



PREFEITURA
SÃO JOSÉ DOS CAMPOS



3- PLANEJAMENTO DO SISTEMA DE
MOBILIDADE URBANA

Memorial Descritivo de Implantação

Mobilidade Urbana

1. Introdução

O projeto que institui a **Linha Verde** em São José dos Campos estabelece um corredor sustentável para interligar as regiões sul, leste a região central, tornando a conexão entre as regiões mais dinâmica, rápida e sustentável.

O projeto será implantado na maioria de sua extensão na atual faixa de transmissão da CTEEP (Companhia Paulista de Transmissão de Energia Elétrica S/A) e terá com 16,97 km de extensão dentro dos quais serão implantadas quatro praças, estações de embarque e desembarque e um novo terminal na região sul.

A **Linha Verde** terá a maior ciclovia já construída na cidade, interligando as principais regiões da cidade a malha cicloviária existente, que hoje estão segregadas principalmente pela Rodovia Presidente Dutra.

A atual linha de transmissão da CTEEP será aterrada, tornando o espaço mais integrado a malha urbana do município e com menos poluição visual.

Otimizar os trajetos e aumentar a capacidade dos veículos é assunto prioritário para diminuição do tempo de deslocamento por transporte de passageiros, e a adoção do sistema VLP (Veículo Leve sobre Pneus) proporcionará esta melhoria na qualidade dos atendimentos.

A **Linha Verde** fará atendimentos na área de maior concentração populacional que é a região Sul, conforme figura 01, além de interligar os principais centros comerciais da cidade, como o Terminal Rodoviário, centro da cidade, o CenterVale shopping, Vale Sul shopping, Shibata Supermercados, Faculdades Anhanguera

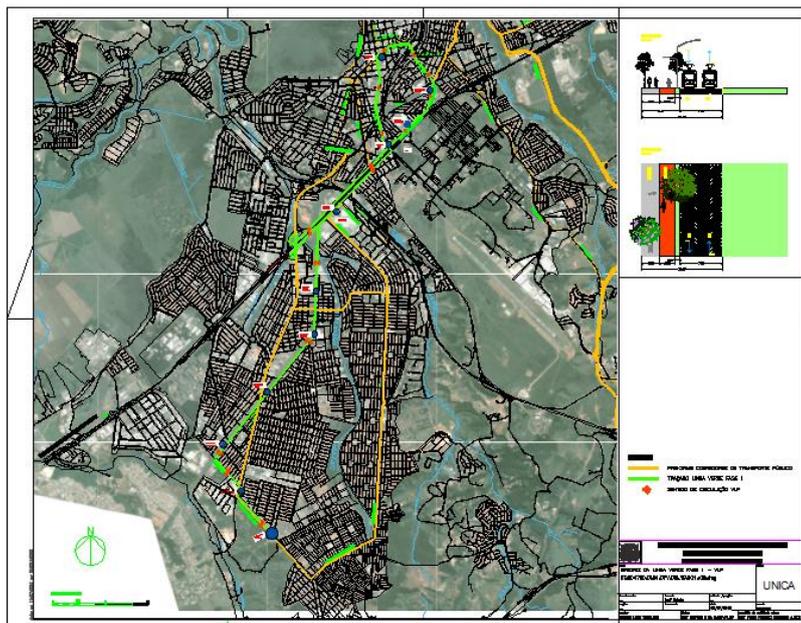


Figura 01 – Arquivo (ST.004790.CI.01.DPV.DIR.19.001.r00.dwg)

O Projeto **Linha Verde** está alinhado ao princípio do Plano Diretor de São José dos Campos – Lei Complementar nº 612 de 30 de novembro de 2018, que define como direito fundamental do cidadão o acesso ao transporte de qualidade e à cidade acessível. O Projeto **Linha Verde** conecta as Centralidades Colonial, Parque Industrial, Satélite, Eixo Dutra, Centro Expandido, Jd. Paulista, definidas no Plano Diretor como centros e subcentros empresariais regionais para moradias, comércios e serviços, integrando-as às Áreas de Desenvolvimento Estratégico, a exemplo dos Distritos Industriais Chácaras Reunidas e Centro Empresarial Eldorado, das Universidades Anahnguera, UNIP, Anhemi, UNIFESP, FATEC e do Parque Tecnológico, e, atendendo a um objetivo central do Plano Diretor, de integrar o Plano de Mobilidade à política de desenvolvimento urbano da Cidade.

O projeto da Linha Verde consiste em:

- realizar a interligação da região sul a partir do bairro Campo dos Alemães até o Terminal Rodoviário, passando pela região central;

A **Linha Verde** contempla a interligação entre a região sul e centro da cidade, por meio de um corredor de Transporte Rápido de Massa com ciclovia e passeio na antiga área da CTEEP, com articulação com o sistema viário existente para acesso à região central.

2. Dados Básicos

- a. Extensão total 16,97 km;
- b. 01 Terminal com pátio de estocagem de veículos;
- c. 10 Estações;

3. Diretriz de Projeto Operacional

- a. Projeto flexível que permita uma futura evolução e integre com os outros modos de transporte público no município;
- b. Inovações de tecnologias e sistemas de inteligência que aperfeiçoem a operação e fiscalização do sistema;
- c. Soluções de inserção viária com prioridade semafórica e tratamento dos conflitos de tráfego com a malha viária existente;
- d. Todos os veículos deverão possuir acessibilidade universal e deverão ser articulados com portas do lado esquerdo;
- e. Pagamento desembarcado com sistema prático, rápido e seguro;
- f. Estações com comodidades e segurança aos usuários, com pontos de recarga de cartões e dotados de sistemas ITS (Intelligent Technology System), principalmente com informações eletrônicas sobre itinerários, horários e pontos de integração;
- g. Operacionalidade do terminal e estações, considerando a demanda de passageiros, estrutura física e arquitetônica, dimensionamento das plataformas e sua funcionalidade em relação as áreas pagas, acessos e segurança;
- h. Operacionalidade do CCO (Centro de Controle Operacional);
- i. Localização para área de estocagem dos veículos, e,
- j. Sistema com eletrificação total.

4. Diretriz de Projeto de Infraestrutura Civil do Corredor

- a. Via segregada exclusiva com pavimento rígido em toda sua extensão;
- b. Permitir ultrapassagem em todas as paradas;
- c. Reestruturar a circulação e o tráfego no entorno no projeto, com tratamentos urbanísticos, requalificando os passeios com iluminação, travessias elevadas, guias rebaixadas para cadeirantes com sinalização horizontal e vertical;

- d. Acessibilidade universal na infraestrutura, propiciando maior conforto, segurança e mobilidade a pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade;
 - e. Estações modulares, com acessibilidade universal e com conforto térmico;
 - f. Iluminação pública com leds e alimentação fotovoltaica;
 - g. As estações deverão ter “paraciclos” em suas imediações, a fim de garantir a integração dos deslocamentos “ciclovitários” no município;
 - h. Ciclovia com largura mínima de 2,5m e passeio com no mínimo 2,5m de largura, este sendo acessível conforme as especificações da NBR9050.
5. Diretriz de Projeto de Estações, Terminais e Pontos de Parada
- a. Prioridade para o conforto ambiental com ventilação e iluminação natural;
 - b. Painéis fotovoltaicos para sustentabilidade;
6. Diretriz de Projeto de Material Rodante (veículos)
- a. Veículo Leve sobre Pneus;
 - b. Capacidade mínima para 146 passageiros e máxima para 195 passageiros;
 - c. Piso baixo com acessibilidade universal;
 - d. Sistema de pagamento embarcado e pré-embarcado;
 - e. Portas para o lado esquerdo;
 - f. Sistema de tração/propulsão elétrico, com carga rápida de oportunidade nas estações ou carga tipo *plugin* no terminal;
 - g. Layout interno no padrão *metronizado* (padrão de conforto e capacidade), com internet sem fio gratuita para usuários e tomadas USB para carregamento de equipamentos pessoais.

7. Operação básica do sistema

Dados operacionais:

Com o início de operação do novo sistema de transportes a migração de outras modalidades como automóveis, pedestres e habitantes do entorno e das linhas que possuem interferência direta no corredor serão representativas.

Por meio dos dados operacionais e das diretrizes básicas, foi possível estabelecer parâmetros para a tomada de decisão com relação ao número de veículos que poderão atender um novo sistema conforme demonstrado a seguir e na tabela anexa.

- a. 20 horas de operação/dia e 4 horas para carregar as baterias;
- b. 6 minutos de intervalo hora pico;

- c. 30% da demanda das linhas que terão interferência direta com o novo sistema e que poderão migrar, é de 30.000 passageiros/dia;
- d. 20% de demanda de outros modais de transportes que poderão migrar, é de 11.000 passageiros /dia.
- e. capacidade média de cada veículo é de 170 passageiros por viagem.

Justifica-se a migração de passageiros pelo impacto na redução dos tempos de deslocamentos devido ao corredor segregado, e aos veículos com mais conforto.

Os veículos que poderão atender o novo sistema terá como atrativos maior velocidade operacional, não sofrerá com a interferência do trânsito das vias e das propriedades lindeiras.

Tendo como base a demanda de 41.000 passageiros, levando em consideração uma capacidade média de 170 passageiros por viagem para cada veículo e havendo a premissa de intervalos entre partidas de 6 minutos, o cálculo para o número de veículos que deverão ser adquiridos é de 12 veículos (sem veículo reserva).