



cidadadeviva
engenheiros e arquitetos associados

**PRODUTO 13 – Minuta de anteprojeto
de lei para a Política Municipal de
Mobilidade Urbana de Pouso Alegre**

Plano de Mobilidade Urbana de Pouso Alegre

Março de 2024

APRESENTAÇÃO

O Plano de Mobilidade de Pouso Alegre está sendo desenvolvido pela Empresa Cidade Viva Engenheiros e Arquitetos Associados Ltda., vencedora Tomada de Preços Nº 08/2021, Processo Administrativo Nº 107/2021, promovida pela Prefeitura Municipal. A execução do Plano será coordenada pela Secretária Municipal de Trânsito e Transportes e contemplará as seguintes etapas:

Etapa 1 - Planejamento Executivo

Etapa 2 - Plano de Comunicação e Divulgação

Etapa 3 - Leitura Técnica 01

Etapa 4 - Audiência Pública 01

Etapa 5 - Perfil e Diagnóstico

Etapa 6 - Modelagem da Rede de Simulação

Etapa 7 - Geração de Alternativas

Etapa 8 - Audiência Pública 02

Etapa 9 - Simulação das Alternativas

Etapa 10 - Detalhamento da Alternativa Selecionada – em desenvolvimento

Etapa 11 - Diretrizes e Ações de Gestão de Trânsito e Transportes - antecipada

Etapa 12 - Audiência Pública 03

Etapa 13 - Plano de Mobilidade Urbana

Etapa 14 - Programas de Ação



EQUIPE TÉCNICA

Coordenação Geral

Ricardo Mendanha Ladeira - Engenheiro Civil – CREA 23.665/D – MG

Coordenação Técnica

Liane Nunes Born - Engenheira Civil - CREA 27233/D - SC

Equipe Principal

Engenheira Civil: Liane Nunes Born

Advogada e Arquiteta Urbanista: Luiza Born Mendanha

Arquiteto e Urbanista: Mônica Maria Cadaval Bedê

Engenheira Civil: Maria de Lourdes Lourenço Moreira

Economista: Luiz Felype Gomes de Almeida

Engenheiro Civil: Ricardo Mendanha Ladeira

Especialista em sistemas informatizados: Glaydistone Fernando Silva

Cientista Social ou Sociólogo: Geraldo José Calmon de Moura

Equipe Complementar

Engenheiro Civil: José Alberto São Thiago Rodrigues

Assistente Jurídico: Murilo Born Rossinholi

Arquiteta Urbanista: Marina Moreira Alves Reis

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 Cronograma de execução	34
Quadro 2 Síntese dos indicadores	76

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 Níveis de adensamento	50
Mapa 2 Proposta Ruas Completas	52
Mapa 3 Proposta de Conexão Norte - Sul.....	54
Mapa 4 Proposta de Conexão Distrito Industrial BR459	56
Mapa 5 Proposta da Via Faisqueira	58
Mapa 6 Proposta de melhorias de conexão nas vias estruturantes ao sul	60
Mapa 7 Proposta de Conexão MG290 e BR381	62
Mapa 8 Hierarquização viária	64
Mapa 9 Vias para priorização da circulação do Transporte Coletivo	66
Mapa 10 Rede de Caminhabilidade	68
Mapa 11 Zonas Caminhar Melhor	70
Mapa 12 Rede Ciclovária.....	72
Mapa 13 Áreas para implantação prioritária de Zonas 30	74

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	7
MINUTA DE ANTEPROJETO DE LEI DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE POUSO ALEGRE	8
TÍTULO I DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA	8
CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	8
CAPÍTULO II DOS PRINCÍPIOS, OBJETIVOS E DIRETRIZES	11
TÍTULO II DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA	13
CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS	13
CAPÍTULO II DA POLÍTICA DE TRANSVERSALIDADE ENTRE MOBILIDADE URBANA E O USO E OCUPAÇÃO DO SOLO.....	16
CAPÍTULO III DA POLÍTICA DE MELHORIAS VIÁRIAS.....	17
CAPÍTULO III DA POLÍTICA DE FOMENTO AO USO DO TRANSPORTE COLETIVO.....	21
CAPÍTULO IV DA POLÍTICA DE PROMOÇÃO DA MOBILIDADE ATIVA.....	25
CAPÍTULO V DA POLÍTICA DE GESTÃO DE TRÂNSITO E TRANSPORTE	28
CAPÍTULO VI SISTEMA DE MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO PERIÓDICA	30
TÍTULO III DAS DISPOSIÇÕES FINAIS.....	31
ANEXO I CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO	33
ANEXO II NÍVEIS DE ADENSAMENTO	49
ANEXO III MAPA DE RUAS COMPLETAS.....	51
ANEXO IV PROPOSTA DE CONEXÃO NORTE – SUL	53
ANEXO V PROPOSTA DE CONEXÃO DO DISTRITO INDUSTRIAL COM A BR459.....	55
ANEXO VI PROPOSTA DA VIA FAISQUEIRA	57
ANEXO VII PROPOSTA DE MELHORIAS DE CONEXÃO NAS VIAS ESTRUTURANTES AO SUL	59
ANEXO VIII PROPOSTA DE CONEXÃO MG290 E BR381	61
ANEXO IX HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA	63
ANEXO X VIAS PARA PRIORIZAÇÃO DA CIRCULAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO	65
ANEXO XI REDE DE CAMINHABILIDADE;.....	67
ANEXO XII ZONAS CAMINHAR MELHOR.....	69

ANEXO XIII REDE CICLOVIÁRIA.....	71
ANEXO XIV ÁREAS PARA IMPLANTAÇÃO PRIORITÁRIA ZONAS 30	73
ANEXO XV QUADRO SÍNTESE DOS INDICADORES.....	75

INTRODUÇÃO

A elaboração da Minuta de Lei do Plano de Mobilidade Urbana de Pouso Alegre consolida um processo iniciado por uma minuciosa Leitura Técnica e Territorial (comumente denominada “Diagnóstico”) que foi amparada, desde sempre, por princípios, diretrizes e objetivos que nortearam, ao longo de todo o processo de elaboração do plano, todas as ações e atividades previstas.

As ações propostas pelo Plano de Gestão da Demanda - PGD estavam focadas na capacidade de quebra da lógica de apenas atender demandas futuras, considerando a articulação entre as medidas de forma a induzir a demanda para deslocamentos mais sustentáveis, tanto evitando viagens, quanto favorecendo a mudança de modo (para modos ativos e coletivos) e diminuindo impactos e externalidades negativas. As medidas foram orientadas pelo conceito de gestão da demanda com objetivo de contribuir para um maior equilíbrio dos padrões de mobilidade urbana sob os aspectos social, ambiental e econômico.

Foram elaboradas propostas preliminares das alternativas de GDM para o embasamento das discussões e reuniões técnicas. Ao longo da Etapa 7, essas propostas, foram apresentadas e discutidas, e ficaram definidas aquelas que foram simuladas na etapa seguinte.

Nas etapas 10 e 11 foi realizada a sistematização e detalhamento das propostas da alternativa selecionada e das diretrizes e ações de gestão de trânsito e transportes, substanciando-se em Produtos de mesmo número.

Dessa forma, o Produto 13 aqui apresentado apresenta a minuta do projeto de lei do Plano de Mobilidade Urbana de Pouso Alegre.

MINUTA DE ANTEPROJETO DE LEI DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE POUSO ALEGRE.

PROJETO DE LEI N.º DE DE DE 2023.

Dispõe sobre a Política de Mobilidade para o Município de Pouso Alegre, aprova o Plano de Mobilidade Urbana e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE POUSO ALEGRE, ESTADO DAS MINAS GERAIS, aprovou e eu, PREFEITO MUNICIPAL, sanciono a seguinte, LEI:

TÍTULO I DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º - Fica instituída a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pouso Alegre/MG.

Parágrafo único - Entende-se por mobilidade urbana o conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso aos espaços da cidade, mediante a utilização dos vários modos de transporte.

Art. 2º - Para fins dessa lei, entende-se por:

- I. **ACESSIBILIDADE:** possibilidade e condição de alcance, para a utilização com segurança e autonomia, de edificações, espaços, mobiliário e equipamentos urbanos.
- II. **ACESSIBILIDADE COM DESENHO UNIVERSAL:** facilidade disponibilizada às pessoas, que possibilita a todos autônomo nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor.

- III. BICICLETÁRIO: local destinado ao estacionamento de bicicletas, com características de longa duração, grande número de vagas e controle de acesso, podendo ser público ou privado.
- IV. CALÇADA: parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, reservada ao trânsito de pedestres e excepcionalmente ciclistas, dividida em três faixas: faixa de serviço, faixa livre ou passeio, e faixa de acesso.
- V. CICLOFAIXA: espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores.
- VI. CICLORROTAS OU VIA COMPARTILHADA: trecho compartilhado com os demais veículos, sem segregação, em complementação às ciclovias e ciclofaixas.
- VII. CICLOVIA: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres.
- VIII. DIVISÃO MODAL: participação de cada modo de transporte no total de viagens realizadas para os diversos fins.
- IX. DOTS - DESENVOLVIMENTO ORIENTADO AO TRANSPORTE SUSTENTÁVEL: metodologia de planejamento de transportes integrado ao desenvolvimento urbano.
- X. ESTUDO DE IMPACTO DE CIRCULAÇÃO – EIC: estudo para avaliar, quantificar e delimitar o alcance dos impactos que a implantação de empreendimento no sistema viário.
- XI. FAIXA ou VIA COMPARTILHADA: faixa de circulação aberta à utilização pública, caracterizada pelo compartilhamento entre modos diferentes de transporte, tais como veículos motorizados, bicicletas e pedestres, com prioridade para os últimos.
- XII. HIERARQUIA VIÁRIA: classificação das vias municipais, objetivando definir função, preferências de fluxo e velocidade regulamentar.
- XIII. INFRAESTRUTURA - vias e demais logradouros públicos. estacionamentos. terminais e estações. pontos para embarque e desembarque de passageiros e/ou cargas. sinalização viária e de trânsito. equipamentos e instalações. instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e de difusão de informações.
- XIV. LOGÍSTICA URBANA: estratégia de distribuição de cargas urbanas, sua regulamentação, mediante otimização do uso da infraestrutura existente, e adoção de tecnologia para operação e controle.

- XV. LOGRADOURO PÚBLICO: espaço público, inalienável, reconhecido pela municipalidade, destinado ao uso comum dos cidadãos e à circulação, como ruas, avenidas, praças e jardins.
- XVI. MOBILIDADE URBANA: conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte.
- XVII. MOBILIDADE COMO SERVIÇO (Mobility as a Service – MaaS): modelo de oferta, gestão e integração de modos e serviços de transportes com utilização de plataforma digital de programação e pagamento de viagens, permitindo composição de trajetos, modais e formas de pagamento.
- XVIII. MOBILIDADE CORPORATIVA: estratégias adotadas pelas empresas para reduzir a necessidade de viagens individuais motorizadas DE SEUS EMPREGADOS.
- XIX. MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS: modalidades que se utilizam de veículos automotores.
- XX. MODOS DE TRANSPORTE ATIVO: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal.
- XXI. PARACICLO: local destinado ao estacionamento de bicicletas, de pequeno porte, com número reduzido de vagas, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto.
- XXII. POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA - organização e coordenação dos componentes do sistema de mobilidade urbana de forma a cumprir os princípios e atingir os objetivos definidos.
- XXIII. RUAS COMPLETAS: soluções de desenho urbano para atendimento aos diversos tipos de usuários de uma via com segurança e com prioridade para os modos não motorizados.
- XXIV. SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA: conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, dos serviços e da infraestrutura que garanta os deslocamentos de pessoas e de cargas no território do Município.
- XXV. TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público.
- XXVI. TRANSPORTE URBANO - modos motorizados e modos ativos de deslocamento no espaço urbano, podendo ser de passageiros ou de cargas, com característica de coletivos ou individuais, de natureza pública ou privada.

- XXVII. TRANSPORTE URBANO DE CARGAS: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias.
- XXVIII. VAGA: espaço público da caixa de rua, contíguo a pista de rolamento, paralelo ou oblíquo, destinado à parada ou estacionamento de veículos.
- XXIX. VIA: superfície por onde transitam veículos e pessoas, compreendendo a pista, a calçada, ilha e canteiro central.

Art. 3º - A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pouso Alegre se rege pelos princípios, objetivos e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal 12.587 de 3 de janeiro de 2012.

Art. 4º - São referências legais e normativas da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pouso Alegre:

- I. Lei Federal 10.257/2001, Estatuto da Cidade.
- II. Lei Federal 9.503/1997, Código de Trânsito Brasileiro – CTB e Resolução CONTRAN 514/2014 que institui a Política Nacional de Trânsito.
- III. Lei Federal 10.098/2000, Lei da Acessibilidade e Decreto 5.296/2004 que a regulamenta.
- IV. Lei Federal 13.146/2015 - Lei Brasileira de Inclusão.
- V. Lei Orgânica do Município de Pouso Alegre.
- VI. Lei Ordinária n.º 6.476/2021 – Plano Diretor de Pouso Alegre.
- VII. Norma Brasileira NBR 9050/2020 da ABNT e suas alterações subsequentes.

Art. 5º - A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pouso Alegre é componente da política municipal de desenvolvimento urbano e guarda compatibilidade com o Plano Diretor de Pouso Alegre.

CAPÍTULO II

DOS PRINCÍPIOS, OBJETIVOS E DIRETRIZES

Art. 6º - A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pouso Alegre, se fundamenta nos seguintes princípios da Lei Federal n.º 12.587/2012:

- I. Acessibilidade universal.
- II. Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas ambientais.
- III. Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo.

- IV. Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano.
- V. Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana.
- VI. Segurança nos deslocamentos das pessoas.
- VII. Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços.
- VIII. Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.
- IX. Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 7º - A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pouso Alegre atende aos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável – ODS, da Agenda 2030 da organização das Nações Unidas – ONU, em especial:

- I. Assegurar uma vida saudável promovendo o bem-estar para todos, em todas as idades, devendo priorizar a erradicação da mortalidade infantil, bem como acabar com as epidemias de doenças transmissíveis.
- II. Prevenir a mortalidade prematura por doenças não transmissíveis via prevenção e tratamento e promover a saúde mental e o bem-estar social e reforçar políticas de tratamento do abuso de substâncias entorpecentes e o uso nocivo de álcool, em especial no trânsito.
- III. Coibir todas as formas de discriminação, especialmente em relação as mulheres, eliminando todas as formas de violência nas esferas públicas e privadas, incluindo a exploração, importunação sexual e de todas as outras práticas nocivas.
- IV. Promover a inclusão social, econômica e política de todos os cidadãos, independentemente da idade, gênero, deficiência, raça, etnia, origem, religião, condição econômica, garantindo a igualdade de oportunidade e reduzindo as desigualdades por meio da criação de leis e políticas públicas.
- V. Garantir a todos o acesso ao sistema de transporte seguro, acessível, sustentável e a um preço justo para todos, priorizando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, em especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, estudantes e pessoas portadoras de alguma deficiência e aos idosos.
- VI. Proporcionar o acesso universal a espaços públicos seguros, inclusive acessíveis e verdes, particularmente para as mulheres, crianças, idosos e pessoas portadora de alguma necessidade.
- VII. Instituir medidas de mudanças de clima na política, estratégia e planejamento municipais, com ênfase a educação com objetivo de conscientização e a

capacidade humana e institucional sobre a mitigação, adaptação e redução de impactos da mudança do clima.

Art. 8º - São diretrizes da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pouso Alegre, em conformidade com a Lei Federal n.º 12.587/2012:

- I. Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos.
- II. Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.
- III. Integração entre os modos e serviços de transporte urbano,
- IV. Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade.
- V. Incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes.
- VI. Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado.
- VII. Garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

TÍTULO II DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 9 - Fica instituído o Plano de Mobilidade Urbana de Pouso Alegre – PlanMob Pouso Alegre, composto pelos Produtos Técnicos listados abaixo e disponíveis na página <https://mobilidade.pousoalegre.mg.gov.br/> ou na Prefeitura Municipal.

- I. PRODUTO 1 – Planejamento Executivo.
- II. PRODUTO 2 – Plano de Comunicação e Divulgação.
- III. PRODUTO 5 – Perfil e Diagnóstico.
- IV. PRODUTO 6 – Modelagem da Rede de Simulação.

- V. PRODUTO 7 – Alternativas Consolidadas.
- VI. PRODUTO 9 – Simulação das Alternativas.
- VII. PRODUTO 10 – Detalhamento da Alternativa Selecionada.
- VIII. PRODUTO 11 – Diretrizes e Ações de Gestão de Trânsito e Transporte.
- IX. PRODUTO 12 – Alternativa Selecionada – Plano de Mobilidade Urbana.
- X. PRODUTO 14 – Programas de Ação e Implementação do Plano.

Parágrafo único: O Plano de Mobilidade Urbana está vinculado ao conjunto de Produtos Técnicos - caracterizados como 'Documentos Integrantes', que são fonte de consulta dos estudos base, registros e memórias de cálculo das ações e propostas.

Art. 10 - O Plano de Mobilidade Urbana de Pouso Alegre é o instrumento de planejamento e efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana e tem como objetivos estratégicos e diretrizes gerais.

§1º - São objetivos estratégicos do Plano:

- I. Tratar a política de uso e ocupação do solo e de mobilidade urbana de forma integrada e como instrumento do adensamento urbano.
- II. Reduzir a utilização do transporte individual motorizado (automóvel e moto) na matriz modal.
- III. Ampliar a participação do a pé e da bicicleta na matriz modal.
- IV. Aumentar o uso do transporte coletivo pela população.
- V. Reduzir a emissão de gases de efeito estufa provenientes da mobilidade urbana.
- VI. Promover o fortalecimento institucional em prol da mobilidade urbana sustentável.
- VII. Estruturar e melhorar as ligações do sistema viário do município de modo a Promover melhor conexão entre as diferentes regiões da cidade.

§2º - São Diretrizes Gerais

- I. Melhoria na integração intrarregional e interbairros.
- II. Regulamentação sobre o transporte de carga.
- III. Melhoria na qualificação da área central.

Art. 11 - O Plano de Mobilidade Urbana de Pouso Alegre está estruturado nas seguintes políticas:

- I. POLÍTICA DE TRANSVERSALIDADE ENTRE MOBILIDADE URBANA E USO E OCUPAÇÃO DO SOLO: programas, projetos e ações para direcionamento do crescimento e adensamento urbano adequados.
- II. POLÍTICA DE MELHORIAS VIÁRIAS: programas, projetos e ações para redistribuir melhor o espaço do logradouro público, entre os diferentes modos de transporte, e favorecer a conexões viárias na cidade.
- III. POLÍTICA DE FOMENTO AO USO DO TRANSPORTE COLETIVO: programas, projetos e ações para melhorar o sistema de transporte público coletivo de modo a intensificar seu uso pela população.
- IV. POLÍTICA DE PROMOÇÃO DA MOBILIDADE ATIVA: programas, projetos e ações para o uso dos modos de deslocamento ativos.
- V. POLÍTICA DE GESTÃO DE TRÂNSITO E TRANSPORTE: programas, projetos e ações para Modernizar a estrutura administrativa da mobilidade urbana do município de Pouso Alegre.

Parágrafo único: O Anexo I – Cronograma de Execução apresenta os quadros contendo os prazos de execução das Políticas, Programas, Projetos e Ações propostos para atingir os objetivos do Plano de Mobilidade Urbana de Pouso Alegre.

Art. 12 - Constitui-se como medida de instrumento de planejamento e efetivação do Plano de Mobilidade Urbana de Pouso Alegre a organização das Políticas propostas em Programas, Projetos e Ações a serem implementados pelo Poder Executivo.

§1º - As Políticas são um conjunto de programas que buscam orientar de forma continuada, um campo (ou subcampo) relativo à Política Pública, devendo ser implementadas por instrumentos regulatórios e contemplar programas e projetos.

§2º - Os Programas são um conjunto de projetos e/ou ações adotados de forma articulada e continuada, tendo normalmente vários elementos e/ou espaços como objeto, podendo ser fruto de instrumentos regulatórios, ou estarem associados a eles, podendo se subdividir em projetos e/ou ações.

§3º - Os Projetos são ações que tem um espaço/objeto de transformação bem definido, normalmente dependente de recursos claros e com prazos delimitados, podendo ser realizados por mais de um agente público e/ou em conjunto com agentes privados.

§4º - As Ações são medidas orientadas para contribuir com o Plano, normalmente dentro de suas atribuições, de pequeno porte e prazo curto, realizada com pequenos recursos com fonte no custeio, podendo estar associadas a um programa ou projeto ou se caracterizar como uma ação específica.

CAPÍTULO II

DA POLÍTICA DE TRANSVERSALIDADE ENTRE MOBILIDADE URBANA E O USO E OCUPAÇÃO DO SOLO.

Art. 13 - O Poder Executivo em sua atribuição deverá tratar a política de uso e ocupação do solo e da mobilidade de maneira que se complementem no direcionamento do crescimento e adensamento urbano adequado, proporcionando o acesso universal a espaços públicos seguros, inclusive acessíveis e verdes, particularmente para as mulheres, crianças, idosos e pessoas portadora de alguma necessidade especial.

Art. 14 - A POLÍTICA DE TRANSVERSALIDADE ENTRE MOBILIDADE URBANA E O USO E OCUPAÇÃO DO SOLO deverá seguir as seguintes diretrizes específicas:

- I. Incentivar o uso misto nas centralidades.
- II. Inibir o espraiamento da mancha urbana.
- III. Vincular índices urbanísticos com a ampliação dos passeios.
- IV. Vincular o adensamento construtivo em eixos estruturantes de transporte.
- V. Melhoria na regulação sobre implementação de novos empreendimentos de grande porte.

Art. 15 - São programas da POLÍTICA DE TRANSVERSALIDADE ENTRE MOBILIDADE URBANA E O USO E OCUPAÇÃO DO SOLO:

- I. **Programa de Desenvolvimento Orientado ao Transporte – DOT:** projetos e ações com foco na redução dos veículos particulares e, principalmente, na concentração da população próxima aos meios de transporte disponíveis na cidade.
- II. **Programa de Aprimoramento dos Estudos de Impacto para Novos Empreendimentos:** projetos e ações de revisão dos parâmetros definidos para a elaboração dos estudos de impacto e de regulamentação da necessidade de elaboração de Planos de Mobilidade Corporativas e Institucionais para Polos Geradores de Tráfego (Universidades, Setores Públicos, grandes indústrias).

Art. 16 - O Poder Executivo para a implementação do **Programa de Desenvolvimento Orientado ao Transporte – DOT** se utilizará dos seguintes projetos e ações:

- I. Promoção de medidas de adensamento prioritário estabelecendo na legislação de uso e ocupação do solo instrumentos urbanísticos que contemplem a mobilidade de modo a incentivar o adensamento nas áreas e corredores definidos como prioritários no Plano de Mobilidade Urbana, conforme mapa do Anexo II – Níveis de Adensamento.
- II. Implementação do conceito de “Ruas Completas”, onde o Poder Executivo considerará, prioritariamente, as necessidades de pedestres, ciclistas, passageiros do transporte coletivo, idosos e crianças, pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. A indicação de ruas de interesse social de permanência e convivência para tratamento urbanístico completo em prol dos usos para além da mobilidade urbana, encontra-se no Anexo III – Mapa de Ruas Completas.

Art. 17 - O Poder Executivo para a implementação do **Programa de Aprimoramento dos Estudos de Impacto para Novos Empreendimentos** se utilizará dos seguintes projetos e ações:

- I. Revisão dos parâmetros para enquadramento de Polo Gerador de Tráfego - PGT e exigência de Estudo de Impacto na Circulação – EIC para empreendimentos que ultrapassem a metragem quadrada estabelecida em regulamentação específica.
- II. Revisão da normatização de PGT e EIC contemplando, além do enquadramento, um roteiro sobre os itens mínimos necessários para a elaboração do EIC e a possibilidade de exigência de Planos de Mobilidade Corporativos e Institucionais para PGTs de grande porte como Universidades, Setores Públicos e grandes indústrias.
- III. Desenvolvimento de um Manual de Elaboração de EIC, divulgação deste junto à sociedade e capacitação de gestores públicos e privados para elaboração de EIC.

CAPÍTULO III

DA POLÍTICA DE MELHORIAS VIÁRIAS

Art. 18 - A POLÍTICA DE MELHORIAS VIÁRIAS é pautada pela ideia de inversão de prioridades apontada na Política Nacional de Mobilidade, incentivando o uso dos meios não

motorizados e do transporte coletivo. É composta por propostas que visam distribuir melhor o espaço do logradouro público, entre os diferentes modos de transporte, e favorecer a conexão entre as diferentes regiões da cidade.

Art. 19 - São diretrizes específicas da POLÍTICA DE MELHORIAS VIÁRIAS:

- I. Adequar o tratamento viário segundo uma hierarquização proposta.
- II. Viabilizar melhores condições de caminhabilidade e convívio na área central da cidade.
- III. Fortalecer ligações interbairros da cidade.
- IV. Viabilizar a regulação logística e de carga em Pouso Alegre.
- V. Procurar novas fontes alternativas de energia.

Art. 20 - A POLÍTICA DE MELHORIAS VIÁRIAS é composta pelos seguintes programas:

- I. **Programa de Melhoria da Circulação:** visa a articulação do sistema viário melhorando a conexão entre os diferentes bairros da cidade.
- II. **Programa de Regulação e Controle do Transporte de Carga no Município:** busca disciplinar as operações de carga e descarga no município, bem como a circulação de veículos pesados, para mitigar os impactos dessa forma de transporte no trânsito e garantir a segurança dos modos ativos.
- III. **Programa de Financiamento da Descarbonização da Mobilidade:** objetiva promover ações para diminuir a quantidade de deslocamentos realizados a base de combustíveis fósseis.

Art. 21 - O Poder Executivo para a implementação do **Programa de Melhoria da Circulação** se utilizará dos seguintes projetos e ações:

- I. Implantação da Nova Hierarquização Viária através da reorganização do sistema viário do município, reconhecendo o atual estágio viário da cidade e apontando necessidades de criação de novas estruturas.
- II. Projeto de Mobilidade da Área Central e melhorias operacionais na Rua Alberto Paciuli com a realização de estudo de circulação na área central da cidade revisando, sobretudo, as conversões a esquerda, e realização de melhorias na circulação da Rua Alberto Paciuli.
- III. Projeto viário de conexão Norte – Sul com transposição da BR459, através da abertura de novas vias que deverão melhorar a conexão da Região Norte com a Região Sul facilitando os deslocamentos na cidade. Trata-se de uma intervenção que consiste em implantação de obra de arte e demais alterações

viárias, incluindo criação de novas vias de apoio que melhorarão o acesso local e regional. O projeto inclui, conforme mapa do Anexo IV – Proposta de Conexão Norte – Sul, as seguintes intervenções:

- a) obras de melhorias operacionais nas principais vias e nas rotatórias da Rodoviária e da Av. Dr. Jair Siqueira;
 - b) obras estruturantes como a construção de ponte sobre Rio Sapucaí-Mirim, passarela de pedestres sobre Rio Mandú e construção de viaduto;
 - c) prolongamento da Av. Dr. Jair Siqueira e nova conexão ao sul com a BR381.
- IV. Projeto viário de conexão do Distrito Industrial através da implantação de uma nova via que melhore a conexão do Distrito Industrial com a BR459, conforme mapa do Anexo V – Proposta de Conexão do Distrito Industrial com a BR459.
- V. Projeto viário da Via Faisqueira com intervenção localizada na porção nordeste da mancha urbana, ligando os bairros de Faisqueira, Vila Beatriz, Jardim Baronesa com a Rodovia Fernão Dias (BR381), conforme mapa do Anexo VI - Proposta da Via Faisqueira. O Poder Executivo deverá considerar no desenvolvimento do projeto e na implantação desta intervenção:
- a) a transposição do Rio Sapucaí-mirim;
 - b) a criação de via de conexão com a BR381; e
 - c) a necessidade de melhorias operacionais na Rua Antônio Scodeler.
- VI. Projeto viário de melhorias de conexão das vias estruturantes ao Sul com um conjunto de intervenções no viário estruturante ao Sul do município, conforme mapa do Anexo VII - Proposta de melhorias de conexão nas vias estruturantes ao sul, com o objetivo de ampliar a conexão interna desta região, contemplando:
- a) melhorias operacionais nas principais vias e nas rotatórias da Rodoviária;
 - b) melhorias operacionais na Av. Dr. Jair Siqueira;
 - c) prolongamento da Av. Dr. Jair Siqueira;
 - d) nova conexão ao sul com a BR381;
 - e) estudo para melhor a articulação entre as vias Av. Dr. Jair Siqueira, Av. Pref. Olavo Gomes de Oliveira e Av. Ver. Herbert Campos.
- VII. Projeto viário de conexão entre a MG290 e a BR381 com a implantação de uma nova via conectando as Rodovias Fernão Dias (BR381) e a rodovia MG290, conforme mapa do Anexo VIII - Proposta de Conexão MG290 e BR381.
- VIII. Definição dos locais para implantação e/ou remanejamento de áreas de estacionamento através da elaboração de parâmetros, pelo Poder Executivo, para adoção, supressão e/ou remanejamento de novas vagas de estacionamento.

- IX. Ação de coordenação e acompanhamento de melhorias viárias com priorização pelo Poder Executivo na realização de intervenções nos locais com maiores índices de acidentes, com ênfase nos atropelamentos, e acompanhamento dos resultados obtidos.

Art. 22 - O sistema viário municipal será hierarquizado conforme as seguintes categorias de vias:

- I. Rodovias: destinadas a articulação interestadual e intermunicipal, apresentando grandes volumes de tráfego de longa distância e de passagem, apresentando vias auxiliares para organização de acessos.
- II. Estrada municipal: vias auxiliares, localizadas fora da mancha urbana, destinadas a organizar e distribuir o tráfego entre as Rodovias e às demais vias, dando suporte ao uso e ocupação do solo de intensidade distintas.
- III. Vias arteriais: destinadas a atender ao tráfego direto, em percurso contínuo, e aos principais itinerários de transporte público coletivo, recebendo tráfego das vias coletoras ou locais, integrando regiões da cidade e dando suporte ao uso e ocupação do solo de intensidade intensivo.
- IV. Vias coletoras: destinadas a coletar e distribuir o tráfego entre as vias arteriais e locais, podendo atender a itinerários de transporte público coletivo e dando suporte ao uso e ocupação do solo de intensidade distintas.
- V. Vias locais: destinadas ao acesso local ou ao tráfego em áreas restritas, podendo atender a itinerários de transporte público coletivo e dando suporte ao uso e ocupação do solo de baixa intensidade.

§1º - O Anexo IX apresenta o mapa com a hierarquização viária do município.

§2º - No mapa da hierarquização viária constam as novas vias projetadas no Plano Diretor de Pouso Alegre e, portanto, incorporadas ao Plano de Mobilidade Urbana.

§3º - O Poder Executivo estabelecerá em Decreto as características geométricas das vias, respeitando o estabelecido no Código de Trânsito Brasileiro e no Plano Diretor de Pouso Alegre.

Art. 23 - O Poder Executivo para a implementação do **Programa de Regulação e Controle do Transporte de Carga no Município** se utilizará dos seguintes projetos e ações:

- I. Projeto de melhoria das operações de carga e descarga através do fortalecimento da normatização da carga e descarga na legislação dos Polos

Geradores de Tráfego, da revisão do regulamento existente das operações de cargas no município e da revisão do número de vagas próprias estabelecido.

- II. Projeto de compras pela Internet com o estímulo à implantação de pontos de coleta e entrega de compras pela internet.
- III. Definição de rotas alternativas do tráfego de passagem com a criação de alternativas viárias para o tráfego de passagem, eliminando-o da área central da cidade. O Projeto Viário de conexão entre a MG290 e a BR381 encontra-se no inciso VII do Art. 21 desta lei.
- IV. Elaboração de Plano de Logística de Cargas do Município de Pouso Alegre: desenvolver um plano específico para a promoção da mitigação dos conflitos do tráfego de carga na área urbana.

Art. 24 - O Poder Executivo para a implementação do **Programa de Financiamento da Descarbonização da Mobilidade** se utilizará dos seguintes projetos e ações:

- I. Favorecer os modos ativos e a utilização de veículos elétricos criando condições favoráveis para a aquisição e utilização de veículos elétricos através da aplicação de benefícios fiscais, da priorização no espaço viário para esse tipo de deslocamento e da criação de pontos públicos e privados de carga e recarga.
- II. Apoio técnico e financeiro externos para a consolidação de novas formas de energia, através da busca de apoio junto as Organismos Federais e Estaduais e de financiamentos externos para a viabilização de formas alternativas de energia para os variados tipos de transporte.

CAPÍTULO III

DA POLÍTICA DE FOMENTO AO USO DO TRANSPORTE COLETIVO

Art. 25 - A POLÍTICA DE FOMENTO AO USO DO TRANSPORTE COLETIVO tem como objetivo transformar o transporte coletivo no eixo central da mobilidade de Pouso Alegre.

Art. 26 - São diretrizes específicas da POLÍTICA DE FOMENTO AO USO DO TRANSPORTE COLETIVO:

- I. Viabilidade Econômica do Sistema de Transporte.
- II. Modernização e Melhoria ao Atendimento do Transporte Coletivo.
- III. Regulamentação dos demais sistemas de transporte.

Art. 27 - A POLÍTICA DO FOMENTO AO USO DO TRANSPORTE COLETIVO é composta pelos seguintes programas:

- I. **Programa de Financiamento do Sistema de Transporte Coletivo:** visa buscar fontes externas e compatibilizar o orçamento para manter e ampliar o subsídio tarifário existente e estudar possibilidades de implantação da Tarifa Zero.
- II. **Programa de Modernização do Sistema de Transporte Coletivo:** prioriza modernizar e ampliar o sistema existente de bilhetagem eletrônica, controle operacional e informação ao usuário e fortalecer a gestão pública através da ampliação dos instrumentos tecnológicos que integrem o controle operacional à gestão dos serviços.
- III. **Programa de Melhoria do Sistema de Transporte Público Coletivo do Município:** objetiva promover melhorias no sistema de transporte coletivo como um todo, compreendendo a rede de linhas, os pontos de parada, as vias, a integração físico-tarifária e a concorrência irregular.
- IV. **Programa de Modernização do Sistema de Táxi Municipal:** busca implementar ações de modernização para ampliar o número de deslocamentos por táxi no município.

Art. 28 - O Poder Executivo para a implementação do **Programa de Financiamento do Sistema de Transporte Coletivo** se utilizará dos seguintes projetos e ações:

- I. Busca por fontes de financiamento com a realização de estudos sobre fontes alternativas de financiamento ao transporte coletivo, visando o barateamento da tarifa e a ampliação da participação deste modal no total dos deslocamentos realizados no município. Algumas possibilidades de financiamento, já consideradas pelo IPEA, ANTP, NTU, Frente Nacional de Prefeitos e pelo Fórum Nacional de Secretários de Transportes, são destacadas para serem aprofundadas nos estudos a serem realizados:
 - a) cobrança de taxa de uso privado de vias públicas;
 - b) repasse de verbas oriundas de impostos;
 - c) taxas de transporte para empresas privadas e públicas;
 - d) taxas que dependem de acordo com demais entes da federação.
- II. Manutenção e ampliação do subsídio tarifário através da consolidação da atual Política Tarifária com foco em tarifas módicas e gradativa ampliação do financiamento existente, priorizando:
 - a) a ampliação da integração tarifária para uma lógica de “Bilhete Único” que integre todas as linhas da cidade com restrição apenas temporal;
 - b) a implantação da tarifa zero nos finais de semana; e

- c) o desenvolvimento de estudos de alternativas de financiamento do sistema de transporte coletivo, conforme detalhado no inciso I.
- III. Coerência entre os preços cobrados pelos serviços de mobilidade: eliminar a distorção da razão entre o preço da tarifa pública do transporte coletivo e aquela fixada para o estacionamento em espaços públicos, estimulando, desta forma, os modos não motorizados, coletivos e menos poluentes.

Art. 29 - O Poder Executivo para a implementação do Programa de Modernização do Sistema de Transporte Coletivo se utilizará dos seguintes projetos e ações:

- I. Projeto de melhorias do Terminal Duque de Caxias através da revitalização geral do terminal, estimulando o comércio local e melhorando a segurança e o conforto oferecidos aos usuários do sistema de transporte coletivo.
- II. Implantação do novo Terminal de Integração Central, localizado junto ao terminal rodoviário do município, proporcionando integração com o sistema metropolitano. O novo terminal deverá:
 - a) promover a integração física com outros modos de transporte, visando maior comodidade ao usuário, com mais acessibilidade e disponibilidade de serviços;
 - b) reduzir o fluxo de ônibus na área central, melhorando a operação do terminal da Av. Duque de Caxias e descongestionando o sistema viário;
 - c) criar diferentes usos para aproveitar o fluxo gerado pelo equipamento, como comércio e serviços a serem ofertados;
 - d) criar espaços para estacionamento de automóveis e bicicletários, buscando promover a melhor integração entre os modos individuais e coletivos.
- III. Criação de cadastro georreferenciado dos pontos de embarque e desembarque com atualização do cadastro existente e implantação de procedimento específico para a sua atualização contínua.
- IV. Modernização e ampliação do sistema de bilhetagem eletrônica com ampliação da participação da Prefeitura Municipal na gestão deste sistema, tornando-o um instrumento de controle e planejamento do transporte coletivo. A modernização da bilhetagem eletrônica deverá contemplar:
 - a) a ampliação das formas de pagamento com a adoção de aplicativos, QR CODE, cartão de débito, cartão de crédito, pix, dinheiro e outros.
 - b) a ampliação do atendimento e dos canais de comunicação com o usuário;
 - c) a expansão da rede de vendas de créditos eletrônicos com a implantação de novos pontos de recarga distribuídos pelo território municipal.

- V. Ampliação dos instrumentos tecnológicos que integrem o controle operacional com a implantação pelo Poder Executivo do monitoramento da frota por meio de tecnologias mais modernas embarcadas nos ônibus como câmeras, contador de passageiros, wi-fi, e mecanismos de fiscalização e medição do serviço.
- VI. Melhoria na plataforma de informação ao usuário através da implantação no aplicativo existente de novas funções que ampliem as informações disponibilizadas em tempo real para os usuários.

Art. 30 - O Poder Executivo para a implementação do **Programa de Melhorias do Sistema de Transporte Público Coletivo do Município** se utilizará dos seguintes projetos e ações:

- I. Reprogramação operacional dos serviços de transporte coletivo com a revisão dos quadros de horários das linhas, buscando adequar a oferta do serviço e estabelecer o nível de serviço a ser ofertado.
- II. Revisão das linhas do sistema através da realização de estudo para implantar uma nova rede contendo linhas radiais que ligam as diversas regiões aos terminais, linhas circulares interligando os terminais e um conjunto de linhas diametrais para atender os deslocamentos existente entre os principais eixos de deslocamentos.
- III. Projeto de padronização e requalificação dos Pontos de Embarque e Desembarque (PEDs) através da melhoria das condições de infraestrutura dos PEDs existentes e da criação de um Manual para Padronização dos PEDs para balizar as futuras implantações.
- IV. Projeto de priorização do transporte coletivo em corredores viários através da implantação de prioridade na circulação para o transporte coletivo, conforme mapa do Anexo X - Vias para priorização da circulação do Transporte Coletivo.
- V. Ações de marketing para estimular o uso do transporte coletivo com campanhas a serem desenvolvidas focadas na importância e nas vantagens do uso do sistema, nas informações operacionais do dia-a-dia, e, de forma mais pontual, nas mudanças que interfiram no cotidiano dos usuários.
- VI. Campanha de segurança no transporte coletivo com a realização de campanhas de combate ao assédio sexual e injúria racial e com o desenvolvimento de protocolos contra a violência de gênero e raça no transporte coletivo.
- VII. Capacitação, formação e treinamento contínuos dos motoristas com a Prefeitura Municipal desenvolvendo ações junto à empresa operadora de estímulo à capacitação, formação e treinamento contínuo dos motoristas, contemplando

temas relacionados a gênero, raça e diversidade, além de temas como acessibilidade e segurança para pedestres e ciclistas no trânsito.

Art. 31 - O Poder Executivo para a implementação do **Programa de Modernização do Sistema de Táxi Municipal** se utilizará dos seguintes projetos e ações:

- I. Revisar a normatização para gerar maior flexibilidade e modernização do serviço.
- II. Instituição de uma plataforma digital para os serviços táxi e mototáxi, por meio de parceria ou contratação do desenvolvimento, viabilizando o pagamento das viagens via aplicativo.

CAPÍTULO IV

DA POLÍTICA DE PROMOÇÃO DA MOBILIDADE ATIVA

Art. 32 - A POLÍTICA DE PROMOÇÃO MOBILIDADE ATIVA tem como objetivo implantar medidas que favoreçam o uso dos modos de deslocamento a pé e de bicicleta, ampliando a participação da mobilidade ativa na matriz modal do município, e atuar, de forma complementar, na Pacificação do Trânsito.

Art. 33 - São diretrizes específicas da POLÍTICA DE PROMOÇÃO DA MOBILIDADE ATIVA:

- I. Melhor a condição geral de caminhabilidade no município, com infraestrutura de calçadas e travessias mais adequadas e seguras que atendam aos parâmetros de acessibilidade universal.
- II. Promover o uso da bicicleta através da implantação de infraestruturas físicas adequadas.

Art. 34 - São programas da POLÍTICA DE PROMOÇÃO DA MOBILIDADE ATIVA:

- I. **Programa Caminhar Melhor:** implementa projetos de melhorias nas calçadas e travessias que integram a Rede de Caminhabilidade, composta especialmente pelo sistema viário principal e pelas vias de circulação do transporte coletivo.
- II. **Programa Pedalar Mais:** promove as ações de integração de bicicletas com o transporte coletivo, a implantação de bicicletários e paraciclos seguros em pontos de maior demanda e a implantação do sistema de compartilhamento de bicicletas.
- III. **Programa de Pacificação no Trânsito:** implanta Zonas 30 em locais estratégicos e estabelece as velocidades máximas permitidas nas vias.

Art. 35 - O Poder Executivo para a implementação do **Programa Caminhar Melhor** se utilizará dos seguintes projetos e ações:

- I. Rede de Caminhabilidade com a regularização e qualificação das calçadas promovendo a acessibilidade para os deslocamentos a pé. O Poder Executivo deverá implantar neste programa, medidas de ação direta e indireta, entre elas:
 - a) regulamentar a rede pública de calçadas, conforme mapa do Anexo XI - Rede de Caminhabilidade;
 - b) elaborar projetos e executar de obras de adequação das calçadas na rede pública definida;
 - c) adotar medidas de prioridade à circulação dos pedestres garantindo condições de acessibilidade e segurança, através de soluções de moderação do trânsito com intervenções prioritárias nas zonas indicadas no mapa do Anexo XII - Zonas Caminhar Melhor;
 - d) definir e conceber benefícios e incentivos aos proprietários dos imóveis lindeiros as Zonas Caminhar Melhor para que estes promovam as adequações necessárias nas calçadas.
- II. Travessias Seguras com tratamento das interseções e seções com grande demanda de atravessamento, priorizando as vias com maior número de atropelamentos: Rua Comendador José Garcia, Rua Coronel Joaquim Roberto Duarte, Av. Doutor João Beraldo, Av. Doutor Lisboa, Av. Getúlio Vargas, Av. Pinto Cobra, Av. Prefeito Olavo Gomes de Oliveira, Praça Senador José Bento, Rua Tiradentes, Av. Tiradentes, Av. Vereador Antônio da Costa Rios, Av. Vicente Simões. O Poder Executivo neste projeto deverá realizar os projetos técnicos e implantar as seguintes medidas:
 - a) aumento da segurança nas travessias com estratégias de diminuição de velocidades;
 - b) ampliação das condições de acessibilidade, com os devidos rebaixos e sinalização podotátil;
 - c) implantar e/ou manter em bom estado de conservação a sinalização viária, incluindo a sinalização semaforica e os focos de pedestres.
- III. Boas Práticas nas Calçadas com a implementação das seguintes medidas:
 - a) elaborar a normatização de padronização das calçadas, que deve ser integrada a política municipal de arborização, definindo os padrões técnicos e as responsabilidades públicas e privadas;
 - b) elaboração e divulgar o de manual de Boas Práticas nas Calçadas, com as devidas recomendações, parâmetros e padronizações estabelecidas;

- c) adição da adequação da calçada como exigência para aprovação de novos projetos, licenciamento de obras em propriedade particular, regularização e habite-se, bem como para todas as modalidades de aprovação imobiliária que competem à Prefeitura Municipal;
 - d) exigir a execução de calçadas em conformidade com o Padrão Municipal para novos loteamentos e alterações de parcelamento do solo realizados no município.
- IV. Ações para pessoas com dificuldade de locomoção através da implantação de guias rebaixadas nas travessias, de travessias especiais, da eliminação dos pontos de estrangulamento e dos obstáculos nas calçadas. O Poder Executivo também deverá, sempre que possível em função da limitação de espaço, buscar melhorar as condições de sombreamento e de iluminação das calçadas.

Art. 36 - O Poder Executivo para a implementação do **Programa Pedalar Mais** se utilizará dos seguintes projetos e ações:

- I. Rede Cicloviária com a construção de uma rede de ciclovias e rotas clicáveis seguras, confortáveis, com ampla cobertura e provida de paraciclos, conforme mapa do Anexo XIII - Rede Cicloviária. O Poder Executivo implantará trânsito compartilhado com ciclistas nas vias locais das Zonas Caminhar Melhor.
- II. Integração das bicicletas com o transporte coletivo através da viabilização de locais de estacionamento de bicicletas de forma segura, priorizando:
 - a) a implantação de bicicletário na Rodoviária de Pouso Alegre, em posição estratégica que atenda, também, ao novo terminal urbano proposto;
 - b) a implantação de paraciclos no Terminal Urbano da Av. Duque de Caxias;
 - c) a implantação de paraciclo na infraestrutura de embarque e desembarque de passageiros mais relevantes e de maior porte do sistema de transporte coletivo, a serem definidas quando da elaboração do estudo de revisão das linhas do sistema.
- III. Articulação social dos ciclistas com estímulo à criação de associações de ciclistas e criação de espaço para que as associações tenham um diálogo constante com a Administração Pública.
- IV. Estacione sua Bike com o Poder Executivo estimulando a implantação de infraestrutura de estacionamento de bicicletas em estabelecimentos privados existentes, sobretudo aqueles instalados nas Zonas Caminhar Melhor, e estabelecendo critérios para a exigência de vagas para bicicletas em novos empreendimentos, conforme as determinações relativas aos PGT.

Art. 37 - O Poder Executivo para a implementação do **Programa de Pacificação no Trânsito** se utilizará dos seguintes projetos e ações:

- I. Educação para a mobilidade através da realização de campanhas educativas para pedestres, ciclistas e motoristas, focadas em segurança dos pedestres e dos ciclistas.
- II. Revisão das velocidades máximas permitidas com a regulamentação da velocidade máxima de 50 km/h para as vias arteriais e rodovias no perímetro urbano, 40 Km/h para as vias coletoras e 30 km/h para as vias locais desprovidas de ciclovia/ciclofaixa ou que tenham compartilhamento com bicicletas e pedestres.
- III. Projetos Zonas 30 definido áreas urbanas regulamentadas com velocidade máxima de 30 km/h, com tratamento urbanístico tático e redesenho urbano que induzam a prática de baixas velocidades. O Poder Executivo priorizará na implantação das Zonas 30 as áreas estabelecidas no mapa do Anexo XIV - Áreas para implantação prioritária Zonas 30.

CAPÍTULO V

DA POLÍTICA DE GESTÃO DE TRÂNSITO E TRANSPORTE

Art. 38 - A POLÍTICA DE GESTÃO DE TRÂNSITO E TRANSPORTE tem como objetivo a modernização da estrutura administrativa da mobilidade urbana do município.

Art. 39 - São diretrizes específicas da POLÍTICA DE GESTÃO DE TRÂNSITO E TRANSPORTE:

- I. Assegurar a qualidade e adequação do órgão gestor.
- II. Possibilitar a contínua capacitação e qualificação profissional dos agentes públicos.

Art. 40 - São programas da POLÍTICA DE GESTÃO DE TRÂNSITO E TRANSPORTE:

- I. **Programa de Educação para a Mobilidade Urbana:** desenvolvimento de um Programa de Educação para Mobilidade Sustentável e a criação de campanhas para engajamento da sociedade nas ações relativas à mobilidade urbana.
- II. **Programa da Mobilidade Urbana Inteligente:** Implantação de um Sistema de informação para a mobilidade urbana, com definição dos indicadores de acompanhamento, plano de pesquisa e disponibilização dos dados do sistema de mobilidade em plataforma aberta.

- III. **Programa de Reestruturação do Órgão Gestor:** reestruturação do Órgão Gestor, de modo a modernizar os procedimentos e processos administrativos tornando-os mais condizentes com a dinâmica da mobilidade atual.

Art. 41 - O Poder Executivo para a implementação do **Programa de Educação para a Mobilidade Urbana** se utilizará dos seguintes projetos e ações:

- I. Desenvolvimento do Programa de Educação no Trânsito com ações educativas continuadas voltadas, não apenas para a formação de condutores do futuro, mas para a criação de mecanismos de aprendizagem sobre conceitos da vida urbana.
- II. Campanhas para a capacitação e engajamento da sociedade com a realização de campanhas e ações específicas que, seja de forma ordinária (com prazos preestabelecidos) ou extraordinárias, informem e formem os cidadãos de Pouso Alegre acerca das discussões relativas à mobilidade urbana.

Art. 42 - O Poder Executivo para a implementação do **Programa da Mobilidade Urbana Inteligente** se utilizará dos seguintes projetos e ações:

- I. Criação de Estrutura de Gestão do Plano de Mobilidade com a criação do Observatório Municipal da Mobilidade para acompanhar a implantação do Plano e dar publicidade a seus resultados.
- II. Implantação do Sistema de Informação para Mobilidade Urbana através da definição das informações e dos indicadores da mobilidade que deverão ser acompanhamentos para medir a eficácia da implantação das Políticas, Programas e Projetos estabelecidos no Plano de Mobilidade Urbana.

Art. 43 - O Poder Executivo para a implementação do **Programa de Reestruturação do Órgão Gestor** se utilizará dos seguintes projetos e ações:

- I. Alterações na estrutura do Órgão Gestor com a revisão da atual estrutura administrativa da mobilidade urbana da Prefeitura Municipal de Pouso Alegre para adequá-la às novas atribuições oriundas das Políticas, Programas e Projetos estabelecidos neste Plano.
- II. Dimensionamento prévio de equipes técnicas e operacionais com o dimensionamento realizado a partir da demanda colocada pelo Plano e o preenchimento das vagas, sobretudo, através de concursos públicos.
- III. Qualificação dos servidores com a realização de formação logo após o ingresso no Órgão Gestor, para orientá-los acerca das ações realizadas cotidianamente.

- IV. Cursos de capacitação para o órgão gestor através de uma ação continuada que ofereça cursos de capacitação nas mais variadas áreas para os servidores envolvidos na gestão da mobilidade urbana, abarcando todos os processos de trabalho, entre eles a engenharia, a operação, a educação e a área administrativa.

CAPÍTULO VI

SISTEMA DE MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO PERIÓDICA

Art. 44 - Constituem objetivos relativos ao monitoramento, à avaliação e à revisão do Plano de Mobilidade Urbana de Pouso Alegre:

- I. Acompanhar a evolução da implementação das ações estabelecidas no Plano.
- II. Avaliar a eficácia das ações implementadas, considerando os objetivos e as diretrizes de cada política.
- III. Promover o planejamento continuado e a melhoria contínua da mobilidade urbana no município.
- IV. Garantir a transparência das políticas, programas, projetos e ações, por meio da divulgação dos dados obtidos com o monitoramento e a avaliação.
- V. Ampliar a divulgação de informações referentes à mobilidade urbana.

Art. 45 - Para o atendimento dos objetivos estratégicos do Plano de Mobilidade Urbana de Pouso Alegre, serão estabelecidas metas de curto, médio e longo prazo, conforme plano de ação regulamentado pelo Executivo Municipal após aprovação desta lei:

- I. Curto prazo: 2024 – 2025.
- II. Médio prazo: 2026 – 2029.
- III. Longo prazo: 2030 – 2033.

Art. 46 - O Poder Executivo viabilizará os recursos financeiros necessários à implementação dos programas e ações do Plano de Mobilidade Urbana de Pouso Alegre, podendo se utilizar de diversas fontes, como:

- I. Recursos do orçamento municipal; estadual e federal.
- II. Parcerias Público Privadas – PPP.
- III. Concessões onerosas.
- IV. Convênios, contratos e acordos entre instituições públicas e entes federativos ou com a iniciativa privada.
- V. Financiamentos através dos programas do Governo Federal e de organismos multilaterais.

Art. 47 - O monitoramento do Plano de Mobilidade Urbana de Pouso Alegre será realizado através de um conjunto de indicadores de desempenho, conforme Anexo XV - Quadro Síntese dos Indicadores e Metas, apurados pelo Órgão Gestor municipal responsável pela política de mobilidade urbana, e seus resultados serão divulgados amplamente.

Parágrafo único - O Poder Executivo na realização do monitoramento do Plano de Mobilidade Urbana, deverá:

- I. Rever e produzir novos indicadores para o monitoramento e avaliação do Plano.
- II. Promover a integração de dados e informações em um sistema municipal.
- III. Promover a realização de estudos e pesquisas que ampliem a quantidade de dados e informações disponíveis sobre a mobilidade urbana municipal.
- IV. Permitir o acesso amplo e democrático às informações sobre a mobilidade urbana municipal.
- V. Incentivar a produção de conhecimento sobre a realidade do município pelas universidades e instituições de pesquisa.
- VI. Publicar o balanço anual dos indicadores e metas.

Art. 48 - O Plano de Mobilidade Urbana de Pouso Alegre passará por revisões periódicas em período não superior a dez anos.

§1º - As revisões periódicas serão precedidas de diagnóstico, contemplando a análise dos modos, serviços, equipamentos e infraestruturas da mobilidade urbana em relação aos objetivos estabelecidos.

§ 2º - As revisões periódicas deverão contar com ampla participação da sociedade através dos processos participativos previstos na legislação federal e usualmente empregados pelo município.

TÍTULO III DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 49 - São partes integrantes desta Lei:

- I. Anexo I - Cronograma de Execução.
- II. Anexo II - Níveis de Adensamento.
- III. Anexo III - Mapa de Ruas Completas.

- IV. Anexo IV - Proposta de Conexão Norte-Sul.
- V. Anexo V - Proposta de Conexão do Distrito Industrial com a BR459.
- VI. Anexo VI - Proposta da Via Faisqueira.
- VII. Anexo VII - Proposta de melhorias de conexão nas vias estruturantes ao sul.
- VIII. Anexo VIII - Proposta de Conexão MG290 e BR381.
- IX. Anexo IX - Hierarquização Viária.
- X. Anexo X - Vias para priorização da circulação do Transporte Coletivo.
- XI. Anexo XI – Rede de Caminhabilidade.
- XII. Anexo XII - Zonas Caminhar Melhor.
- XIII. Anexo XIII - Rede Cicloviária.
- XIV. Anexo XIV - Áreas para implantação prioritária de Zonas 30.
- XV. Anexo XV - Quadro Síntese dos Indicadores.

Art. 50 - O Poder Executivo deverá regulamentar esta lei no prazo máximo de 6 (sies) meses a partir de sua publicação.

Art. 51 - A presente Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Art. 52 - A presente Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

ANEXO I

CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO

Quadro 1 Cronograma de execução

POLÍTICA DE TRANSVERSALIDADE ENTRE MOBILIDADE URBANA E REGULAÇÃO DO SOLO				
PROGRAMAS	PROJETOS/ AÇÕES	PRAZO		
		CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033
PROGRAMA DE DOT	Promover medidas de adensamento prioritário nos corredores a serem propostos no detalhamento.	X		
	Promover medidas de contenção ao adensamento nas áreas a serem propostas no detalhamento.	X		
	Estabelecer medidas para favorecer o adensamento de acordo com os níveis propostos segundo a hierarquização viária, a serem definidas no detalhamento.	X		
	Implantação de projetos estratégicos de Ruas Completas, considerando os locais de implantação preferencial indicados no Mapa Ruas Completas.	X	X	X
PROGRAMA DE APRIMORAMENTO DOS ESTUDOS DE IMPACTO PARA NOVOS EMPREENDIMENTOS	Revisão dos parâmetros para enquadramento de PGT e exigência de RIT.	X		
	Avaliação e eventual nova regulamentação de PGT em Pouso Alegre.	X		
	Criação de Manual para elaboração de RIT.	X	X	X
	Capacitação para gestores públicos e privados para elaboração de RIT.	X	X	X

POLÍTICA DE MELHORIAS VIÁRIAS				
PROGRAMAS	PROJETOS/ AÇÕES	PRAZOS		
		CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033
PROGRAMA DE MELHORIA DA CIRCULAÇÃO	Implantação da hierarquização viária proposta conforme Mapa de Hierarquização Viária, contendo: - Sistema Viário Básico com a respectiva Hierarquização da Rede Viária classificada de acordo com a priorização funcional e operacional das vias.	X		
	Projeto de Mobilidade da Área Central: realizar estudo de circulação na área central da cidade de Pouso Alegre, revisando, sobretudo, as permissões de conversão à esquerda.	X	X	
	Projeto viário de conexão Norte – Sul, com transposição da BR459. Incluindo obras de abertura de novas vias e criação de novo entroncamento na BR459, conforme Mapa Proposta de Conexão Norte – Sul.	X	X	X
	Projeto viário de conexão do Distrito Industrial com a BR459, com abertura de nova via conforme Mapa Proposta de Conexão Distrito Industrial BR459.	X	X	X

POLÍTICA DE MELHORIAS VIÁRIAS				
PROGRAMAS	PROJETOS/ AÇÕES	PRAZOS		
		CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033
	Projeto viário da Via Faisqueira, com previsão de conclusão das obras de abertura da Via Faisqueira, construção de ponte sobre Rio Sapucaí-Mirim , criação de via de conexão com a BR381 e melhorias operacionais na Rua Antônio Scodeler, conforme Mapa Proposta da Via Faisqueira.	X	X	X
	Projeto viário de melhorias de conexão das vias estruturantes ao Sul do município, com obras de melhorias operacionais nas principais vias e nas rotatórias da Rodoviária e da Av. Ayrton Senna, prolongamento da Av. Ayrton Sena e nova conexão ao sul com a BR381, e estudo para melhorias operacionais na conexão viária, para melhor articulação entre as vias: Av. Ayrton Sena, Av. Pref. Olavo Gomes de Oliveira e Av. Ver. Herbert Campos, conforme Mapa Proposta de melhorias de conexão nas vias estruturantes ao sul. Previsão ainda de construção de ponte sobre Rio Sapucaí-Mirim, passarela de pedestres sobre Rio Mandú e Viaduto.	X	X	X
	Projeto viário de conexão entre a MG290 e a BR381, com a obras de abertura de nova via de anel viário e criação de trevo na conexão com MG290, conforme Mapa Proposta de Conexão MG290 e BR381.	X	X	X

POLÍTICA DE MELHORIAS VIÁRIAS				
PROGRAMAS	PROJETOS/ AÇÕES	PRAZOS		
		CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033
	Definição dos locais para implantação e/ou remanejamento de áreas de estacionamento, rotativo ou não, considerando as áreas a serem indicadas no detalhamento.	X		
	Ação de coordenação e acompanhamento de melhorias viárias, no geral, considerando, especialmente, a análise expedita dos pontos críticos de acidentes para realização de projetos de intervenções.	X	X	X
PROGRAMA DE REGULAÇÃO E CONTROLE DO TRANSPORTE DE CARGA NO MUNICÍPIO	Projeto de melhoria das operações de carga e descarga: promover melhorias nas condições de realização das cargas e descargas, com revisão da quantidade de vagas destinadas, adequação do regulamento e aumento da fiscalização, considerando as áreas prioritárias de intervenção a serem indicadas no detalhamento.	X		
	Projeto de compras pela internet: estimular a implantação de pontos de coleta e entrega de compras pela internet.	X	X	X

POLÍTICA DE MELHORIAS VIÁRIAS				
PROGRAMAS	PROJETOS/ AÇÕES	PRAZOS		
		CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033
	Definição de rotas alternativas para o tráfego de passagem, sobretudo de caminhões, considerando a proposta dos locais para regulamentação da circulação de veículos de carga a serem indicados no detalhamento.	X		
	Elaboração de Plano de Logística de Cargas do Município de Pouso Alegre, em que serão definidas diretrizes e medidas para tratamento do assunto quanto à dimensões admissíveis dos veículos, peso bruto total admissível, rotas ideais, medidas de restrições de tráfego, dentre outros.	X	X	
PROGRAMA DE FINANCIAMENTO DA DESCARBONIZAÇÃO DA MOBILIDADE	Criar mecanismos para favorecer os modos ativos e a utilização de veículos elétricos.	X	X	X
	Busca, contínua, de possibilidades de apoio técnico e financeiro externos.	X	X	X

POLÍTICA DE FOMENTO AO USO DO TRANSPORTE COLETIVO				
PROGRAMAS	PROJETOS/ AÇÕES	PRAZOS		
		CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033
PROGRAMA DE FINANCIAMENTO DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO	Busca contínua por fontes externas e alternativas de financiamento do transporte coletivo.	X	X	X
	Manutenção e ampliação do subsídio tarifário, com vistas à viabilizar a implantação de tarifa zero, pelo menos ao finais de semana.	X	X	X
	Determinação de coerência entre os preços cobrados pelos serviços de mobilidade, de modo a não favorecer o transporte individual motorizado em detrimento do transporte coletivo.	X	X	X
PROGRAMA DE MODERNIZAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO	Projeto de melhorias do Terminal Duque de Caxias: elaborar proposta para melhorar a operação, as condições de conforto e segurança, e modernizar o terminal.	X	X	
	Implantação de Terminal de Integração Central, conforme localização indicada no mapa.	X	X	
	Criação de cadastro georreferenciado dos pontos de embarque e desembarque de passageiros (PEDs) com previsão de rotina de atualização constante.	X	X	

POLÍTICA DE FOMENTO AO USO DO TRANSPORTE COLETIVO				
PROGRAMAS	PROJETOS/ AÇÕES	PRAZOS		
		CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033
	Modernização e ampliação do sistema de bilhetagem eletrônica existente no município.	X	X	
	Ampliação dos instrumentos tecnológicos que integrem o controle operacional através do rastreamento da frota.	X	X	
	Melhorias na plataforma de informação ao usuário.	X	X	
PROGRAMA DE MELHORIAS DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DO MUNICÍPIO	Reprogramação operacional dos serviços de transporte coletivo no curto prazo.	X		
	Estudo de revisão das linhas do sistema com proposição de nova rede, considerando a filosofia operacional da rede de transporte coletivo proposta, para o longo prazo.	X	X	
	Projeto de padronização e requalificação dos Pontos de Embarque e Desembarque.	X	X	X

POLÍTICA DE FOMENTO AO USO DO TRANSPORTE COLETIVO				
PROGRAMAS	PROJETOS/ AÇÕES	PRAZOS		
		CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033
	Projeto de priorização do transporte coletivo em corredores viários contemplando: - A definição de vias para priorização da circulação do transporte coletivo, indicadas no Mapa Vias para priorização da circulação do transporte coletivo; - Utilização de soluções projetuais de faixas exclusivas à direita junto ao meio fio, faixas segregadas à esquerda junto ao canteiro central, quando existente, pistas ou vias exclusivas, no que couber; - No caso de operação dos ônibus com o tráfego compartilhado poderão também ser propostos dispositivos viários do tipo “baia” ou sinalização específica que melhorem o desempenho do corredor, nas imediações dos pontos de parada mais carregados.	X	X	
	Elaboração de ações de marketing para estimular o uso do transporte coletivo, com programação visual, marca e informações pertinentes.	X	X	X

POLÍTICA DE FOMENTO AO USO DO TRANSPORTE COLETIVO				
PROGRAMAS	PROJETOS/ AÇÕES	PRAZOS		
		CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033
	Elaboração de ações de marketing para o incentivo ao uso da bilhetagem eletrônica, com programação visual, marca e informações pertinentes.	X	X	X
	Lançamento de campanha de segurança no transporte coletivo focada nas mulheres e no combate ao assédio.	X	X	X
	Capacitação, formação e treinamento contínuos dos motoristas do sistema de transporte coletivo.	X	X	X
PROGRAMA DE MODERNIZAÇÃO DO SISTEMA DE TÁXI MUNICIPAL	Modernização das formas de pagamento do serviço de táxi, adaptando tanto quanto possível à realidade municipal, o conceito de Maas (Mobilidade como Serviço).	X		

POLÍTICA DE PROMOÇÃO DA MOBILIDADE ATIVA				
PROGRAMAS	PROJETOS/ AÇÕES	PRAZOS		
		CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033
PROGRAMA CAMINHAR MELHOR	Projeto Rede de Caminhabilidade: - Regulamentação da Rede de Caminhabilidade proposta no Mapa Rede de Caminhabilidade.	X		
	Projeto Rede de Caminhabilidade: - Adotar medidas de prioridade à circulação dos pedestres, com melhorias das calçadas e travessias de pedestres, garantindo as condições de acessibilidade e segurança, podendo ser adotadas soluções projetuais de moderação do trânsito, com intervenções prioritárias nas Zonas Caminhar Melhor indicadas no Mapa Zonas Caminhar Melhor.	X	X	X

POLÍTICA DE PROMOÇÃO DA MOBILIDADE ATIVA				
PROGRAMAS	PROJETOS/ AÇÕES	PRAZOS		
		CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033
	Projeto Travessias Seguras: realizar a adequação das travessias de pedestres, garantindo as condições de acessibilidade e segurança com implantação prioritária em locais a serem definidos no detalhamento, contemplando, no que couber: - Prioridade nas travessias de pedestres, instalando-se semáforos acionados por pedestres, tempo verde específico em semáforos veiculares e dispositivos de canalização de pedestres (gradil); - Criação de reforço na sinalização e/ou instalação de faixas de travessias elevadas para dar continuidade das calçadas; - Realização de alargamento e/ou melhoria de pavimento nas calçadas; - Construção passarelas. - Revisão de áreas existentes exclusivas para pedestres; - Melhorias da iluminação pública; - Criação de espaços de integração, conjugando os acessos a pé e/ou por bicicleta a fim de interligar os bairros até os pontos de atração; - Criação de áreas ambientais implantando as medidas preconizadas no traffic calming, etc.	X	X	

POLÍTICA DE PROMOÇÃO DA MOBILIDADE ATIVA				
PROGRAMAS	PROJETOS/ AÇÕES	PRAZOS		
		CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033
	Projeto Boas Práticas nas calçadas: Elaborar e difundir manual de padronização de calçadas e de limitações ao seu uso.	X		
	Projetos e ações para pessoas com dificuldade de locomoção, prevendo, a implantação de guias rebaixadas nas travessias, travessias especiais, eliminação dos pontos de estrangulamento nas calçadas (bancas, orelhões, postes, caixas postais, cestos de lixo etc.) e dos obstáculos (escadas, desníveis, calçamento escorregadio, estacas ou jardineiras anti-estacionamento, poços de visitas ou caixas de inspeção mal tapados etc.).	X	X	
PROGRAMA PEDALAR MAIS	Projeto Rede Cicloviária: - Implantar a Rede Cicloviária do município, conforme indicada no Mapa Rede Cicloviária. - Paraciclos ao longo da extensão da rede cicloviária.	X	X	X
	Ação de integração das bicicletas com o transporte coletivo: Implantar bicicletários e paraciclos seguros nas estações, pontos de parada e em pontos de maior demanda.	X	X	X

POLÍTICA DE PROMOÇÃO DA MOBILIDADE ATIVA				
PROGRAMAS	PROJETOS/ AÇÕES	PRAZOS		
		CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033
	Ação de articulação social dos ciclistas: estimular o associativismo não governamental de ciclistas.	X	X	X
	Projeto Estacione sua bike: Criar estímulos e dar diretrizes de implantação para que os comerciantes tenham bicicletário/ paraciclos em seus estabelecimentos.	X	X	X
PROGRAMA DE PACIFICAÇÃO DO TRÂNSITO	Estabelecimento de projeto permanente da educação para mobilidade em Pouso Alegre.	X	X	X
	Estabelecer as velocidades máximas permitidas nas vias conforme proposto.	X		
	Projetos de Zonas 30 e implantação de estratégias de moderação de tráfego, com implantação prioritária nos locais a serem indicados no detalhamento dessa proposta.	X	X	X

POLÍTICA DE MODERNIZAÇÃO ADMINISTRATIVA				
PROGRAMAS	PROJETOS/ AÇÕES	PRAZOS		
		CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033
PROGRAMA DE EDUCAÇÃO PARA A MOBILIDADE URBANA	Instituir na Legislação Urbanística uma Hierarquia Viária que oriente a circulação e oriente ações.	X		
	Criação de campanhas para a capacitação e o engajamento da sociedade nas ações e discussões relativas à mobilidade urbana.	X	X	X
PROGRAMA DA MOBILIDADE URBANA INTELIGENTE	Criação de estrutura de Gestão do Plano de Mobilidade e seus resultados, com definição de indicadores e criação do Observatório Municipal da Mobilidade urbana, com reuniões periódicas para acompanhamento do Plano de Mobilidade do município.	X		
	Implantação de sistema de informação para mobilidade urbana, com definição de indicadores.	X		
PROGRAMA DE REESTRUTURAÇÃO DO ÓRGÃO GESTOR	Proposição de alterações na estrutura do órgão gestor.	X		
	Realização de dimensionamento prévio de equipes técnicas e operacionais.	X		

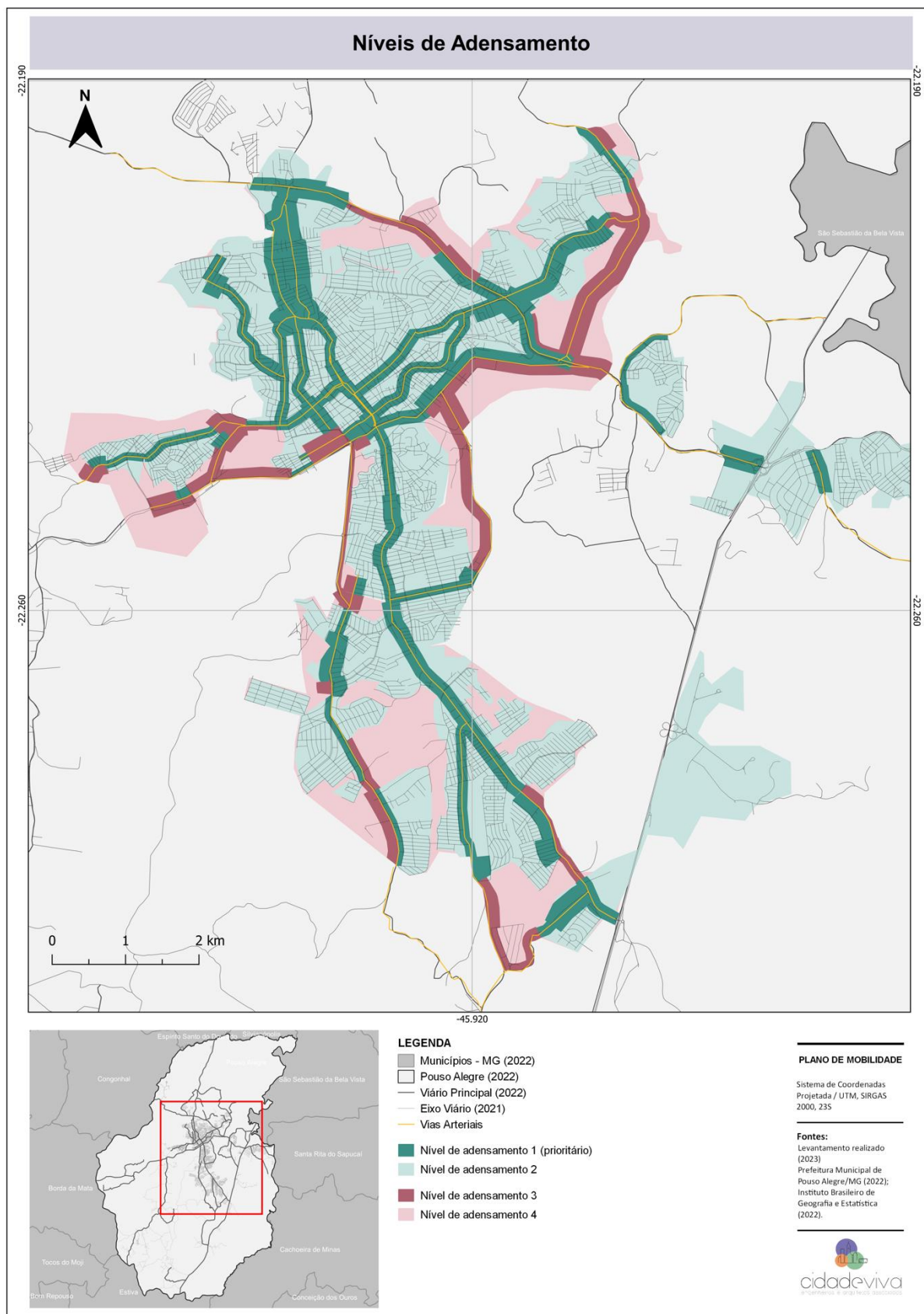
POLÍTICA DE MODERNIZAÇÃO ADMINISTRATIVA				
PROGRAMAS	PROJETOS/ AÇÕES	PRAZOS		
		CURTO PRAZO - 2025	MÉDIO PRAZO - 2029	LONGO PRAZO - 2033
	Qualificação dos servidores para uso das ferramentas propostas.	X		
	Cursos de capacitação para os diferentes atores do órgão gestor, focado nas áreas específicas de atuação.	X	X	X

Fonte: Elaboração própria.

ANEXO II

NÍVEIS DE ADENSAMENTO

Mapa 1 Nível de adensamento

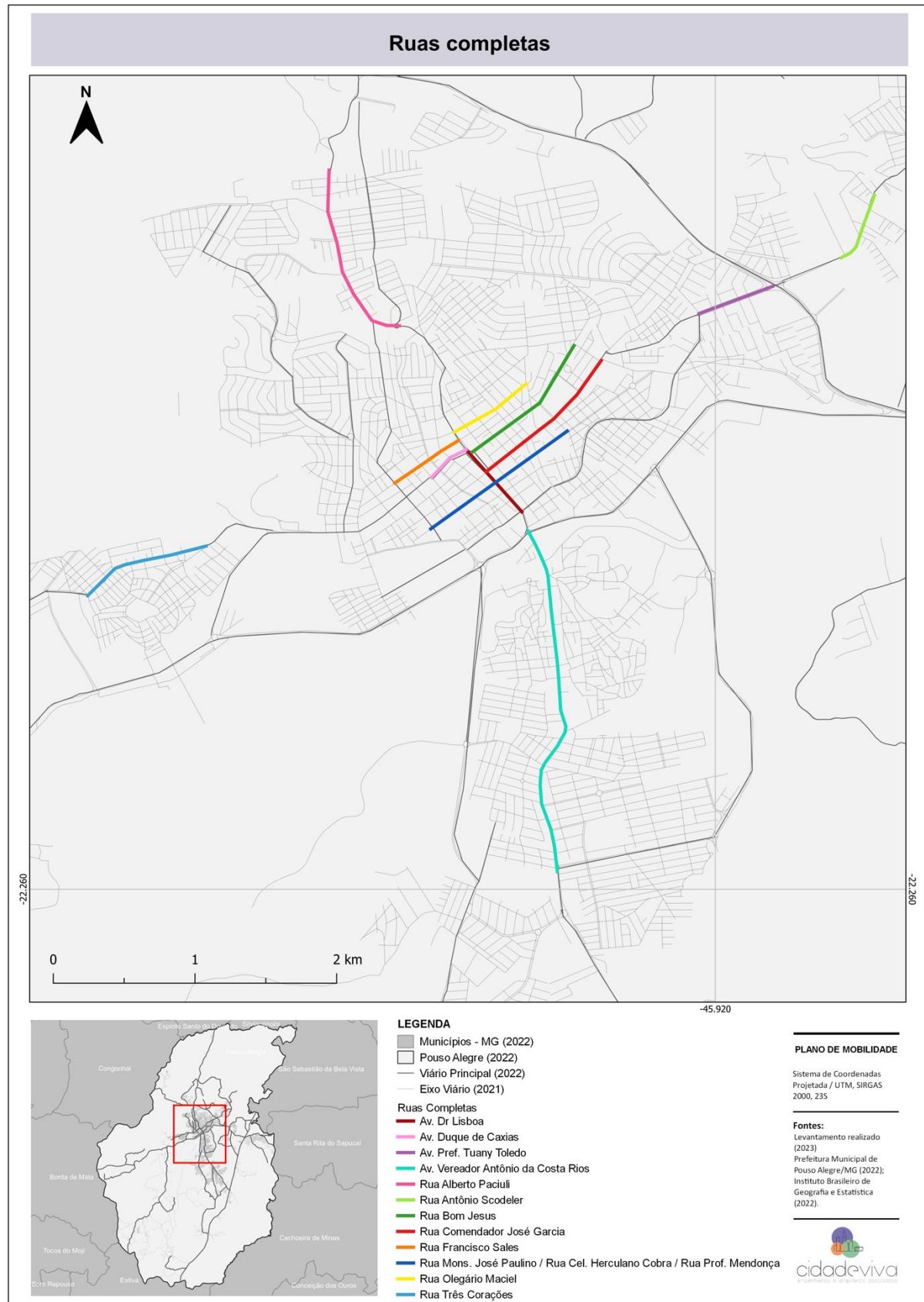


Fonte: Elaboração própria.

ANEXO III

MAPA DE RUAS COMPLETAS

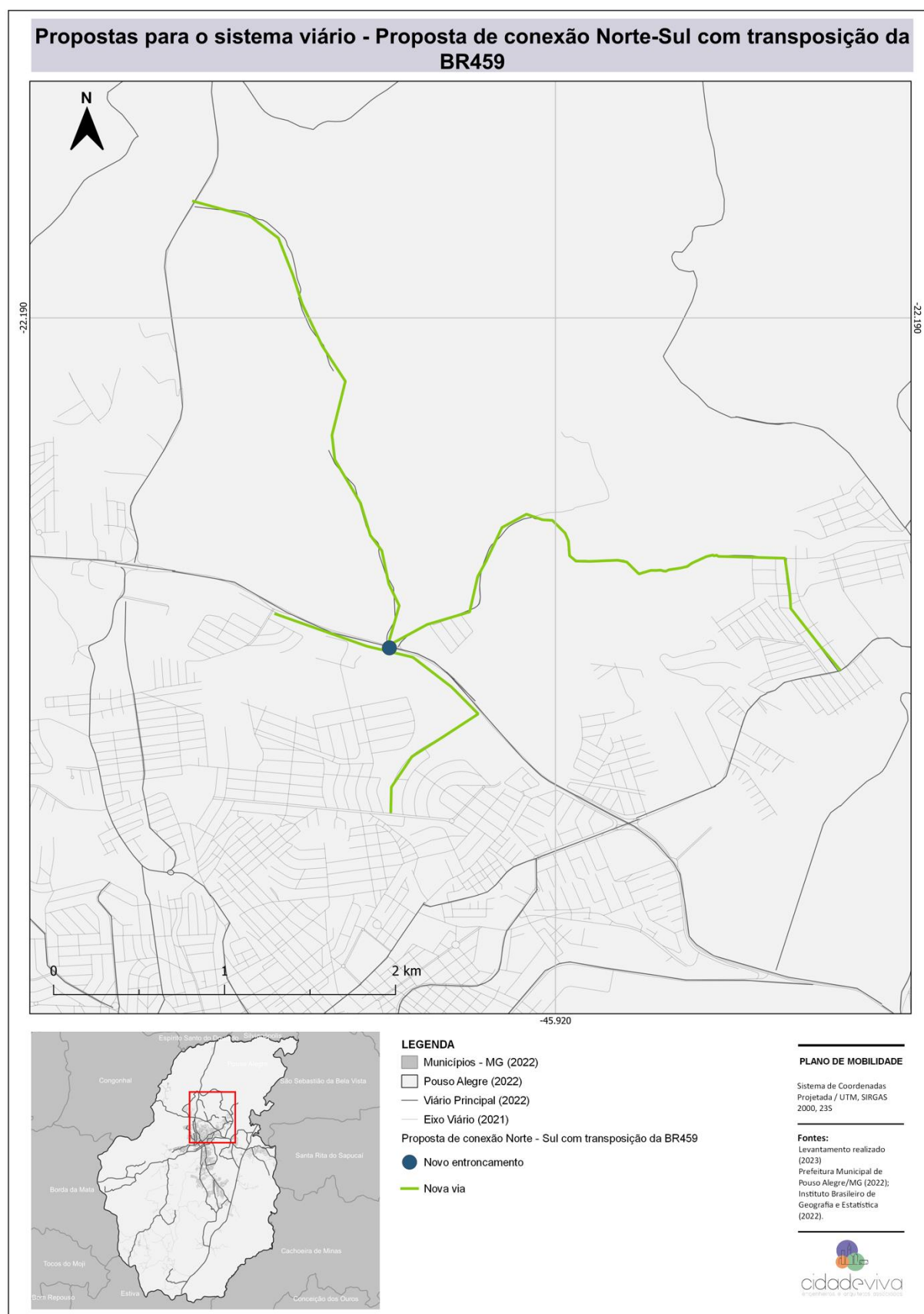
Mapa 2 Proposta Ruas Completas



Fonte: Elaboração própria.

ANEXO IV
PROPOSTA DE CONEXÃO NORTE – SUL

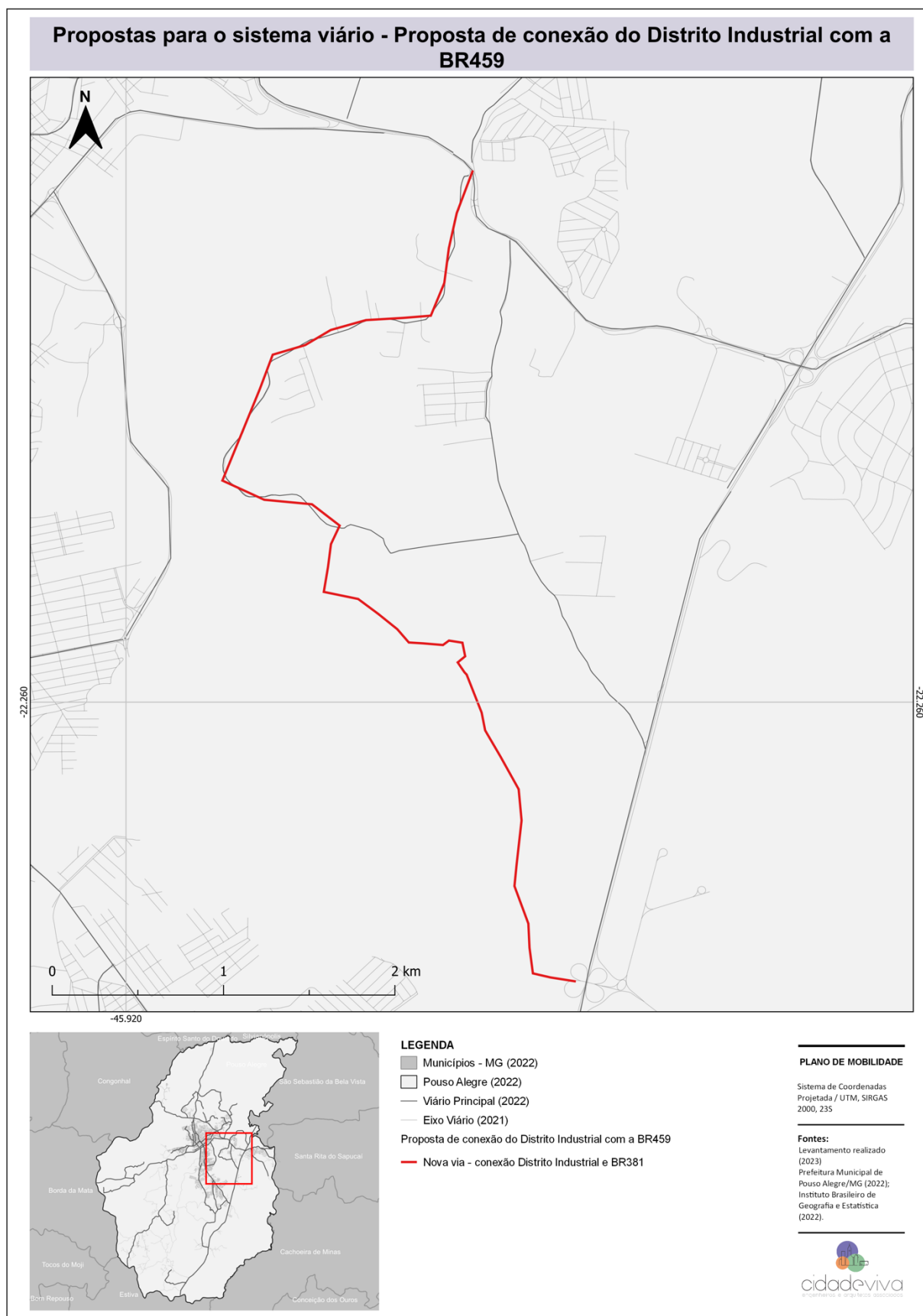
Mapa 3 Proposta de Conexão Norte - Sul



Fonte: Elaboração própria.

ANEXO V
PROPOSTA DE CONEXÃO DO DISTRITO INDUSTRIAL COM A BR459

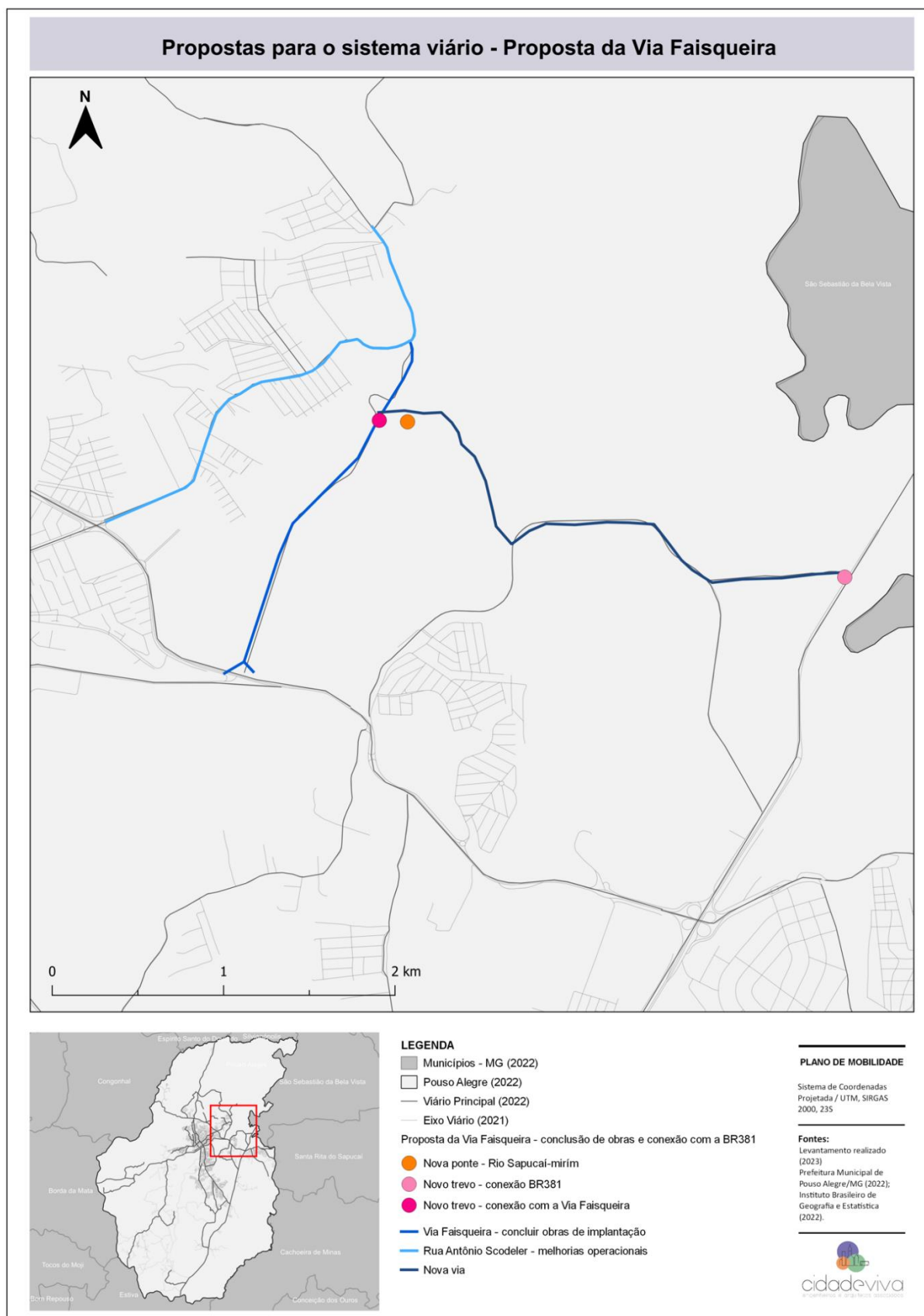
Mapa 4 Proposta de Conexão Distrito Industrial BR459



Fonte: Elaboração própria.

ANEXO VI
PROPOSTA DA VIA FAISQUEIRA

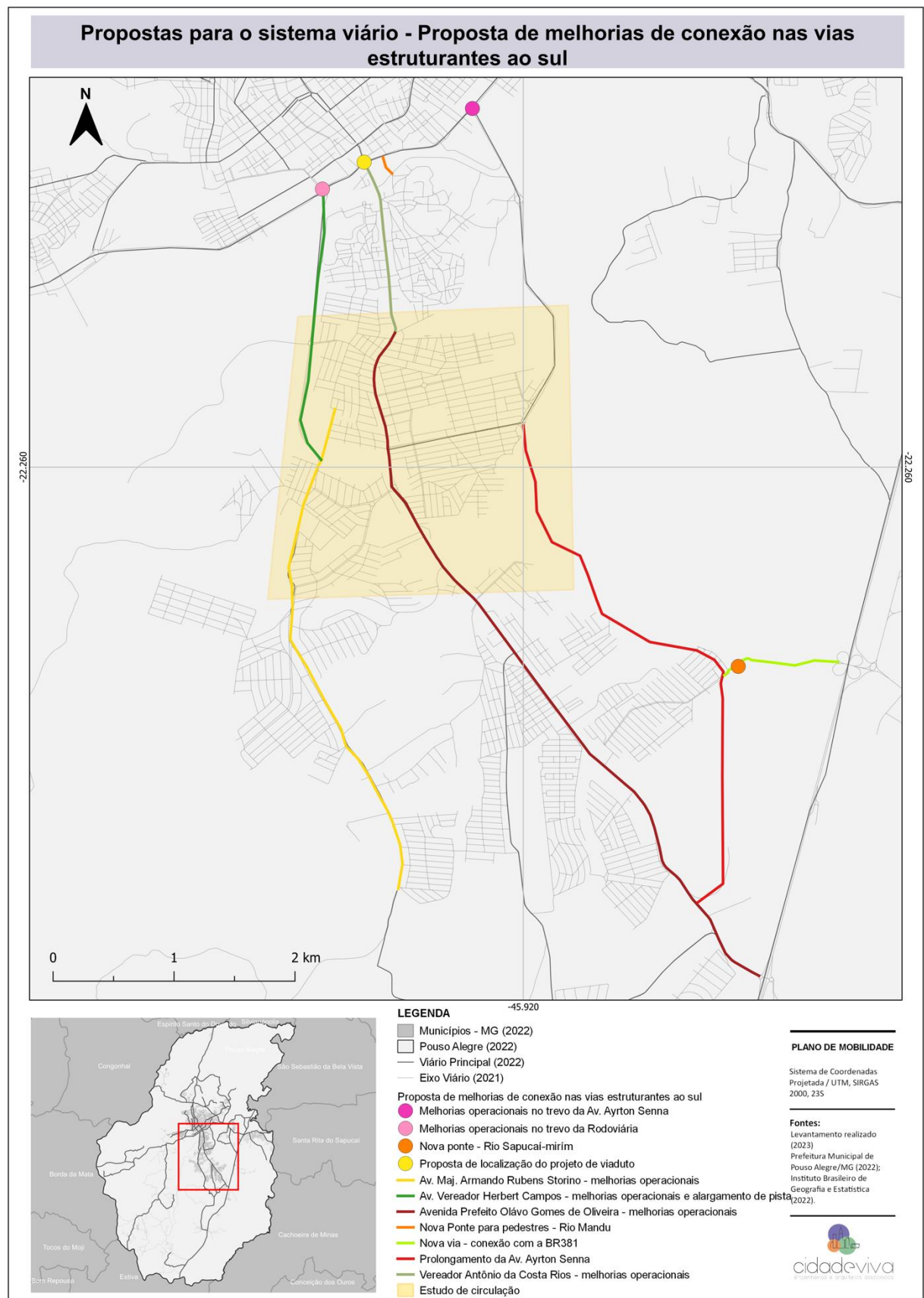
Mapa 5 Proposta da Via Faisqueira



Fonte: Elaboração própria.

ANEXO VII
PROPOSTA DE MELHORIAS DE CONEXÃO NAS VIAS ESTRUTURANTES AO SUL

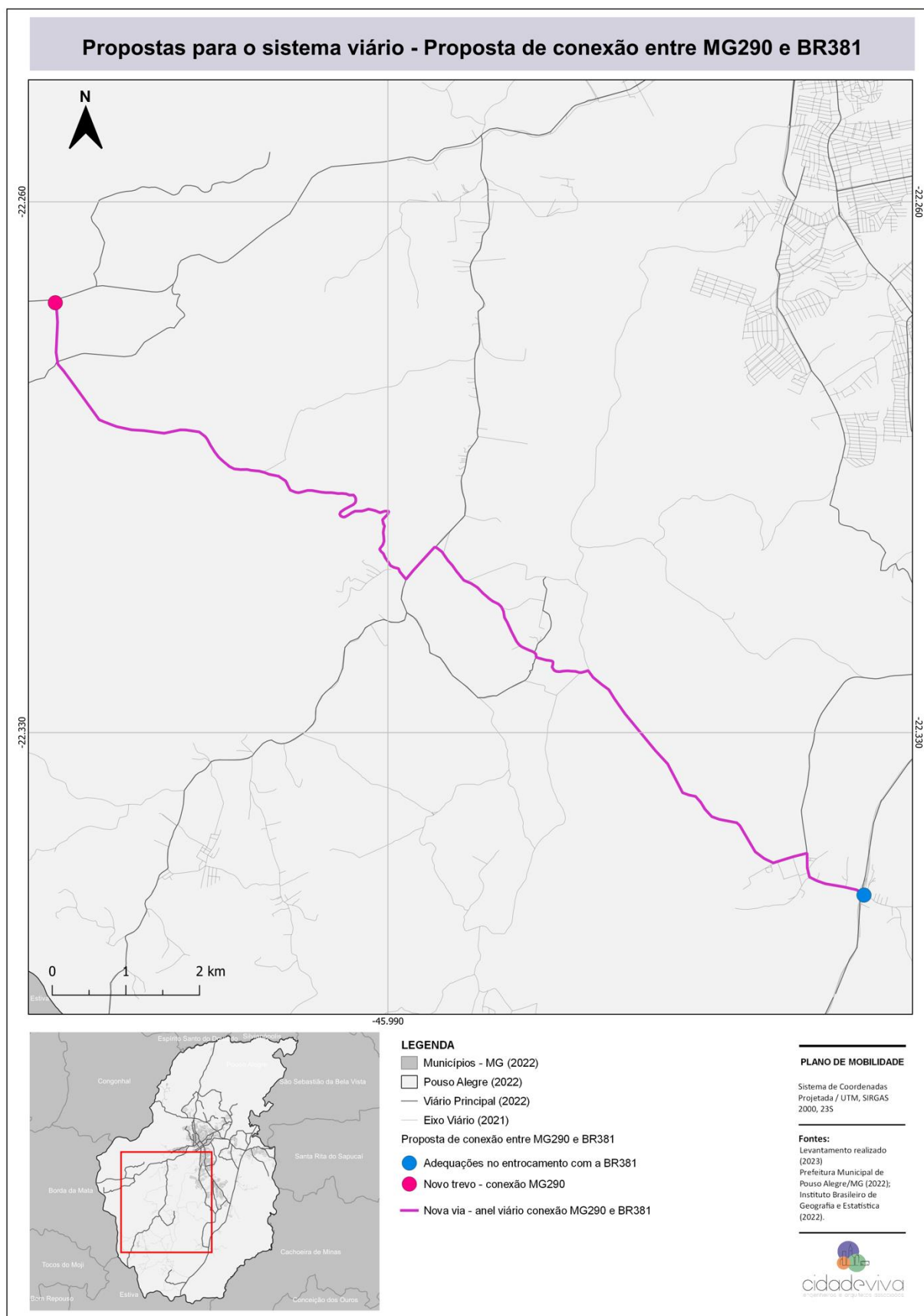
Mapa 6 Proposta de melhorias de conexão nas vias estruturantes ao sul



Fonte: Elaboração própria.

ANEXO VIII
PROPOSTA DE CONEXÃO MG290 E BR381

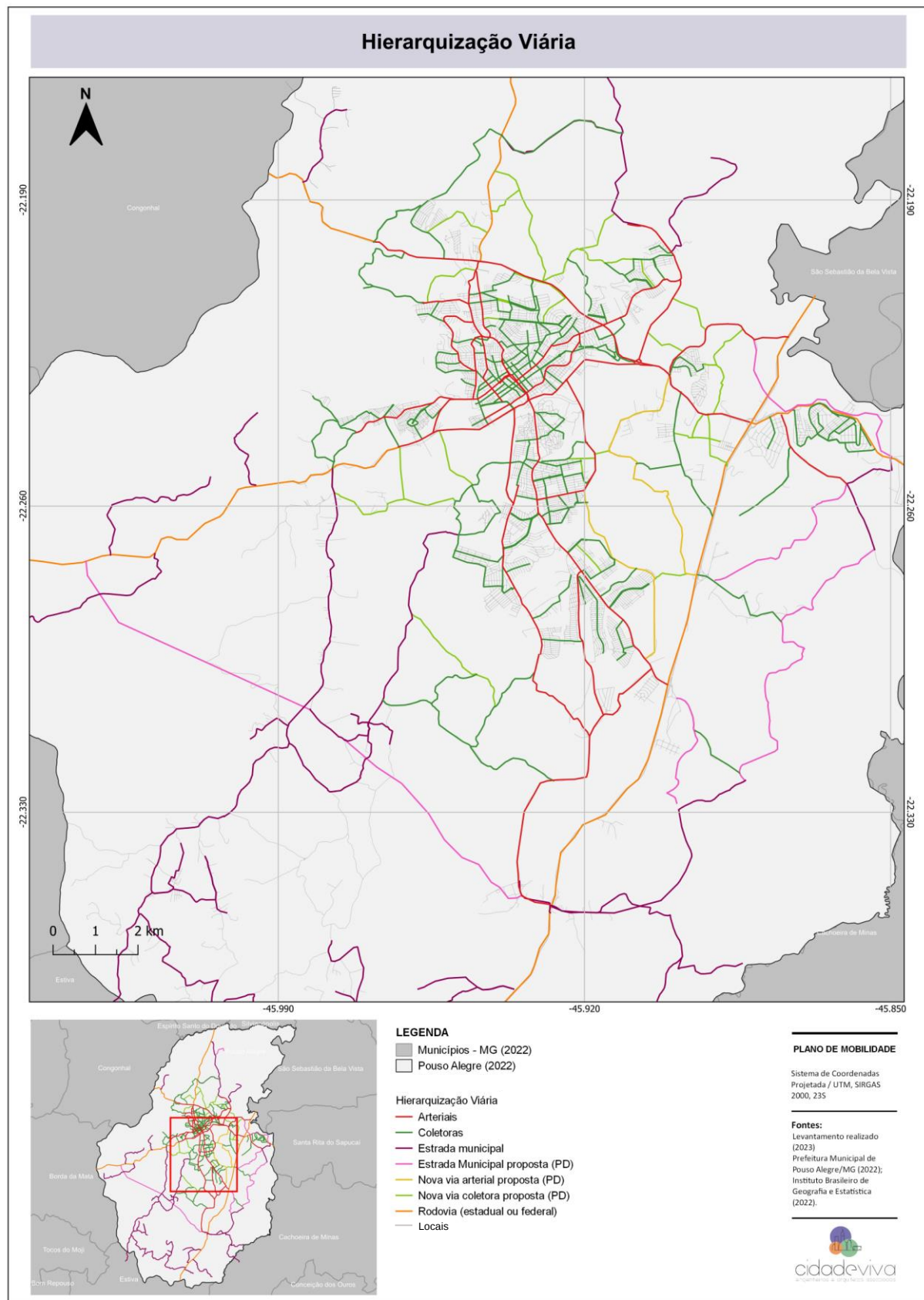
Mapa 7 Proposta de Conexão MG290 e BR381



Fonte: Elaboração própria.

ANEXO IX - HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA

Mapa 8 Hierarquização viária

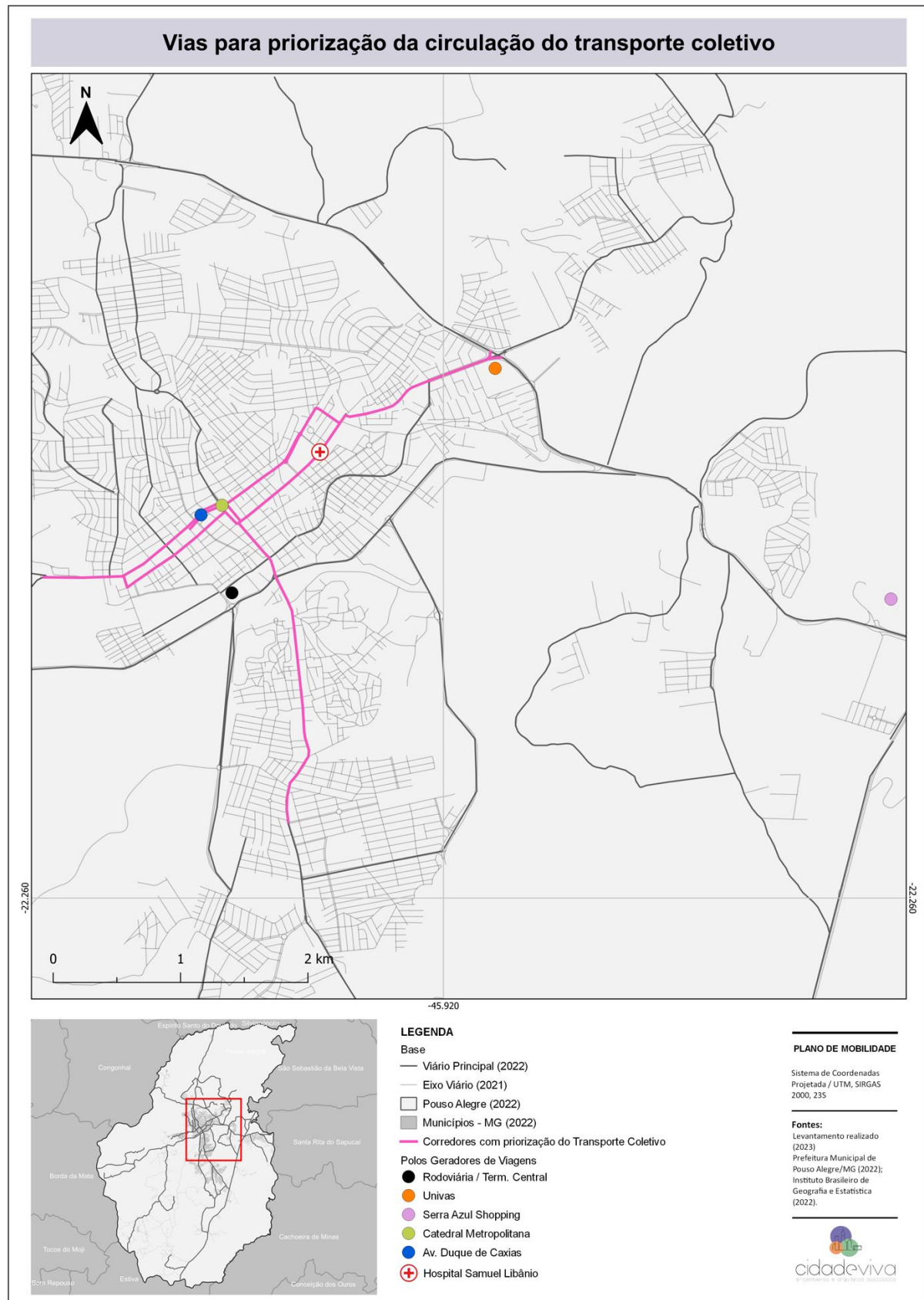


Fonte: Elaboração própria.

ANEXO X

VIAS PARA PRIORIZAÇÃO DA CIRCULAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO

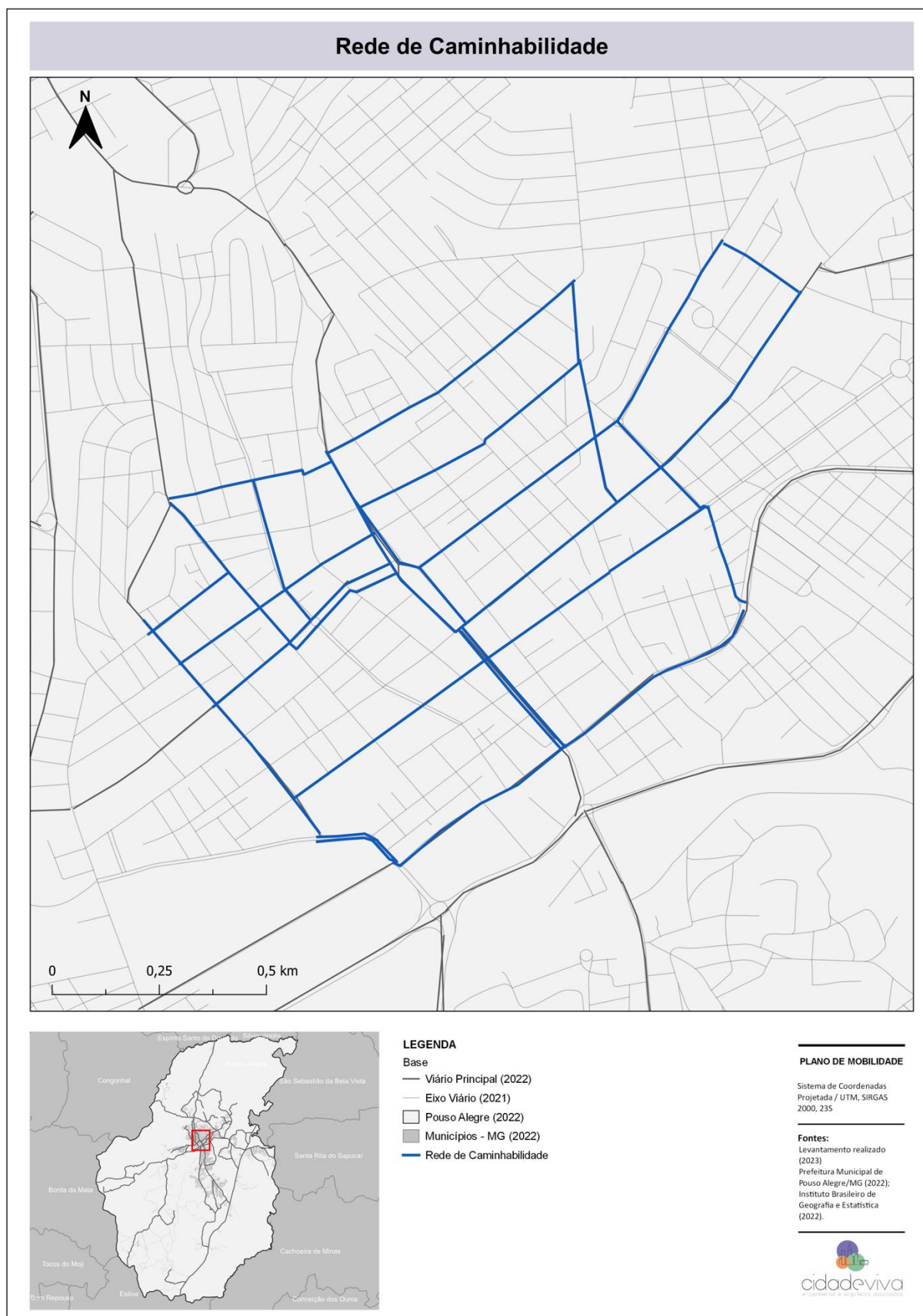
Mapa 9 Vias para priorização da circulação do Transporte Coletivo



Fonte: elaboração própria

ANEXO XI
REDE DE CAMINHABILIDADE;

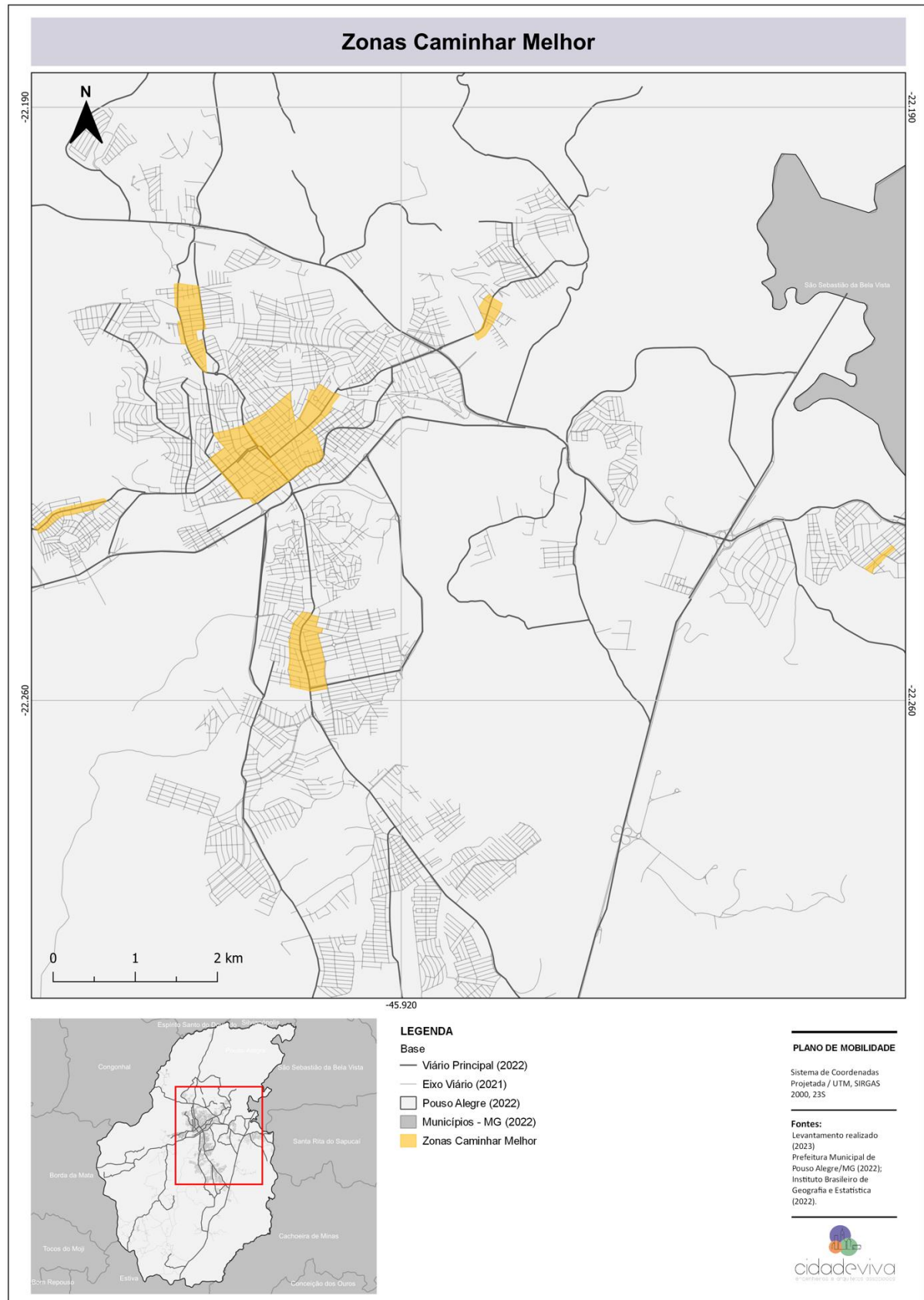
Mapa 10 Rede de Caminhabilidade



Fonte: elaboração própria

ANEXO XII
ZONAS CAMINHAR MELHOR

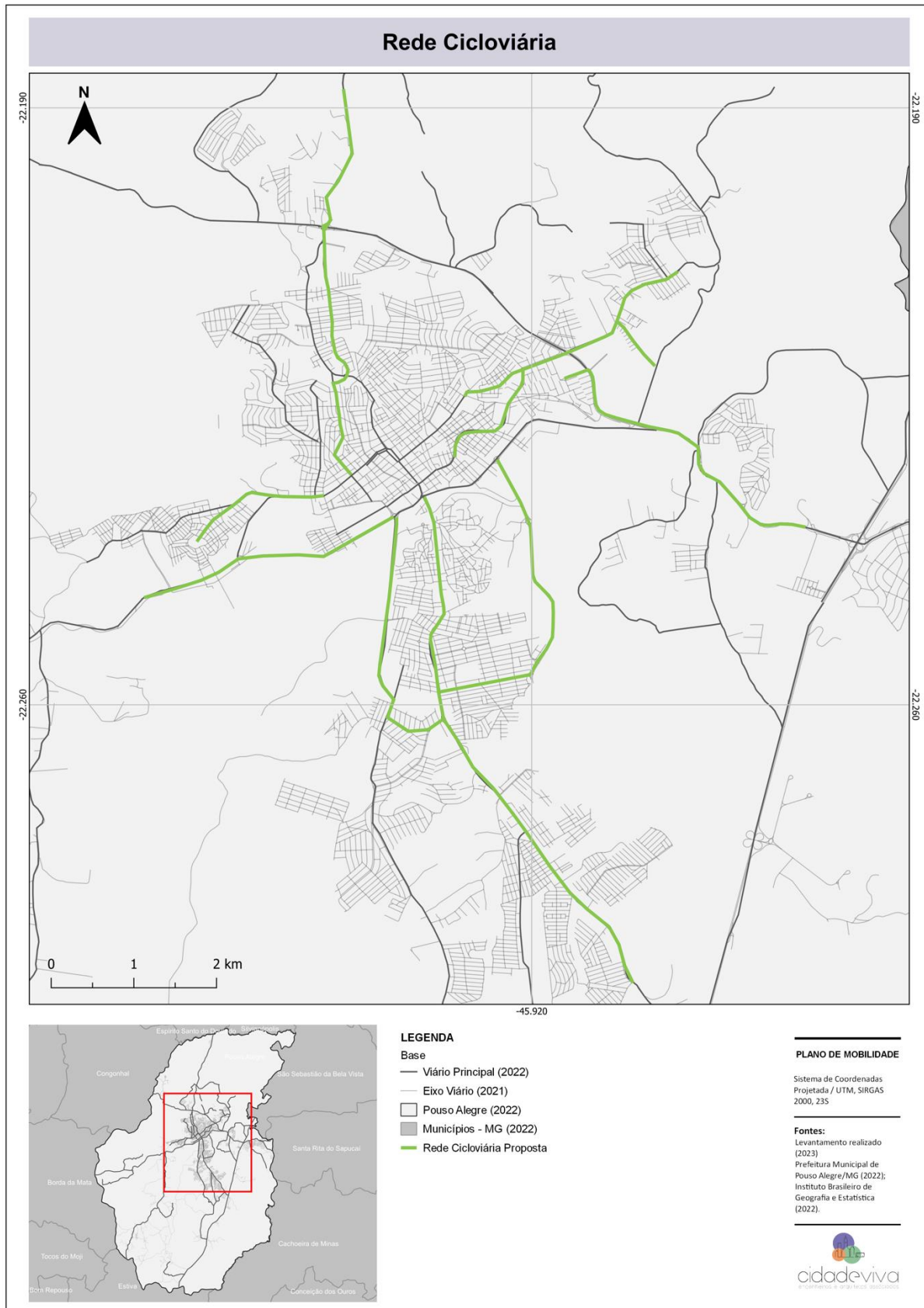
Mapa 11 Zonas Caminhar Melhor



Fonte: elaboração própria

ANEXO XIII
REDE CICLOVIÁRIA

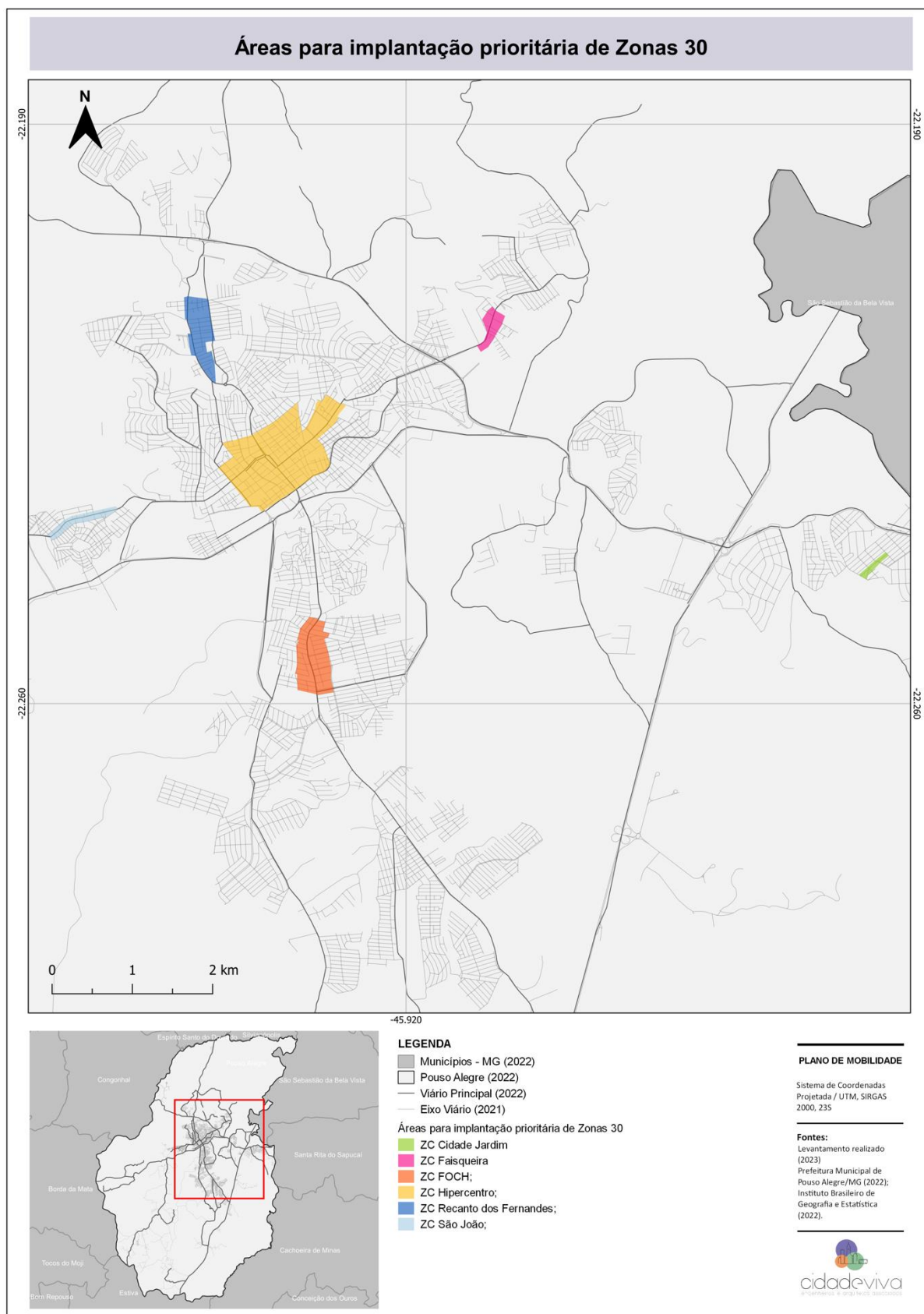
Mapa 12 Rede Cicloviária



Fonte: elaboração própria

ANEXO XIV
ÁREAS PARA IMPLANTAÇÃO PRIORITÁRIA ZONAS 30

Mapa 13 Áreas para implantação prioritária de Zonas 30



Fonte: elaboração própria

ANEXO XV
QUADRO SÍNTESE DOS INDICADORES.

Quadro 2 Síntese dos indicadores

POLÍTICAS	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS ASSOCIADOS À POLÍTICA	INDICADORES			
		DEFINIÇÃO	VALOR ATUAL	FONTE VALOR ATUAL	META
Política de Transversalidade entre Mobilidade Urbana e Uso e Ocupação do Solo	Tratar a política de uso e ocupação do solo e de mobilidade urbana de forma integrada e como instrumento do adensamento urbano.	Perímetro da Mancha Urbana: Área efetivamente ocupada e/ou loteada no território.	48,5 km ²		Aumentar em percentual inferior a 2% até 2033.
		Tempo médio de deslocamento casa-trabalho no município.	32 minutos	Pesquisa Origem e Destino domiciliar 2022.	Diminuir em 5% até 2033, passando para 30 minutos em média.
		Índice de mobilidade: número médio de viagens diárias por habitantes.	1,55 viagens/hab.dia.	Pesquisa Origem e Destino domiciliar 2022.	Aumentar 5% até 2033, passando para 1,63 viagens/hab.dia
Política de Melhorias Viárias	- Estruturar e melhorar as ligações do sistema viário do município de modo a promover melhor conexão entre as diferentes regiões da cidade; - Reduzir a emissão de gases de efeito estufa provenientes da mobilidade urbana;	Percentual de viagens motorizadas pendulares (bairro-centro), no pico da manhã (6h às 7h) em relação ao total de viagens motorizadas neste período.	39,70%	Pesquisa Origem e Destino domiciliar 2022.	Redução de 10%, passando para 35,7 % em 2033.
		Número absoluto de caminhões em pontos estratégicos de passagem em 1 dia típico.	4.600 caminhões	Pesquisa de Contagem Classificada 2022 (Posto 2, Posto 7 e Posto 8)	20% de redução passando para 3600 caminhões em 1 dia típico em 2033
		Emissão de CO ₂ proveniente da mobilidade urbana por habitante/ano.	1,88 ton. de CO ₂ equivalentes/capita.	Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis -ANP (2022); Balanço energético Nacional;	reduzir 12%, ficando 1,65 ton. de CO ₂ equivalentes/capita em 2033.

POLÍTICAS	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS ASSOCIADOS À POLÍTICA	INDICADORES			
		DEFINIÇÃO	VALOR ATUAL	FONTE VALOR ATUAL	META
				Ministério de Minas e Energia (2022).	
		Taxa de óbitos em acidentes de trânsito por 100.000 habitantes.	3,9 vítimas fatais/100.000 habitantes.	Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito - RENAEST, base 2021.	Redução de 50%, passando para 1,95 vítimas fatais/100.000 habitantes em 2033.
		Percentual de viagens do individual motorizado (automóvel, moto, mototáxi, táxi e aplicativos) em relação ao total de viagens.	35,70%	Pesquisa Origem e Destino domiciliar 2022.	34% em 2033, conforme alternativa de gestão da demanda selecionada
Política de Fomento ao Uso do Transporte Coletivo	- Aumentar o uso do transporte coletivo pela população; - Reduzir a utilização do transporte individual motorizado (automóvel e moto) na matriz modal; - Reduzir a emissão de gases de efeito estufa provenientes da mobilidade urbana.	Percentual de viagens por transporte coletivo (ônibus municipal, fretado, escolar) em relação ao total de viagens.	26,4%.	Pesquisa Origem e Destino domiciliar 2022.	28% em 2033, conforme alternativa de gestão da demanda selecionada
		Passageiros de transporte coletivo por habitante. Passageiros totais no transporte por dia útil sobre população da cidade.	0,17 passageiros/hab.	Bilhetagem do transporte coletivo 2022 e população Censo 2022.	Aumento de 10%, passando para 0,187 passageiros/hab em 2033.
		Razão entre preço do estacionamento rotativo e o valor da passagem de ônibus.	0,63	Decretos tarifários 2022.	1,0 para 2033.
		Percentual do gasto com transporte em relação ao salário-mínimo considerando 44 passagens (22 dias úteis) por mês para 1 pessoa.	13,80%	Decreto tarifário 2022 - Tarifa Pública R\$3,80. Salário-Mínimo 2022 R\$1.212,00.	Reduzir para 10% em 2033.

POLÍTICAS	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS ASSOCIADOS À POLÍTICA	INDICADORES			
		DEFINIÇÃO	VALOR ATUAL	FONTE VALOR ATUAL	META
		Extensão de faixas de tratamento prioritário do transporte coletivo.	10,17 km	Inventário físico 2022.	10,17 km em 2033.
Política de Promoção da Mobilidade Ativa	• Ampliar a participação do modo a pé e da bicicleta na matriz modal; • Reduzir a utilização do transporte individual motorizado (automóvel e moto) na matriz modal; • Reduzir a emissão de gases de efeito estufa provenientes da mobilidade urbana.	Percentual de viagens a pé em relação ao total de viagens.	33,30%	Pesquisa Origem e Destino domiciliar 2022.	34,25% em 2033, conforme alternativa de gestão da demanda selecionada.
		Percentual de viagens por bicicleta em relação ao total de viagens.	2,80%	Pesquisa Origem e Destino domiciliar 2022.	3,75% em 2033, conforme alternativa de gestão da demanda selecionada.
		Percentual de viagens pelos modos não motorizados em relação ao total de viagens.	36,10%	Pesquisa Origem e Destino domiciliar 2022.	38% em 2033, conforme alternativa de gestão da demanda selecionada.
		Percentual de calçadas adequadas de acordo com a NBR 9050/2020, em relação à extensão da Rede de Caminhabilidade proposta no Plano de Mobilidade.	2,15%	Inventário físico 2022.	100% em 2033.
		Extensão da rede cicloviária (ciclovias, ciclofaixas e vias compartilhadas) implantada.	34,95 Km (em implantação ciclovia da Av. Faisqueira)	Inventário físico 2022.	34,92 km em 2033, conforme projetado no Plano de Mobilidade.
		Número de vagas públicas de estacionamento para bicicletas em bicicletários e paraciclos.	400 vagas	Inventário físico 2022.	400 vagas em 2033, conforme projetado no Plano de Mobilidade.

POLÍTICAS	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS ASSOCIADOS À POLÍTICA	INDICADORES			
		DEFINIÇÃO	VALOR ATUAL	FONTE VALOR ATUAL	META
		Tratamento das 29 travessias prioritárias definidas no programa travessia segura.	29 travessias	Inventário físico 2022.	29 travessias tratadas em 2033, conforme projetado no Plano de Mobilidade.
Política de Modernização Administrativa	Promover o fortalecimento institucional em prol da mobilidade urbana sustentável.	Cumprimento de execução das ações do Plano de Mobilidade.	não se aplica.		100% em 2033.
		Implantação de sistema de informação para mobilidade urbana.	não se aplica.		Sim, Implantado em 2033.
		Recursos investidos na mobilidade urbana por habitante por ano.	R\$ 231,56/hab./ano	PPA 2022-2025.	R\$ 347,34/hab./ano em 2033.

Fonte: Elaboração própria.