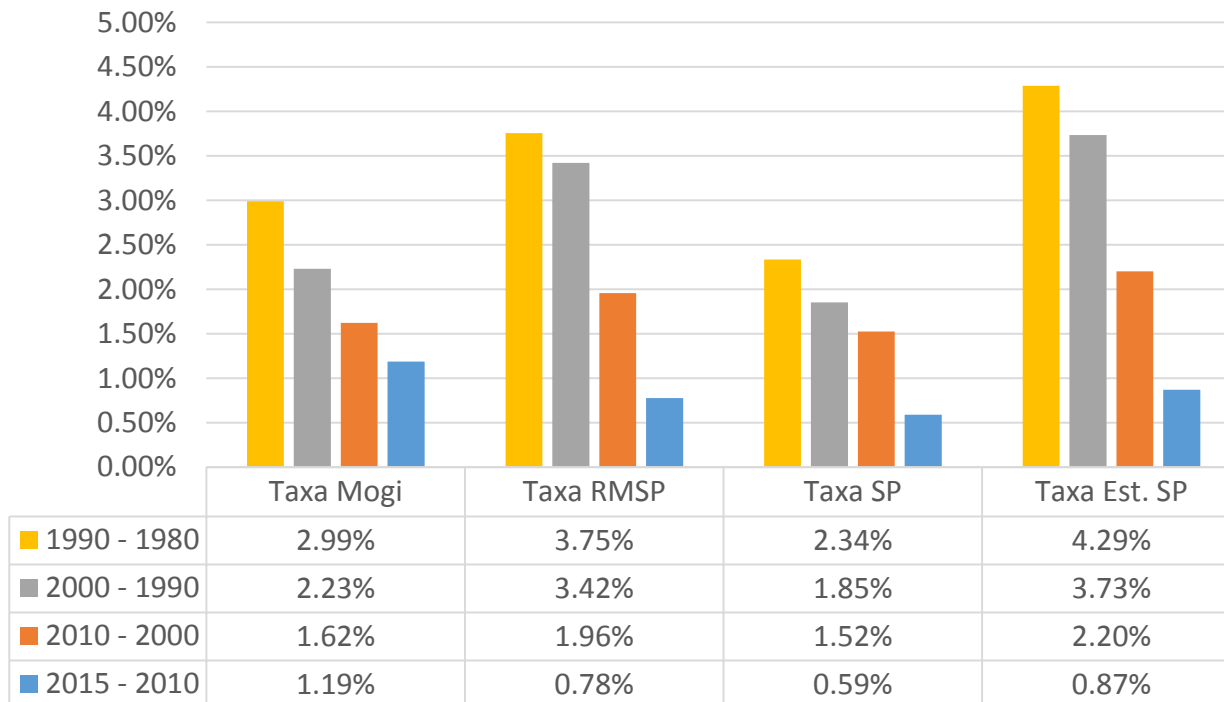
Prognóstico



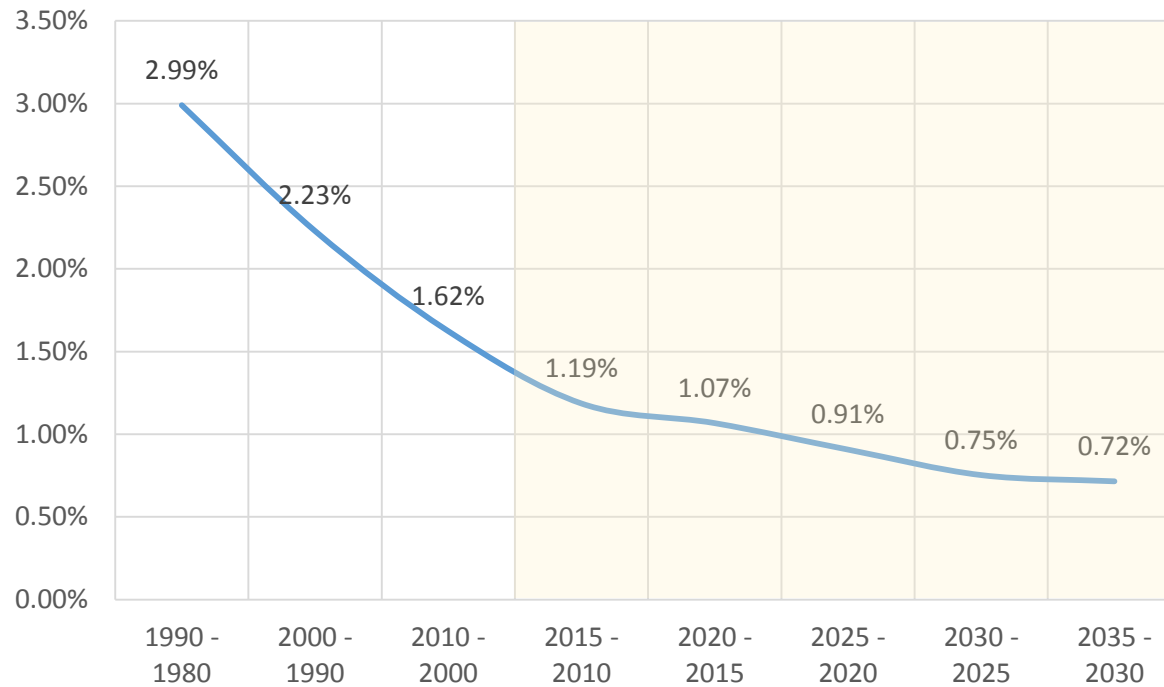
POPULAÇÃO em MOGI das CRUZES



TAXAS de CRESCIMENTO comparadas TGCA (% ao ano)

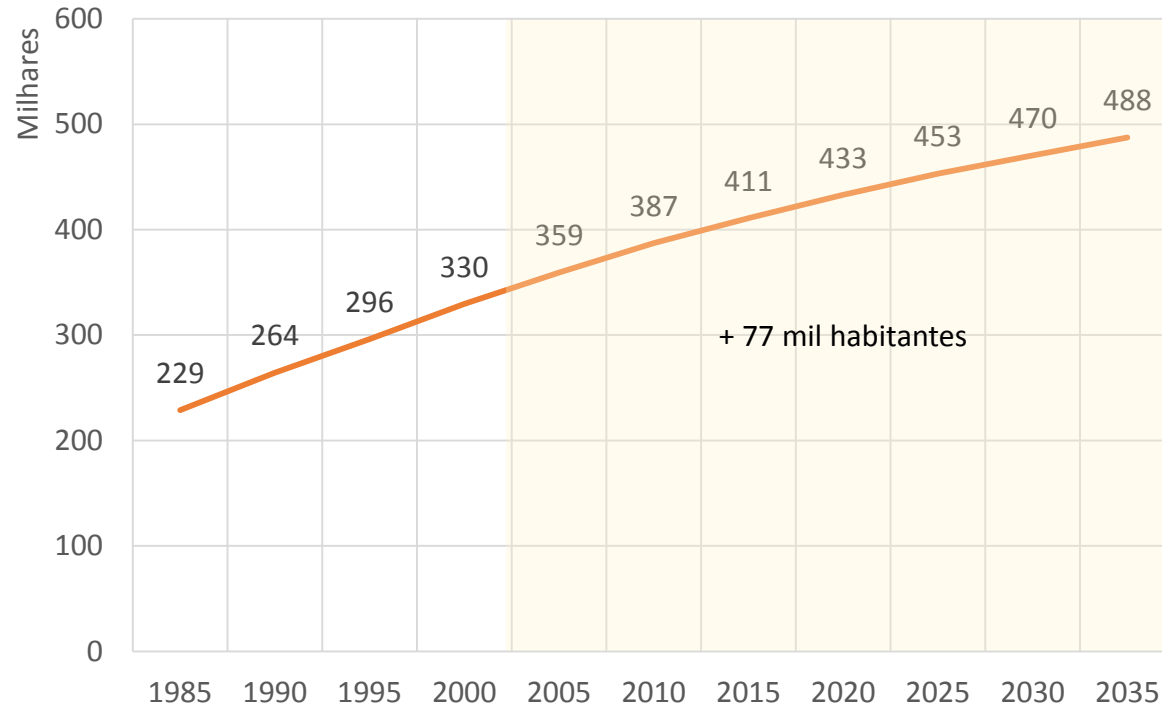


HIPÓTESE DE EVOLUÇÃO DA TGCA (% ao ano)



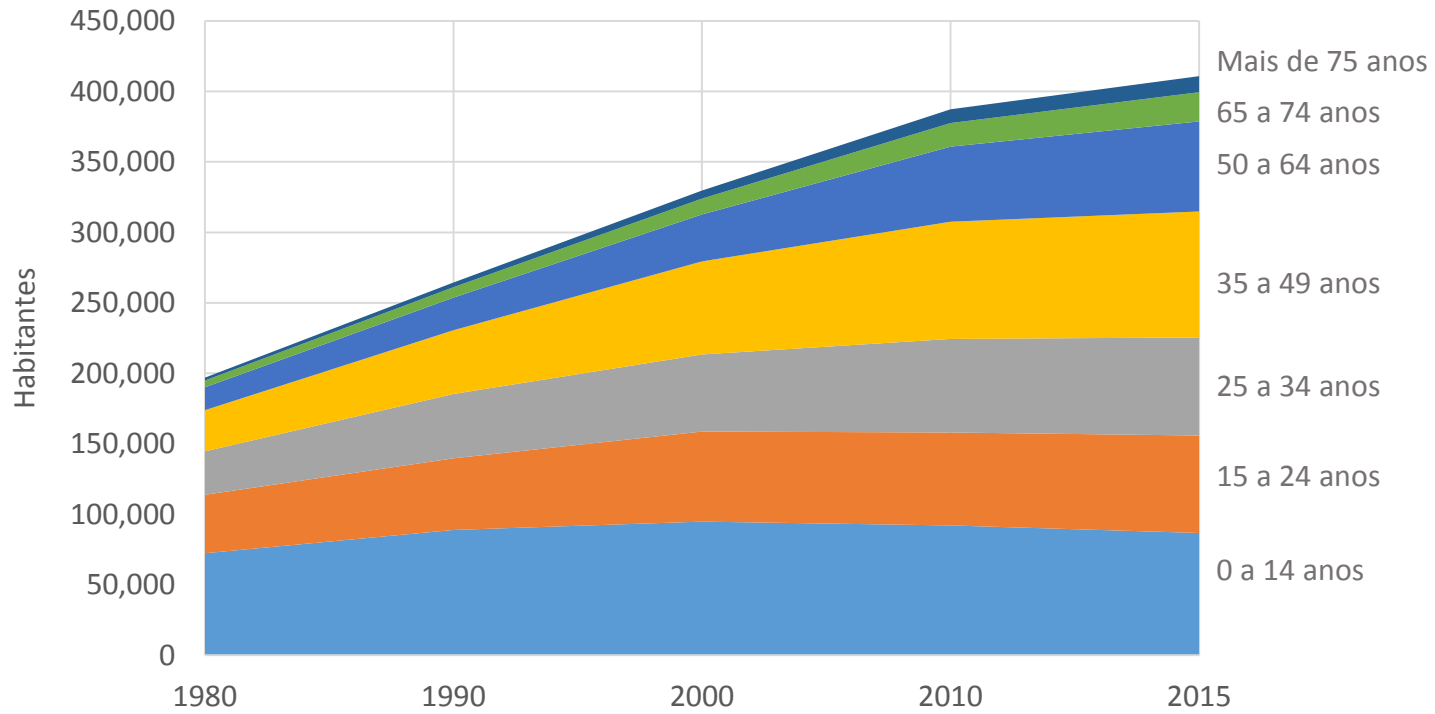
Base SEADE até 2030

ESTIMATIVA da POPULAÇÃO



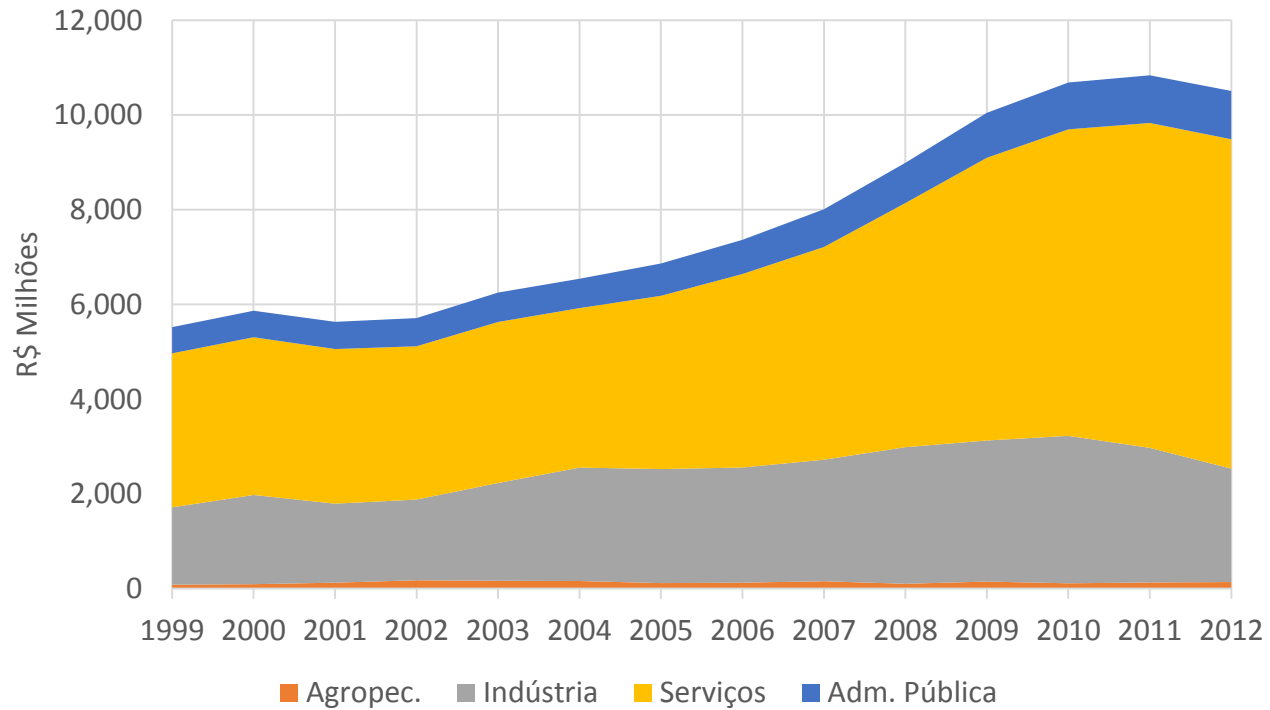
Base SEADE até 2030

POPULAÇÃO em MOGI das CRUZES

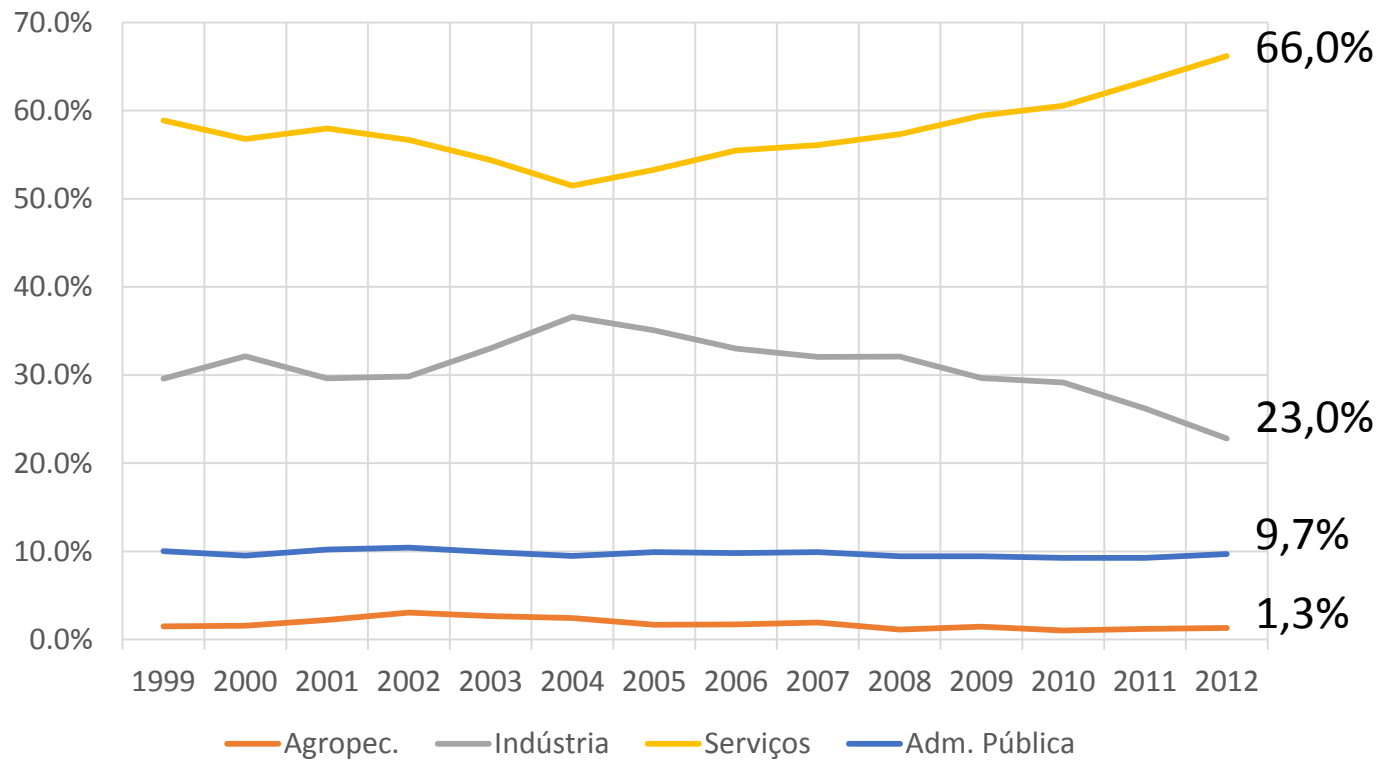


VALOR ADICIONADO

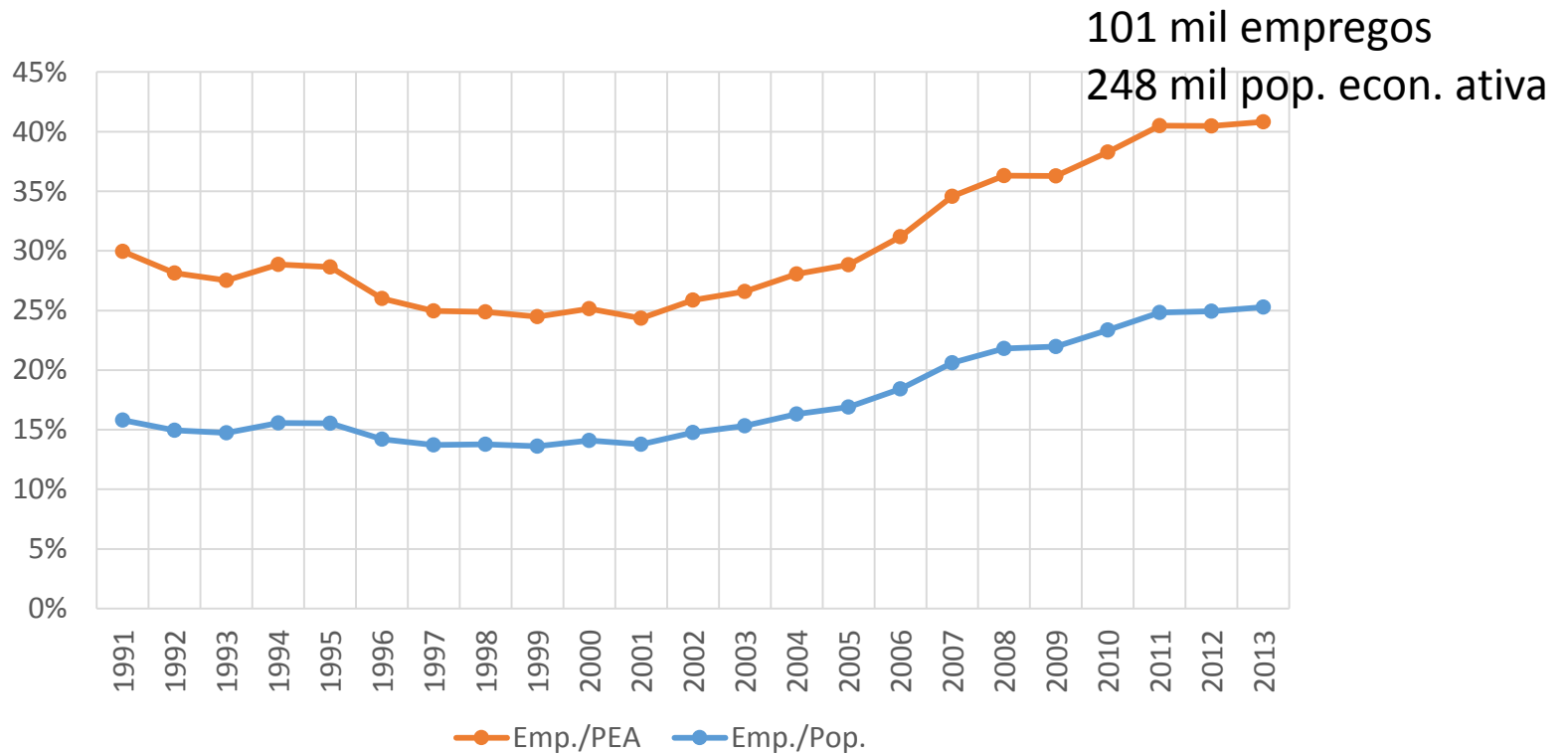
Em valores atualizados de dez/2014 pelo IPCA



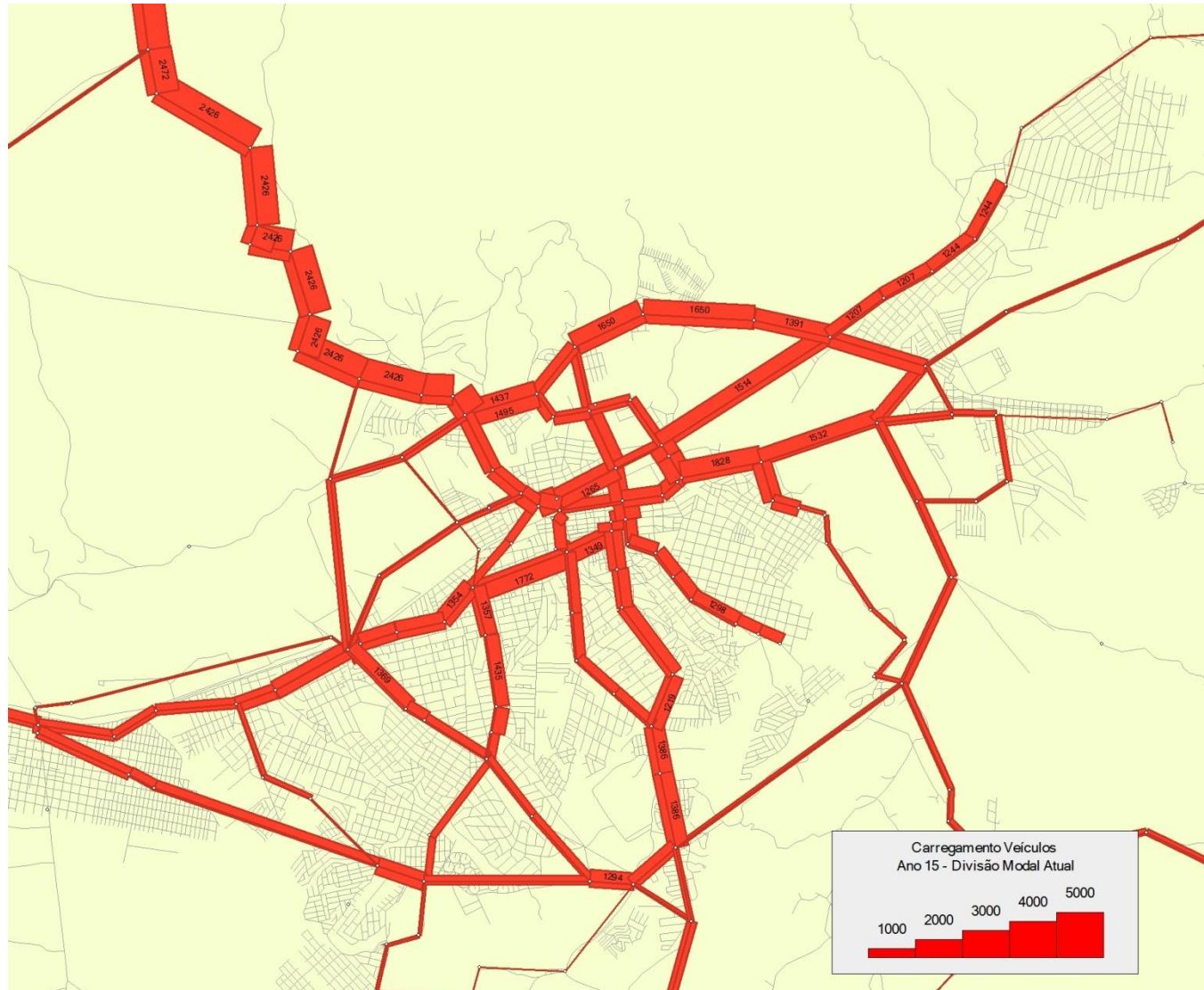
PARTICIPAÇÕES dos SETORES da ECONOMIA



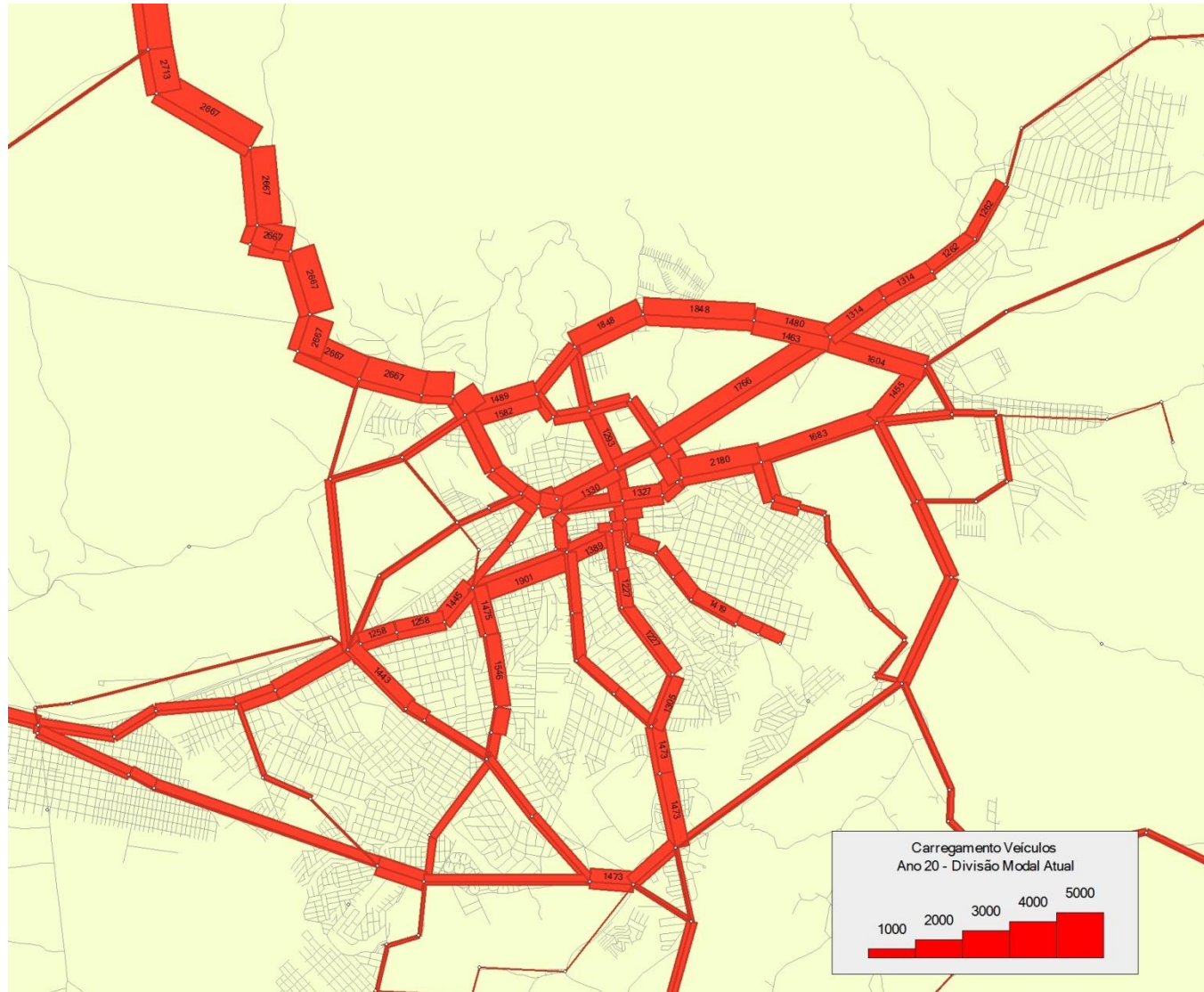
EMPREGOS FORMAIS



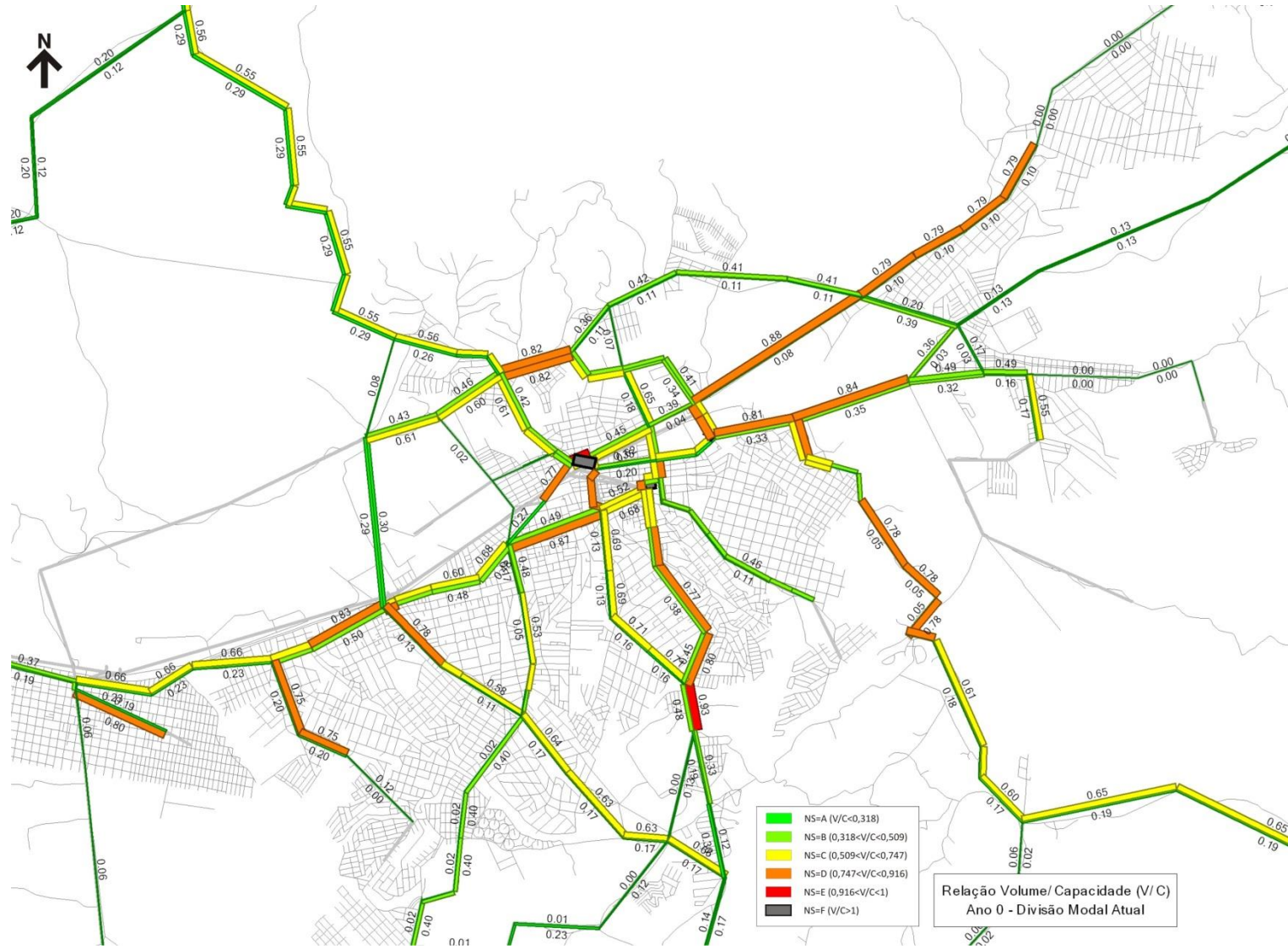
Carregamento transporte motorizado individual – Ano 15



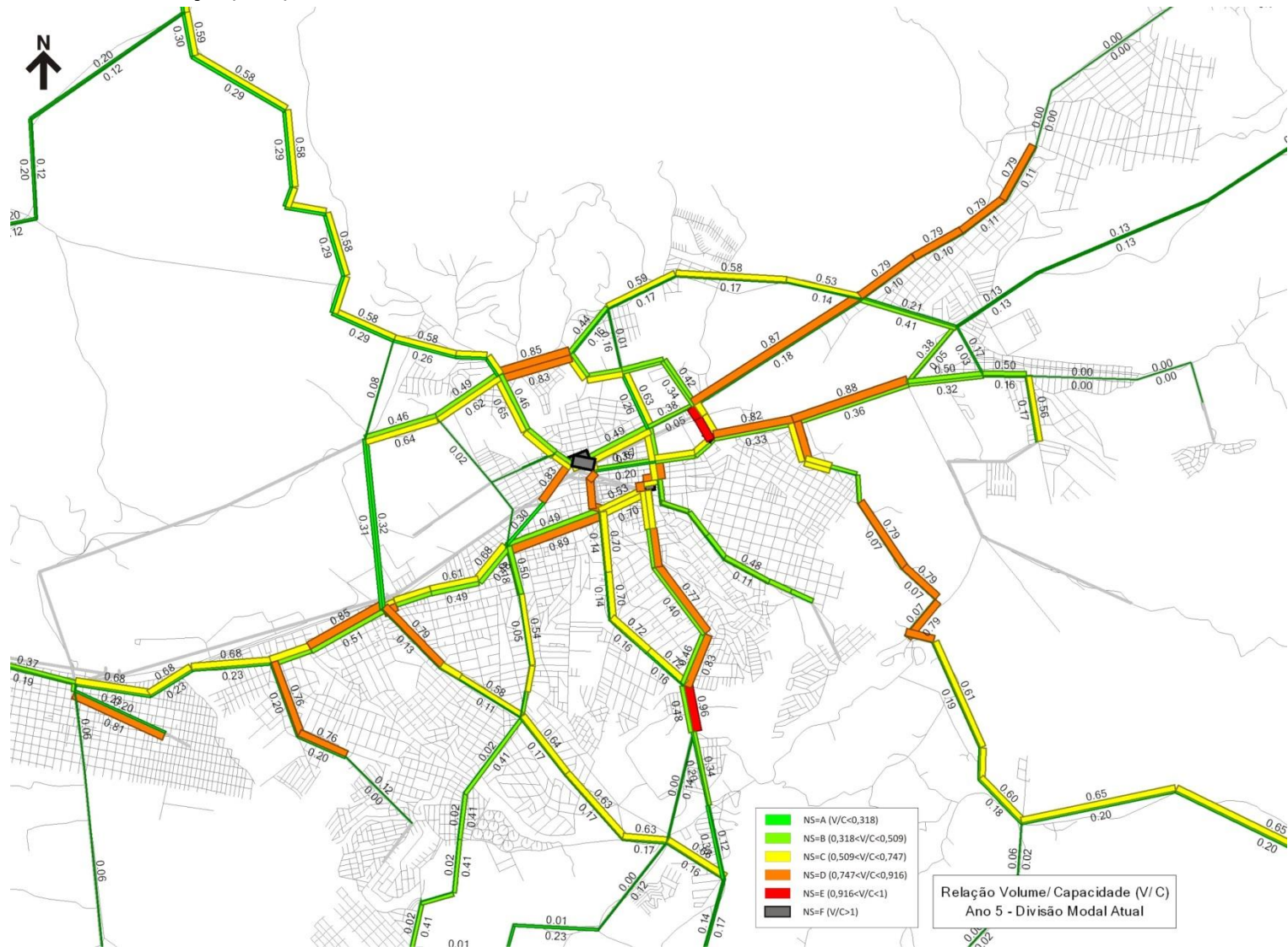
Carregamento transporte motorizado individual – Ano 20



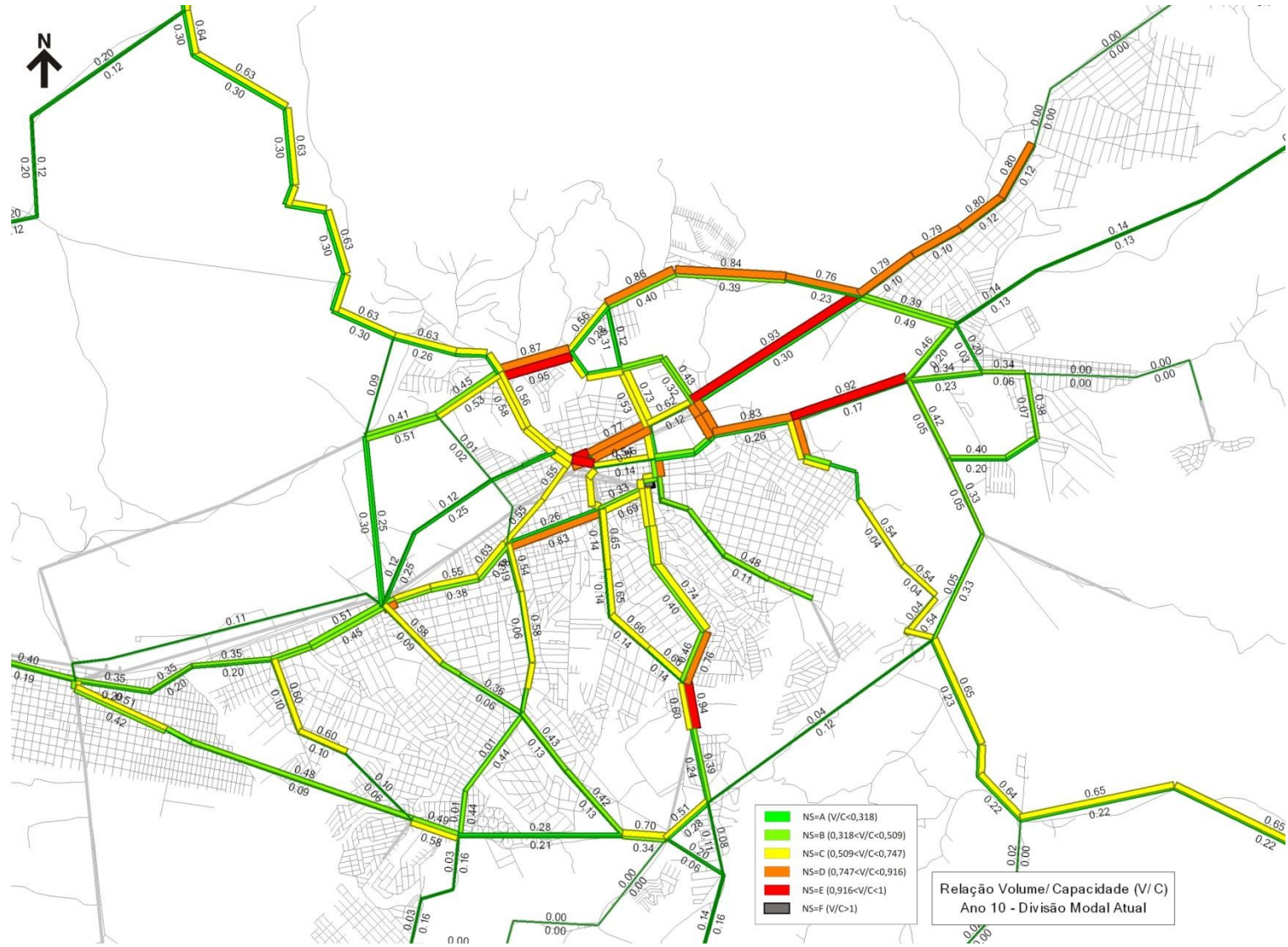
Nível de Serviço (V/C)- situação atual



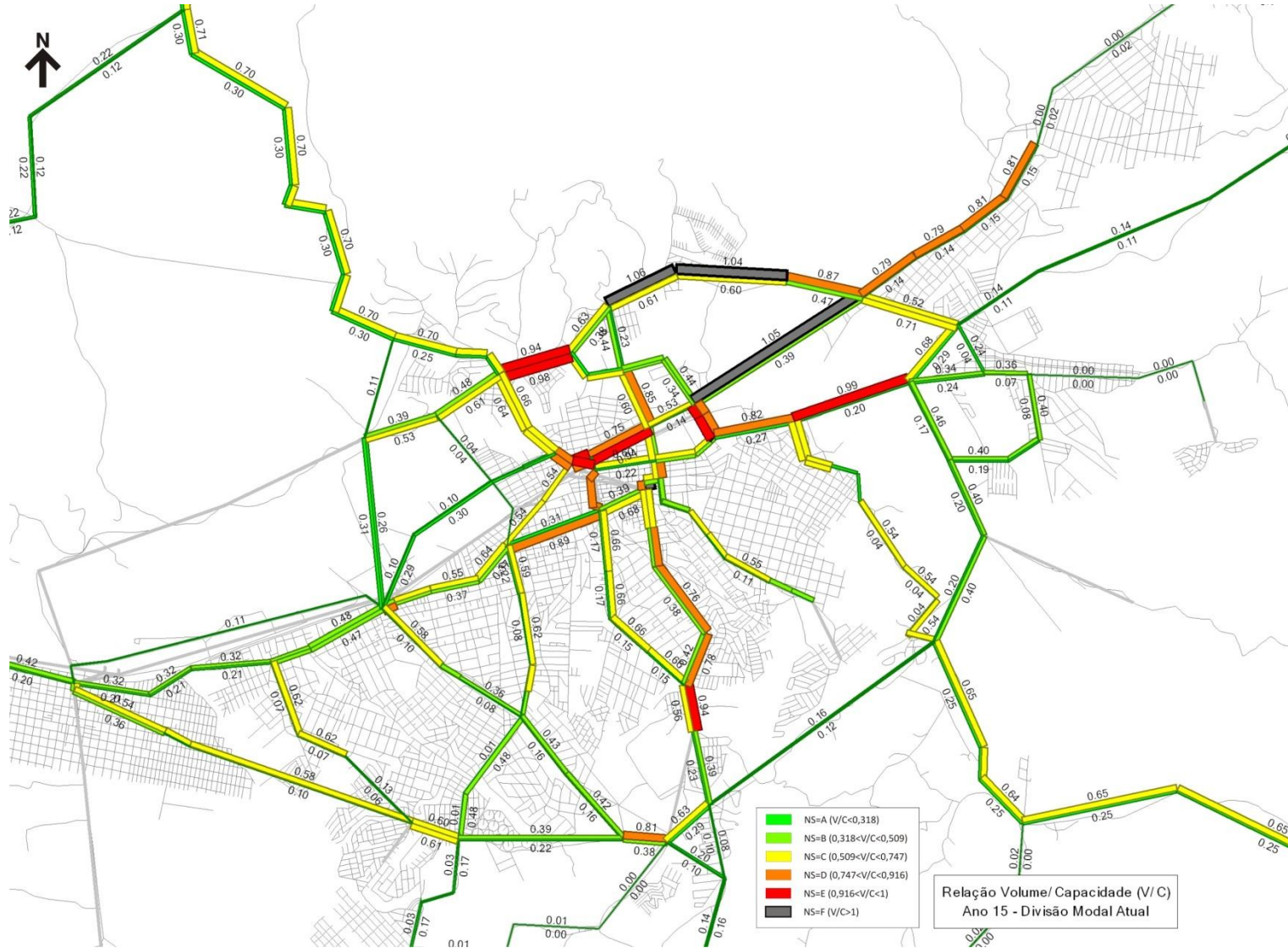
Nível de Serviço (V/C)- Ano 5



Nível de Serviço (V/C)- Ano 10



Nível de Serviço (V/C)- Ano 15



■	NS=A (V/C<0,318)
■	NS=B (0,318<V/C<0,509)
■	NS=C (0,509<V/C<0,747)
■	NS=D (0,747<V/C<0,916)
■	NS=E (0,916<V/C<1)
■	NS=F (V/C>1)

**Relação Volume/ Capacidade (V/C)
Ano 15 - Divisão Modal Atual**

Nível de Serviço (V/C)- Ano 20

