

# Plano de Mobilidade Urbana de Jundiaí - PMUJ

2º AUDIÊNCIA PÚBLICA - PROPOSTAS PARA O PMUJ

Jundiaí, 28 de Julho de 2021

# AGENDA



## INTRODUÇÃO

REVISÃO DIAGNÓSTICO

DIRETRIZES PMUJ

PROPOSTAS

Na Audiência do dia 15 de abril de 2021 foi apresentado o diagnóstico para o PMUJ, onde os principais componentes da mobilidade urbana de Jundiaí foram discutidos

**Pedestres**



**Ciclistas**



**Transp. Público**



**Circ. Viária**



**Estacionamentos**



**Carga Urbana**



**Segurança Viária**



**Indicadores**



**Gestão**



# A 2ª Audiência tem o propósito de apresentar as propostas para o PMUJ, de forma integrada entre os componentes do sistema de mobilidade diagnosticados no âmbito da elaboração do PMUJ

## Diagnóstico

- Caracterizar
- Identificar problemas
- Metodologia
  - Feito de forma segmentada



## Propostas

- Apresentar estratégias
- Integrar as soluções



AGENDA



INTRODUÇÃO

**REVISÃO DIAGNÓSTICO**

DIRETRIZES PMUJ

PROPOSTAS

# O diagnóstico previamente realizado apresenta uma análise dos componentes da mobilidade urbana no município de Jundiaí



## Circulação Viária

- Dependência de infraestrutura rodoviária
- Barreiras urbanas: obstáculos aos deslocamentos
- Saturação do nível de serviço em diversos trechos urbanos



## Transporte Público

- Sem tratamento para priorização
- Saturação do Terminal Central
- Baixa velocidade operacional na área central
- Queda de demanda



## Ciclistas

- Legislação local em acordo com a legislação federal em princípios, diretrizes e conteúdo
- Baixa cobertura de rede cicloviária



## Pedestres

- Calçadas com largura insuficiente (região central)
- Sinalização, travessias e mobiliário urbano como pontos a desenvolver na caminhabilidade

# AGENDA



INTRODUÇÃO

REVISÃO DIAGNÓSTICO

**DIRETRIZES PMUJ**

PROPOSTAS

# As Diretrizes propostas para o PMUJ estão salientadas na Lei de Mobilidade e no Plano Diretor de forma a serem contextualizadas pelas questões identificadas no diagnóstico

## Lei de Mobilidade\* (Nacional)

- Diminuir** a necessidade de **viagens motorizadas**;
- Priorização** dos **meios não-motorizados** e de **transporte coletivo** nos planos e projetos;
- Valorizar a bicicleta** como meio de transporte importante, integrando-a com os demais modos de transporte;
- Reduzir os impactos ambientais** da mobilidade urbana.

## Plano Diretor\*\* (Municipal)

- Zona de Reabilitação Central – ZRC <sup>1</sup>
- Política e Sistema de Mobilidade <sup>2</sup>
- Política de Desenvolvimento Social e Equipamentos Básicos <sup>3</sup>

Plano de  
Mobilidade  
Urbana de  
Jundiá

\*Lei 12.587/12 (Lei de Mobilidade Urbana)

\*\*Lei Municipal 9.321/19 (Plano Diretor do Município de Jundiá)

<sup>1</sup>: Art. 194, 195 e 197

<sup>2</sup>: Art. 70 , 71, 72 , 74, 219 e 221

<sup>3</sup>: Art. 171 e 172

# O espaço viário disponível pode ser melhor aproveitado na medida que modos de transporte ativo e coletivo são incentivados



**JUNDIAÍ**  
PREFEITURA

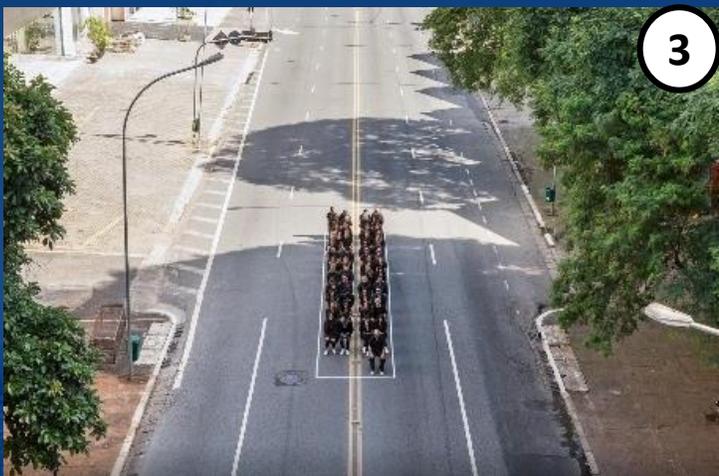
50 pessoas em  
40 carros



50 pessoas em  
50 bicicletas



50 pessoas em  
1 ônibus



50 pessoas em  
40 carros elétricos



As ações já presentes nas políticas municipais transparecem o compromisso de Jundiaí por uma Mobilidade mais acessível, adicionando perspectivas as propostas do PMUJ

## Mobilidade – Política da Criança



projeto  
**URBAN95**

## Rede Ruas Completas SP



# AGENDA



INTRODUÇÃO

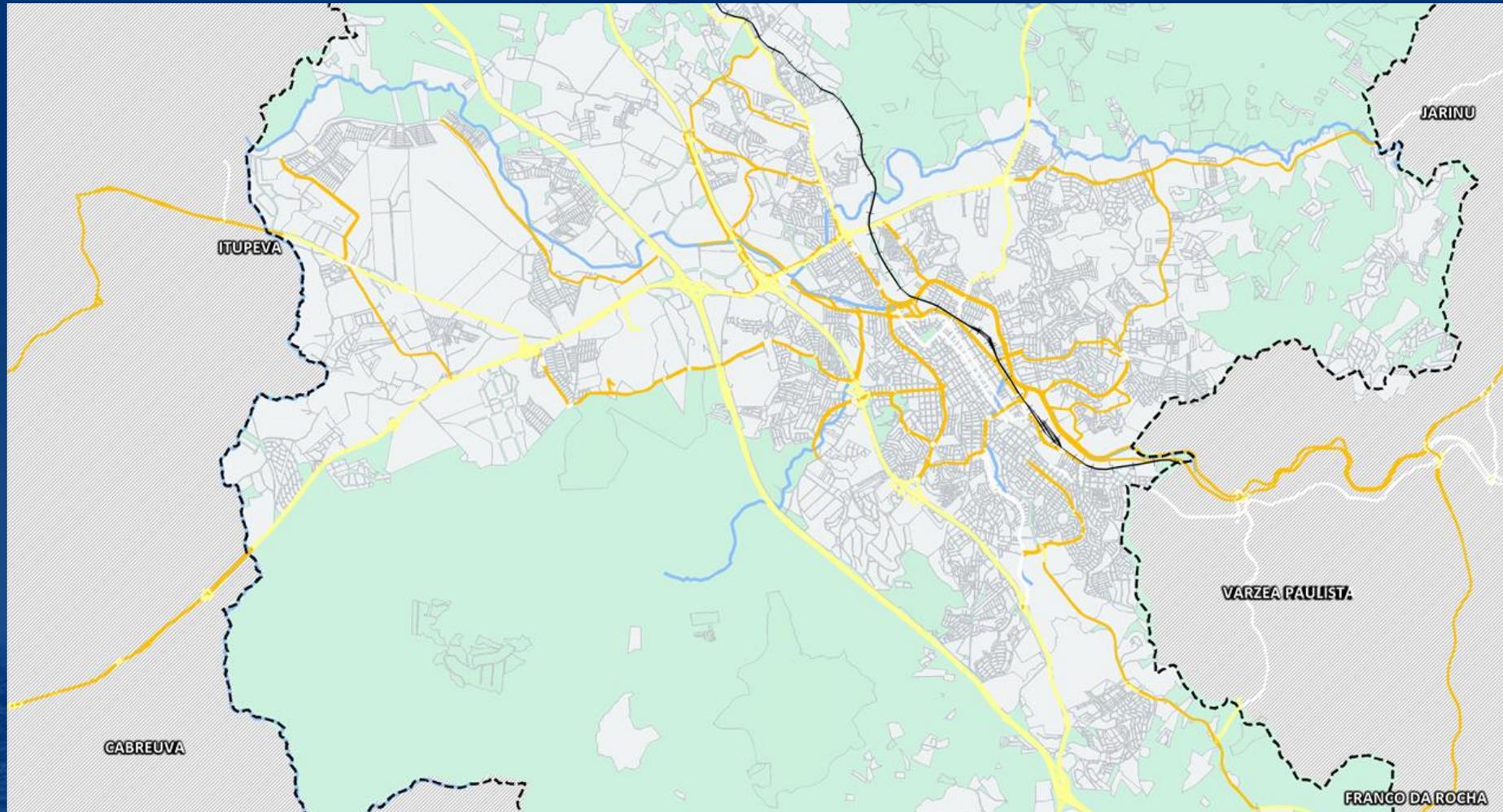
REVISÃO DIAGNÓSTICO

DIRETRIZ PMUJ

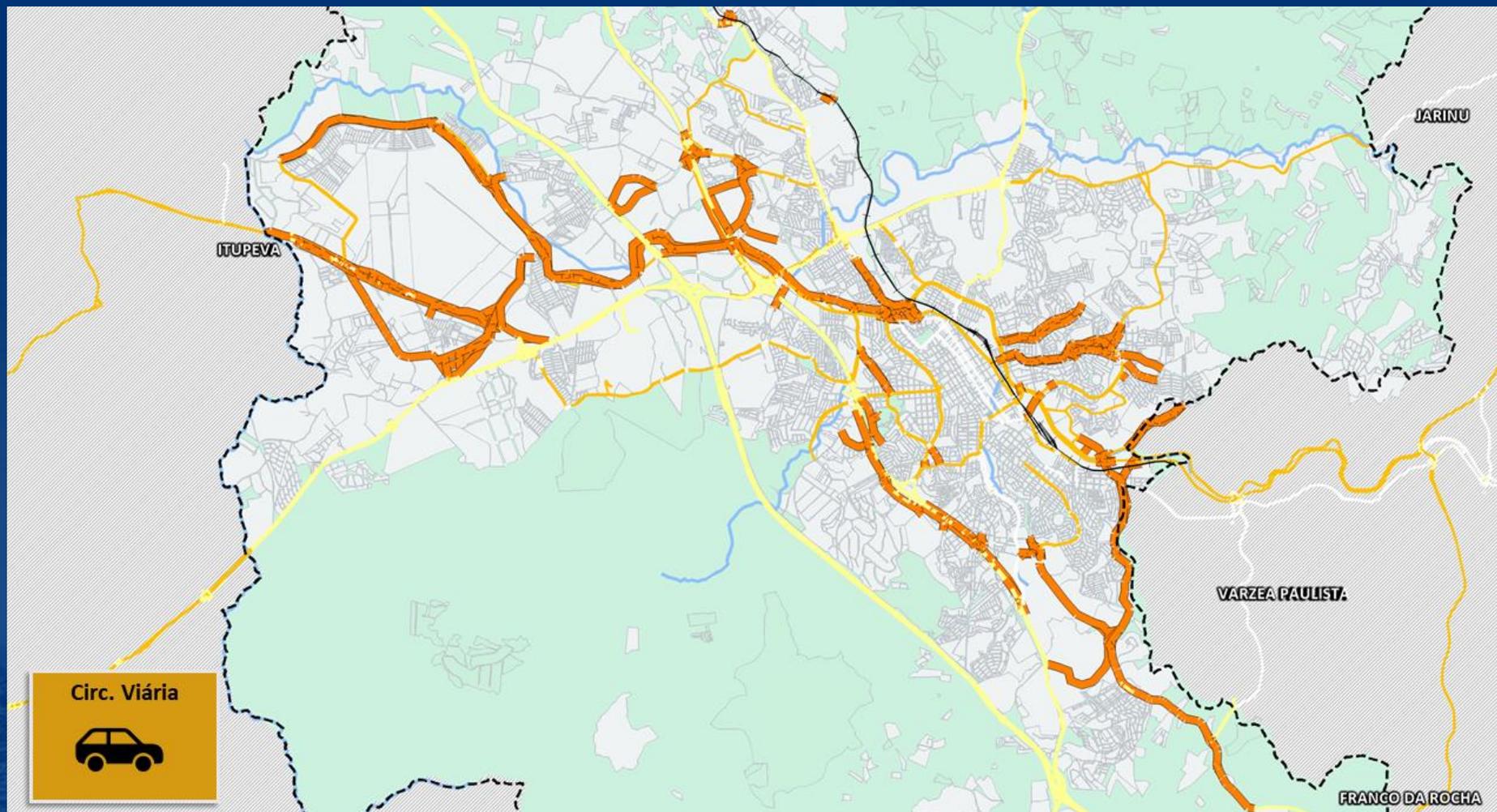
**PROPOSTAS**



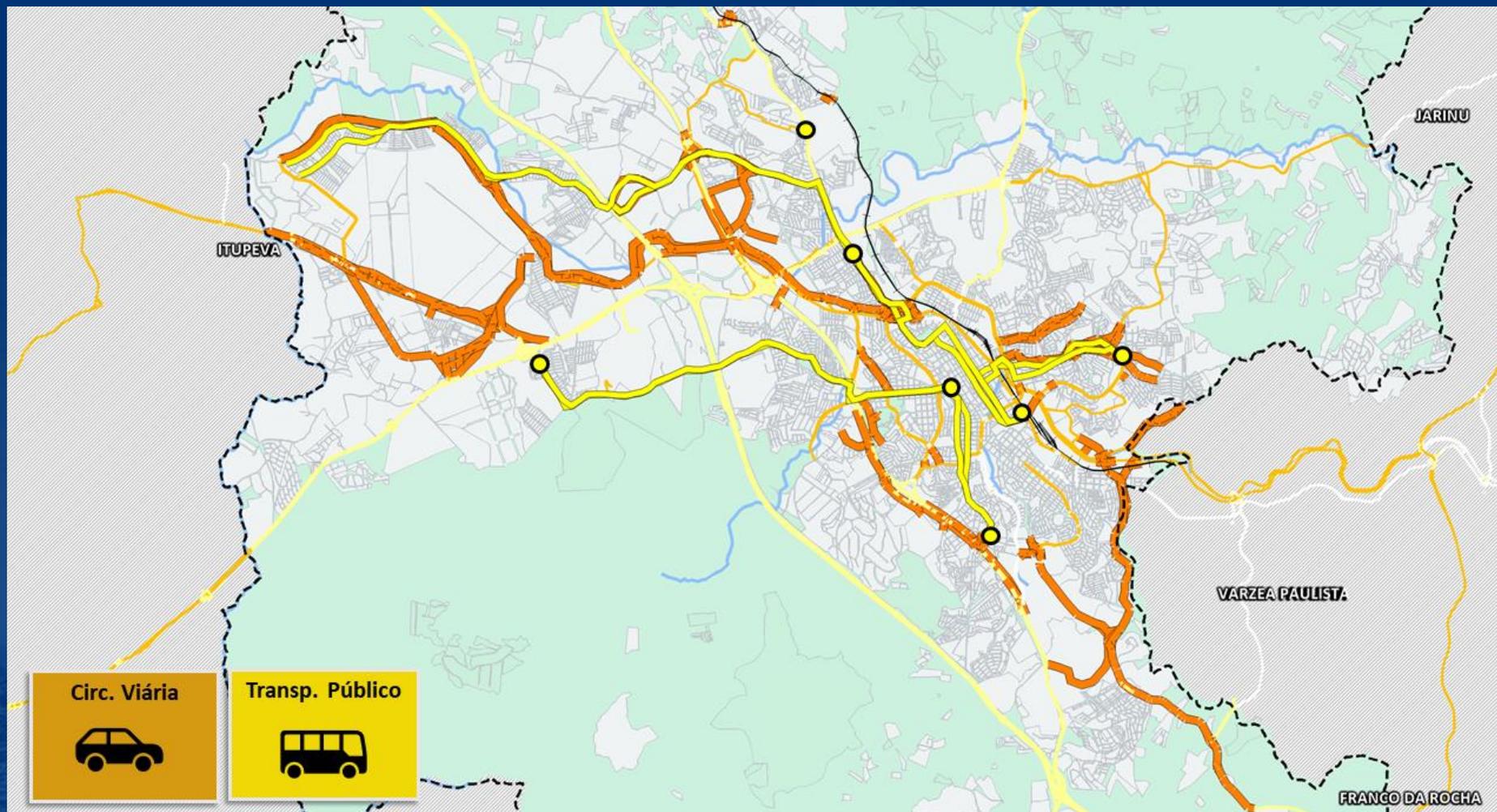
A abrangência de propostas deve cobrir espacialmente a maioria da população e contemplar todos os modos de transportes, dando preferência para a mobilidade ativa e o transporte público



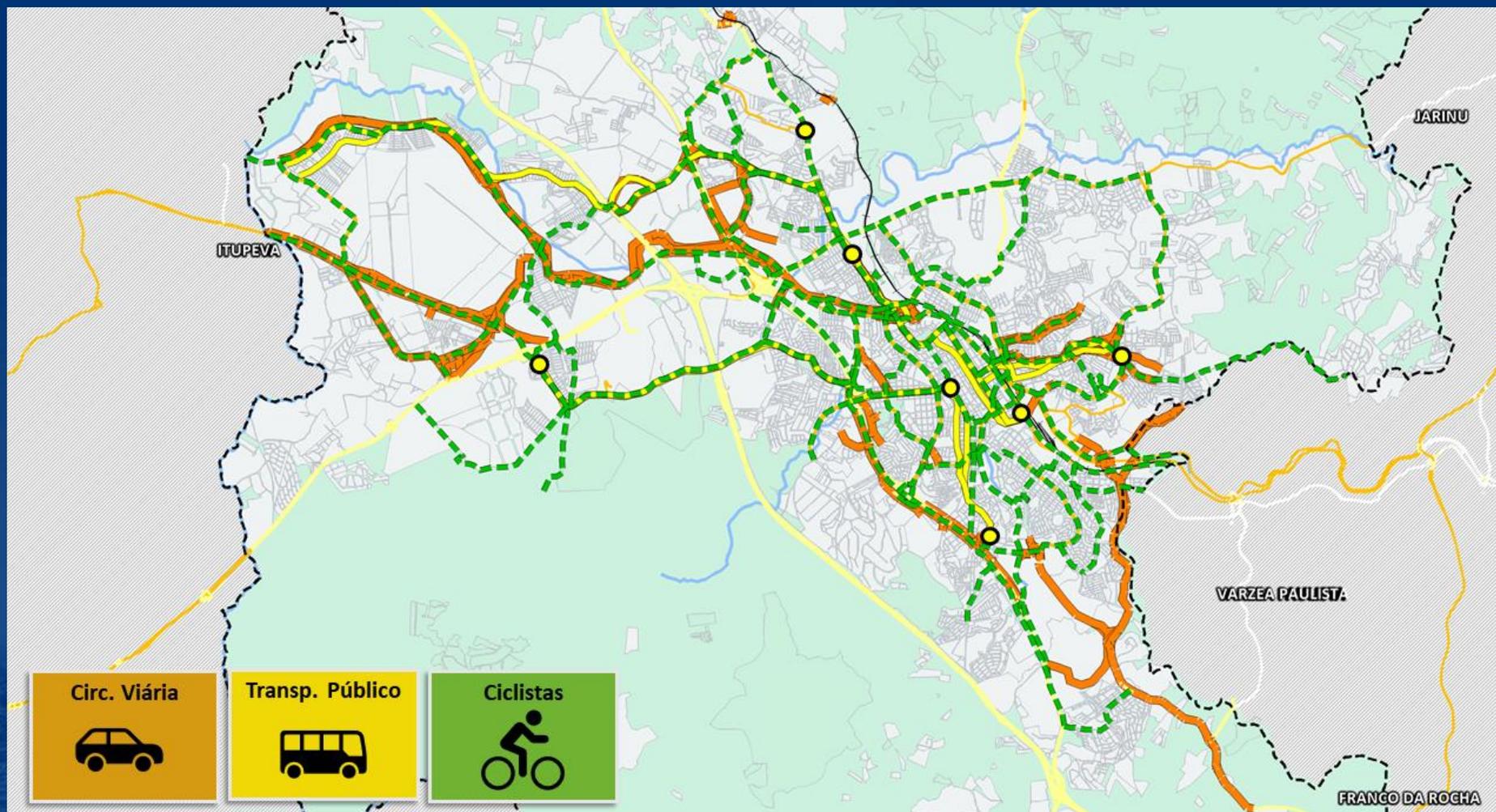
A abrangência de propostas deve cobrir espacialmente a maioria da população e contemplar todos os modos de transportes, dando preferência para a mobilidade ativa e o transporte público



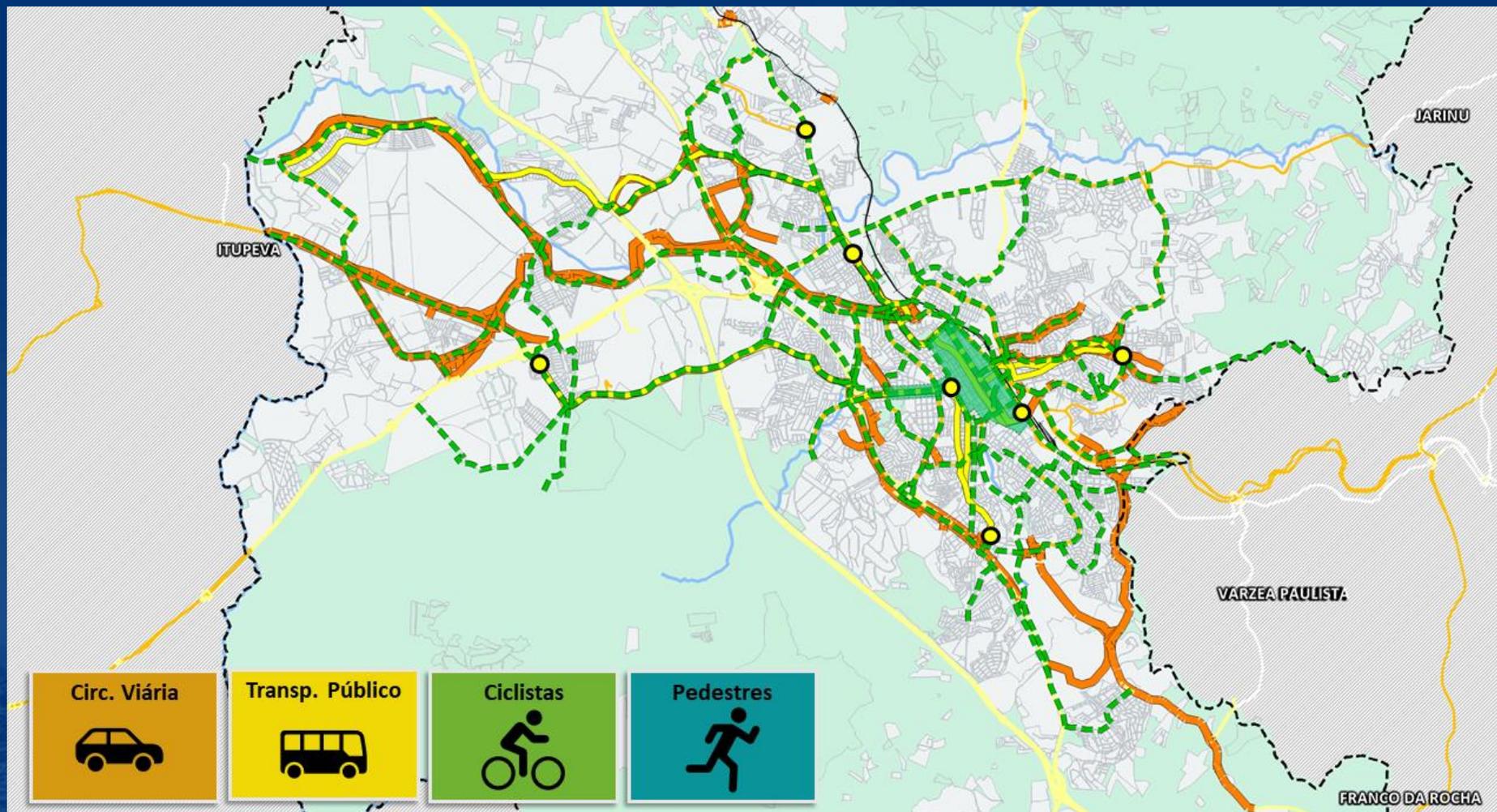
A abrangência de propostas deve cobrir espacialmente a maioria da população e contemplar todos os modos de transportes, dando preferência para a mobilidade ativa e o transporte público



A abrangência de propostas deve cobrir espacialmente a maioria da população e contemplar todos os modos de transportes, dando preferência para a mobilidade ativa e o transporte público



A abrangência de propostas deve cobrir espacialmente a maioria da população e contemplar todos os modos de transportes, dando preferência para a mobilidade ativa e o transporte público



As propostas serão contextualizadas por modo de transporte e posteriormente devem ser integradas, seguindo a ordem de propostas para modos motorizados primeiro e para mobilidade ativa a seguir

Circ. Viária



Transp. Público



**Modos Motorizados**

- Método Quantitativo
- Grandes fluxos urbanos

Ciclistas



Pedestres



**Mobilidade Ativa**

- Método Quantitativo/Qualitativo
- Eixos prioritários
- Compatibilização com outras ferramentas (zoneamento e projetos recentes)

# AGENDA



INTRODUÇÃO

REVISÃO DIAGNÓSTICO

DIRETRIZES PMUJ

**PROPOSTAS**

*MODOS MOTORIZADOS*



# Sistema de Circulação Viária

**Suporte** ao Transporte Público

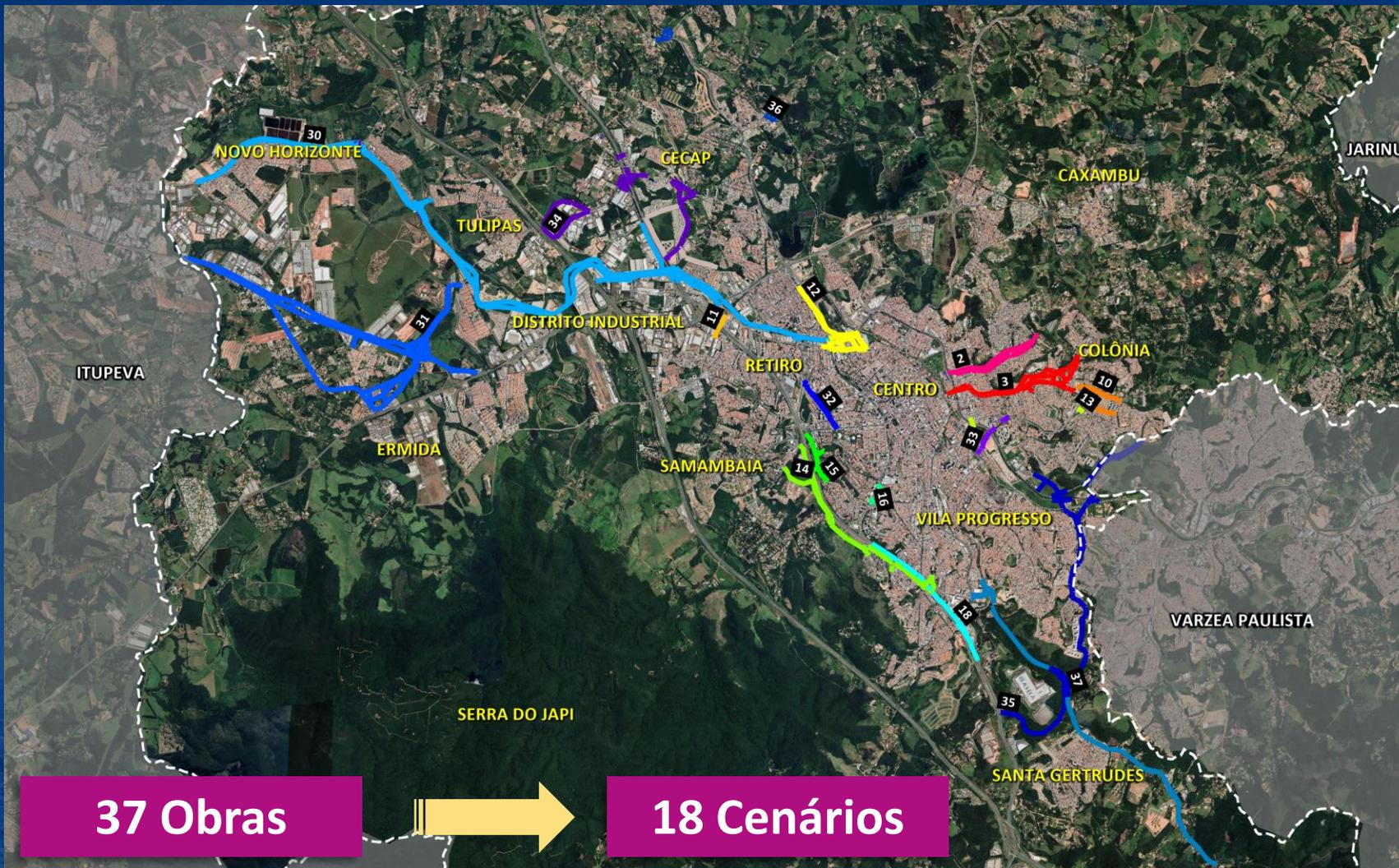
Indutor do **Desenvolvimento Urbano**



Circ. Viária



Os projetos na mesma região foram agrupados gerando “Cenários” de propostas que podem ser comparados entre si segundo indicadores de rede



- Cenário = Agrupamento de obras que apresentam sinergia e potencial benefício combinados

Circ. Viária

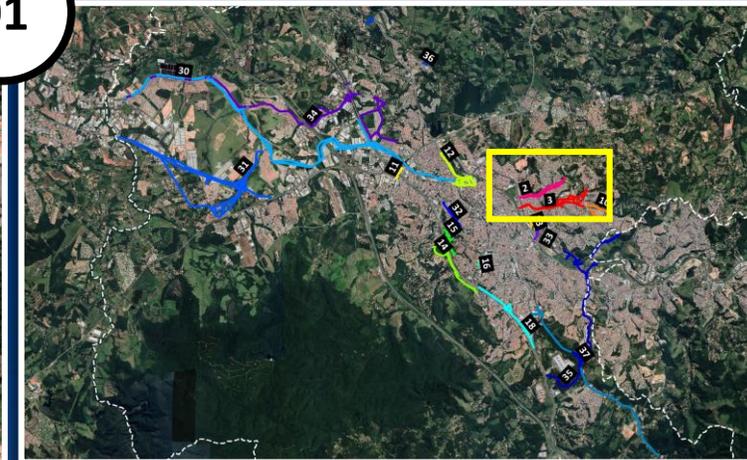
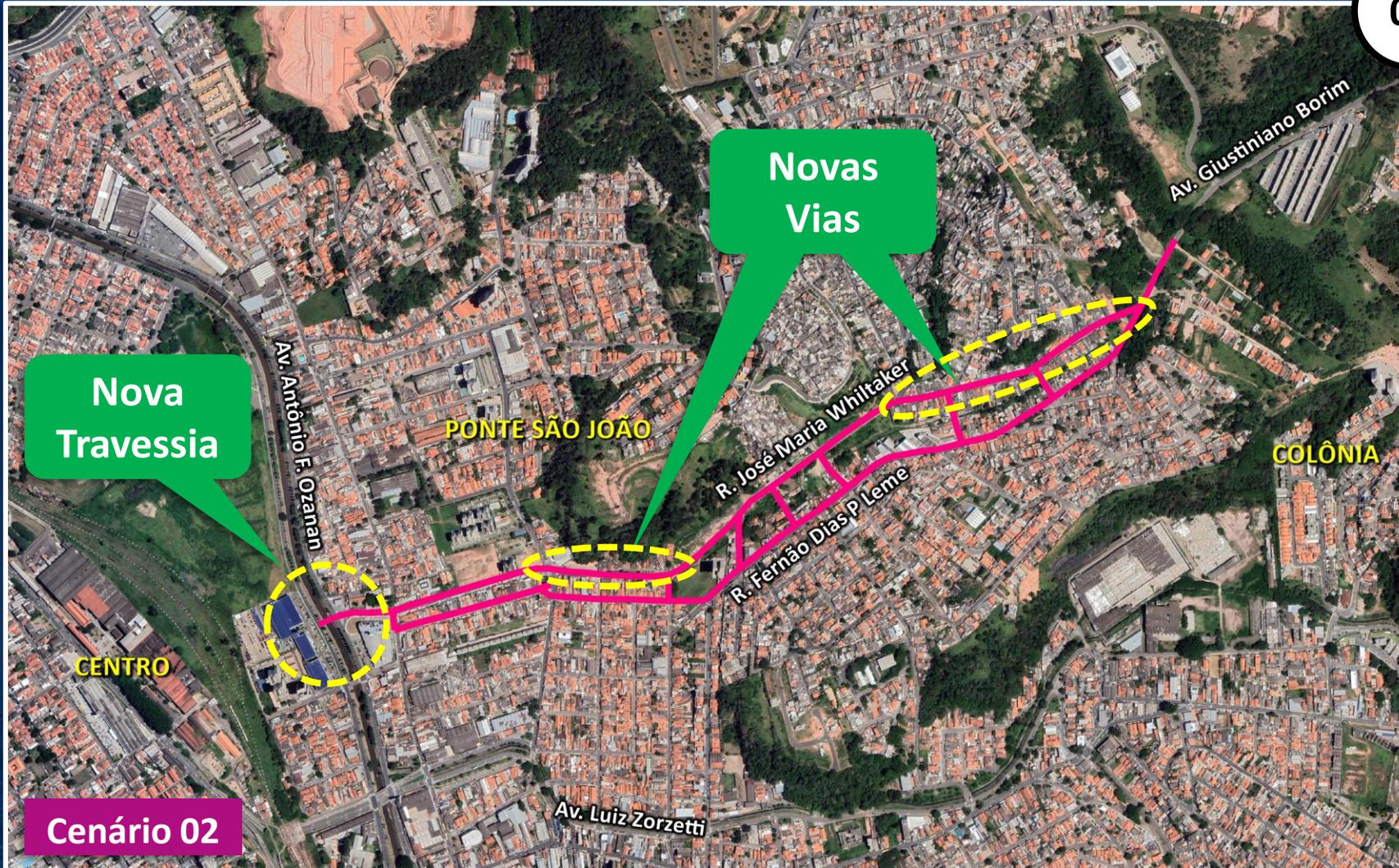


# Complexo Vila Joana Eixo Coletor no Bairro Ponte São João



JUNDIAÍ  
PREFEITURA

01



- ☐ Extensão: 2 km
- ☐ Principais Vias:
  - ☐ R. Fernão Dias P. Leme
  - ☐ R. José M. Whitaker

Cenário 02

Circ. Viária



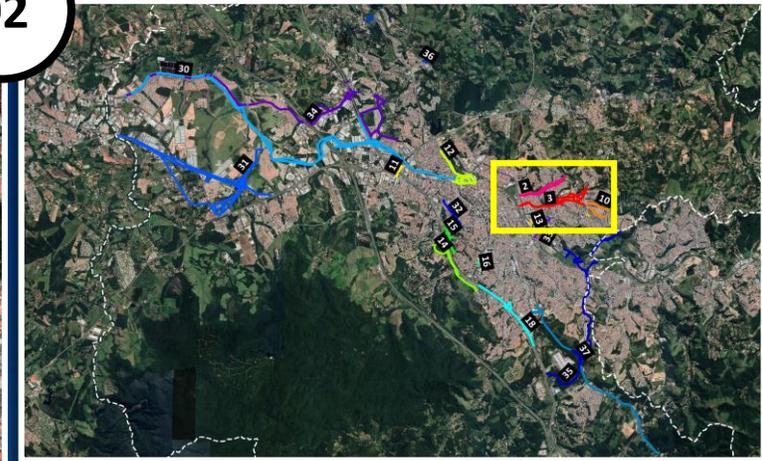
# Complexo Colônia

## Eixo Estruturante nas margens do Córrego Colônia



JUNDIAÍ  
PREFEITURA

02



- ☐ Extensão: 2,8 km
- ☐ Principais Vias:
  - ☐ R. Dr. Antenor S. Gandra
  - ☐ Av. Luiz Zorzetti

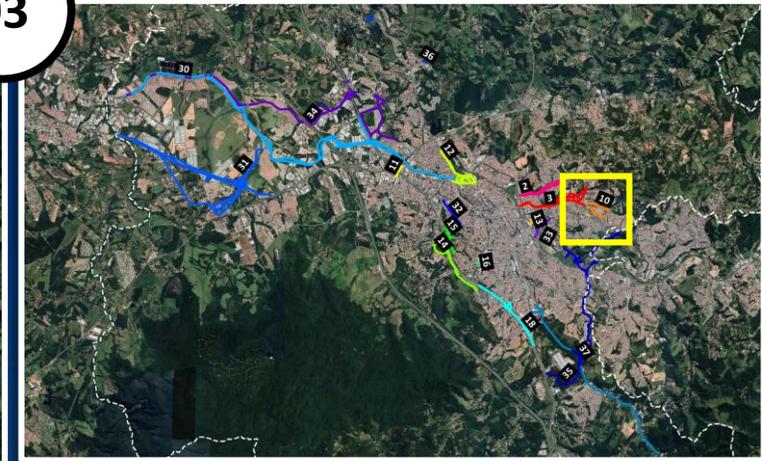
Cenário 03

Circ. Viária



# Marginal Córrego da Verdura Nova conexão no Bairro Tamoios

03



- ☐ Extensão: 1 km
- ☐ Principais Vias:
  - ☐ R. Atibaia
  - ☐ Av. Alfredo R. Paula
  - ☐ Av. Imigrantes Italianos
  - ☐ Av. Dr. Gilberto Luiz Pereira da Silva

Cenário 10

Alternativa  
R. Atibaia mantendo  
dois sentidos

Circ. Viária



# Duplicação Viaduto sobre a Rod. Anhanguera Conexão entre Bairros Retiro e Alvorada

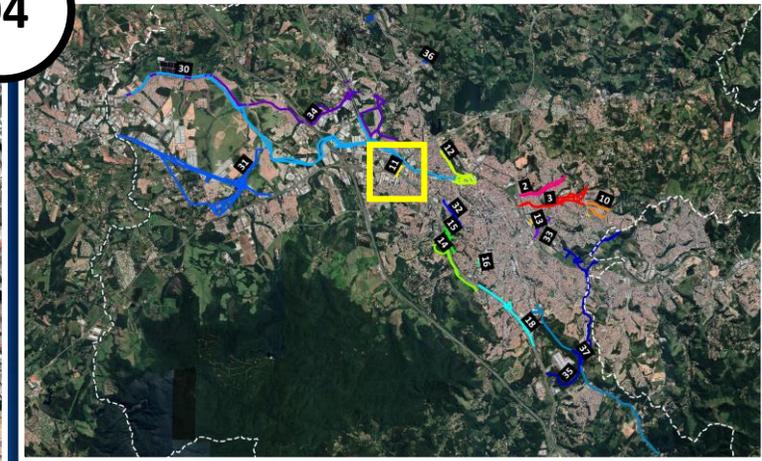


JUNDIAÍ  
PREFEITURA

04



Cenário 11



- Extensão: 0,5 km
- Principais Vias:
  - Av. Pref. Luiz Latorre
  - Av. Alceu D. Peixoto
  - Rod. Anhanguera

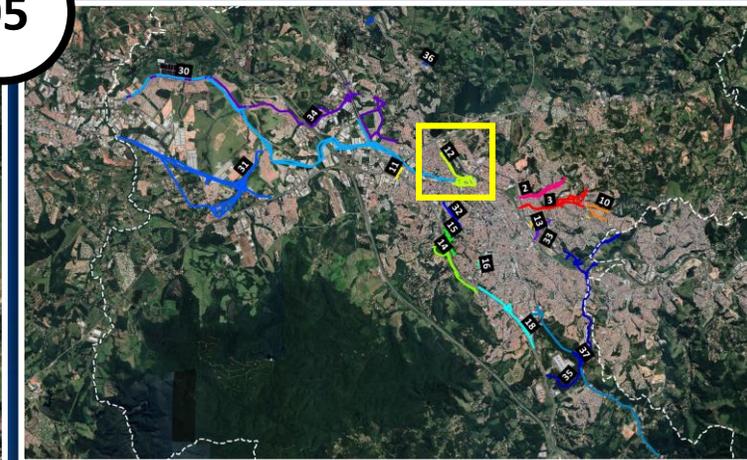
Circ. Viária



# Complexo Ponte Campinas

## Reorganização dos movimentos e nova travessia sobre o Rio Jundiáí

05



- Extensão: 1,1 km
- Principais Vias:
  - Av. Antônio F. Ozanan
  - Rod. Geraldo Dias
  - Av. Pref. Luiz Latorre

Cenário 12

Circ. Viária



# Novo Viaduto R. Oswaldo Cruz – R. José do Patrocínio



JUNDIAÍ  
PREFEITURA

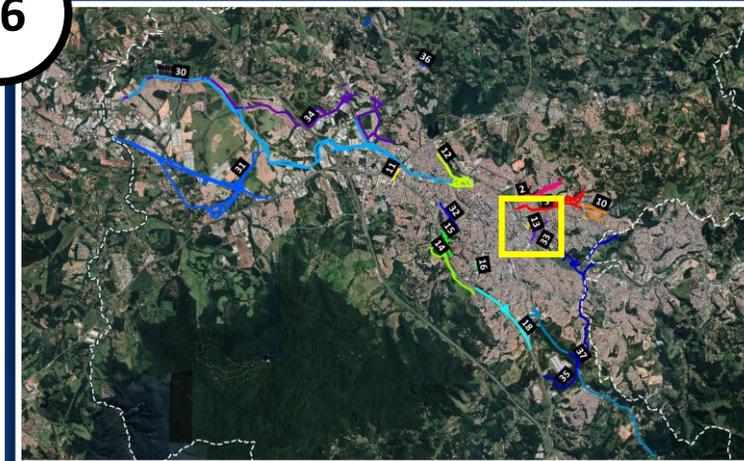
06

Alça saindo da Av.  
Antônio F. Ozanan

Travessia sobre o  
Cruzamento

T. Vila Arens

Cenário 13



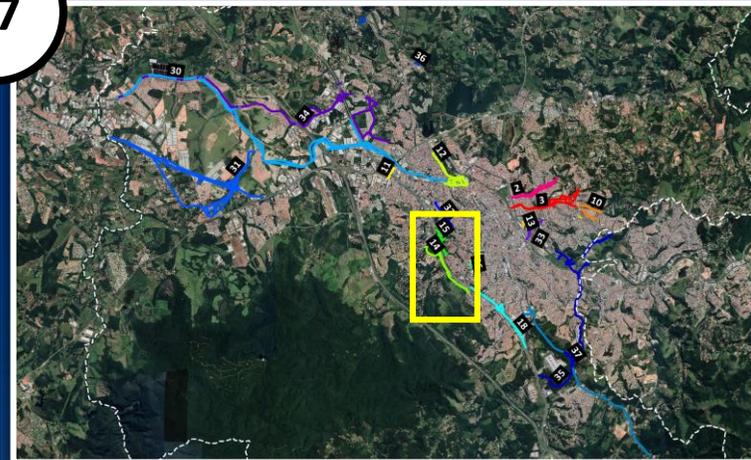
- Extensão: 0,2 km
- Principais Vias:
  - R. Oswaldo Cruz
  - Viaduto Sperandio Pellicari

Circ. Viária



# Marginal Municipal Sul Rod. Anhanguera

07



- Extensão: 4,7 km
- Principais Vias:
  - Rod. Anhanguera
  - R. Manoel P. Jr.

Nova Travessia  
sob a Rodovia

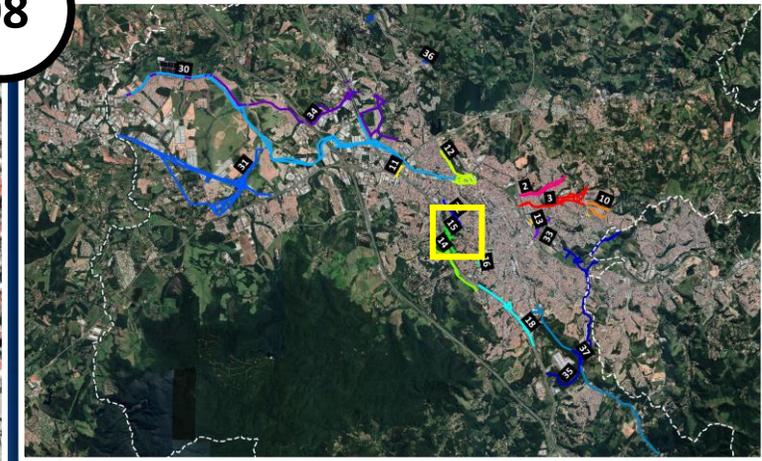
Cenário 14

Circ. Viária



# Alça de Acesso Rod. Anhanguera pela Av. Jundiáí

08



- ☐ Extensão: 1 km
- ☐ Principais Vias:
  - ☐ Av. Paulo Prado
  - ☐ Av. Jundiáí

Cenário 15

Circ. Viária



# Alça de Acesso R. Messina

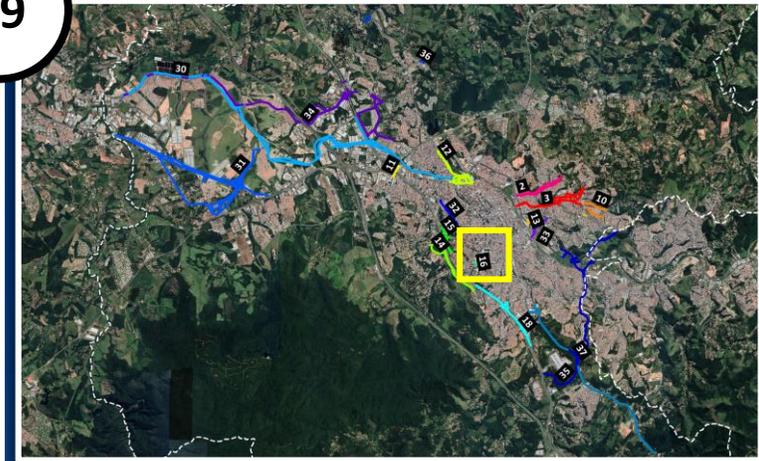
09



Travessia direta  
para a R. Messina

Nova  
Conexão

Cenário 16



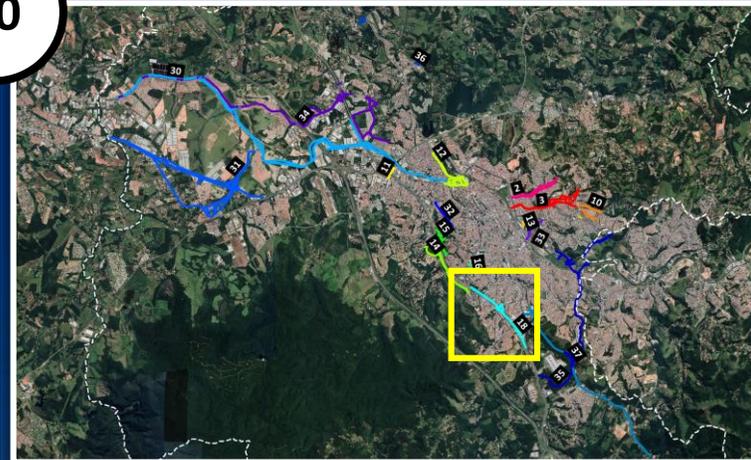
- Extensão: 0,3 km
- Principais Vias:
  - Av. 9 de Julho
  - R. Messina
  - Av. João Benatti

Circ. Viária



# Marginal Norte Rod. Anhanguera

10



Rodoviária

BONFIGLIOLI

VILA RAMIL

MARINGÁ

Trevo acesso  
Av. 14 de Dezembro

Cenário 18

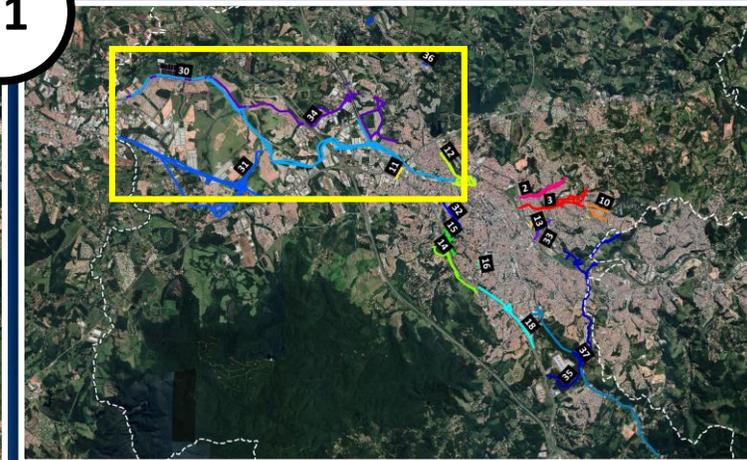
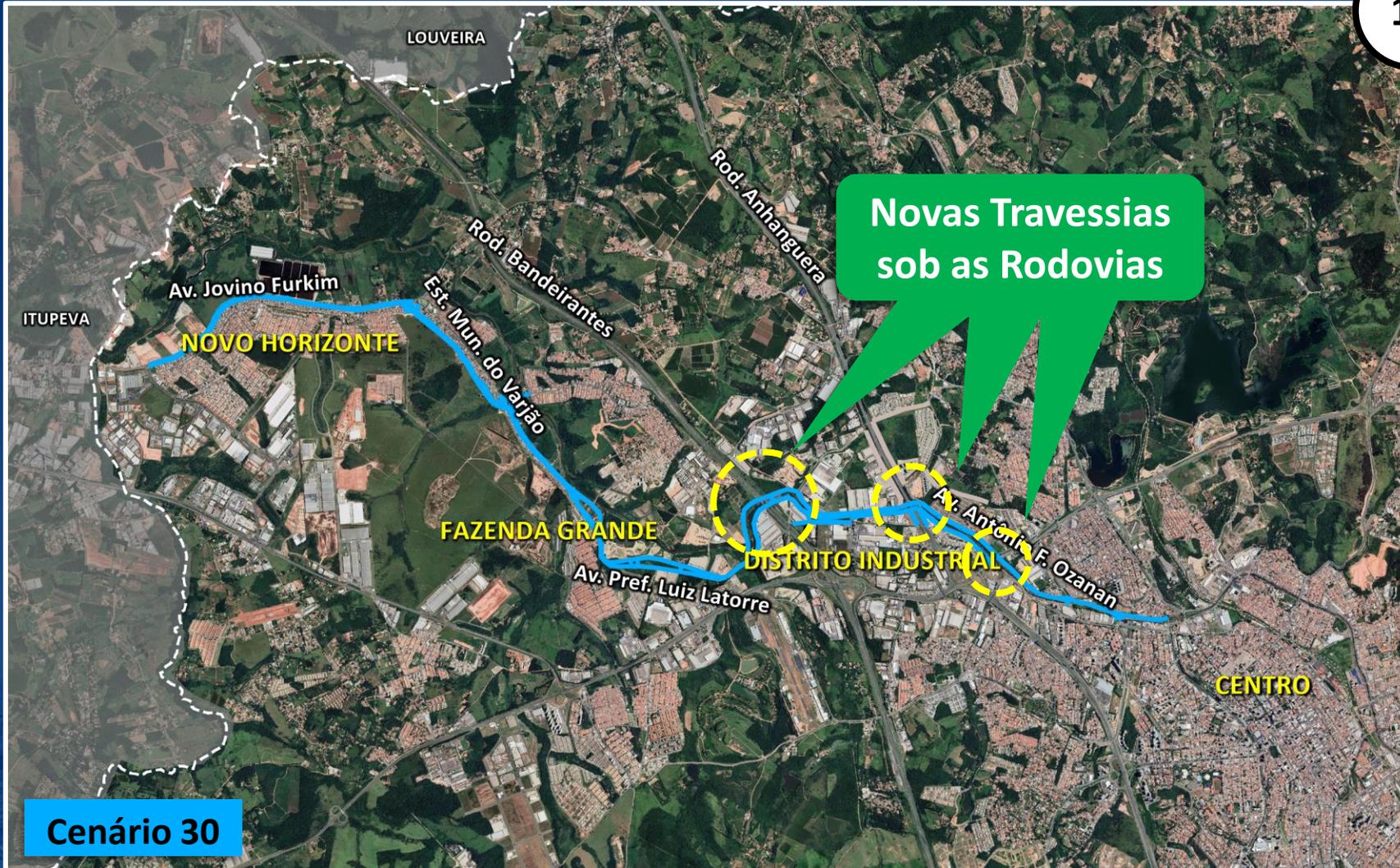
- Extensão: 3 km
- Principais Vias:
  - Rod. Anhanguera
  - Av. 14 de Dezembro

Circ. Viária



# Eixo expresso Oeste Centro Prolongamento da Av. Antônio F. Ozanan e Nova marginal do rio Jundiáí

11



- ☐ Extensão: 15 km
- ☐ Principais Vias:
  - ☐ Est. Mun. Do Varjão
  - ☐ Av. Pref. Luiz Latorre
  - ☐ Av. Antônio F. Ozanan

Cenário 30

Circ. Viária

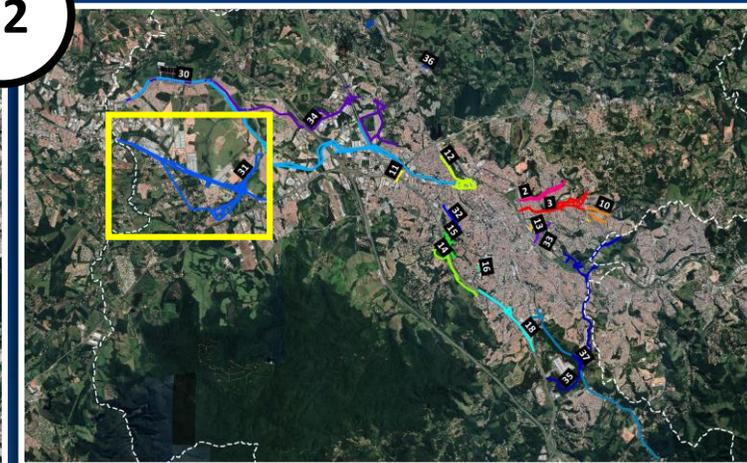


# Complexo Medeiros Marginais na Rodovia Hermenegildo Tonolli e Ampliação da R. Reynaldo Porcari

12



Nova Conexão  
Medeiros –  
Faz. Grande



- Extensão: 12 km
- Principais Vias:
  - Rod. Hermenegildo Tonolli
  - R. Reynaldo Porcari

Cenário 31

Circ. Viária

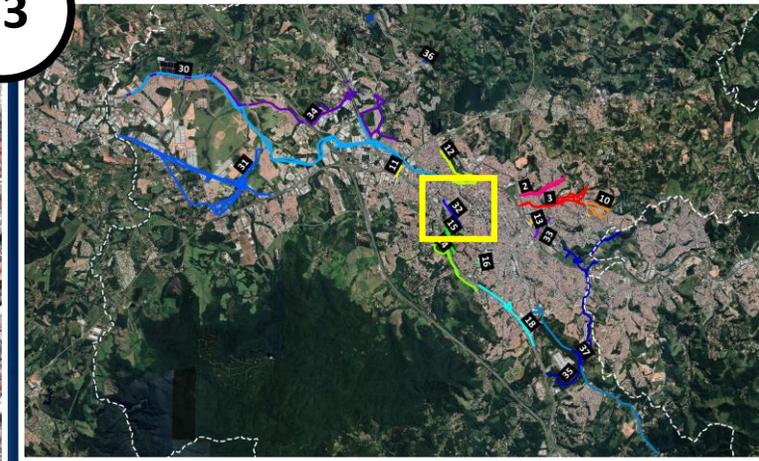


# Diretriz Viária - Ampliação Av. Comendador Hermes Traldi



**JUNDIAÍ**  
PREFEITURA

13



- Extensão: 1,1 km
- Principais Vias:
  - Av. Comendador Hermes Traldi
  - Av. Dona Manoela Lacerda de Vergueiro
  - Av. Jundiá

Cenário 32

Circ. Viária



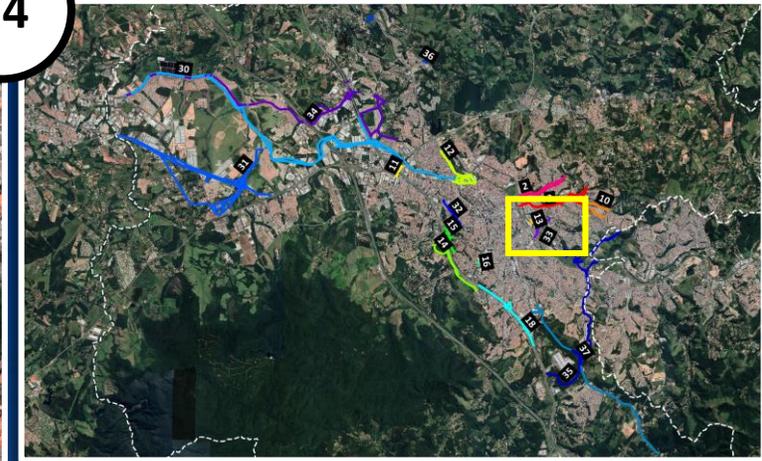
# Diretriz Viária – Nova Travessia Viaduto Av. Américo Bruno/ Vila Arens

14

Nova Travessia –  
Conexão com o  
Terminal



T. Vila Arens



- ☐ Extensão: 0,9 km
- ☐ Principais Vias:
  - ☐ Av. Américo Bruno
  - ☐ R. Princesa Isabel
  - ☐ R. José Patrocínio

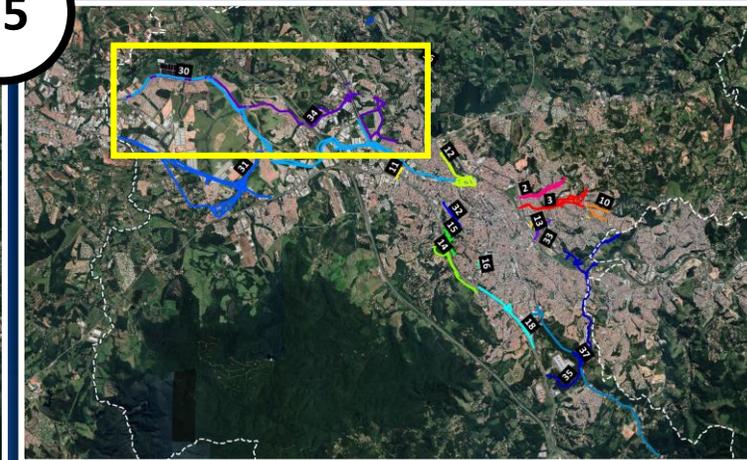
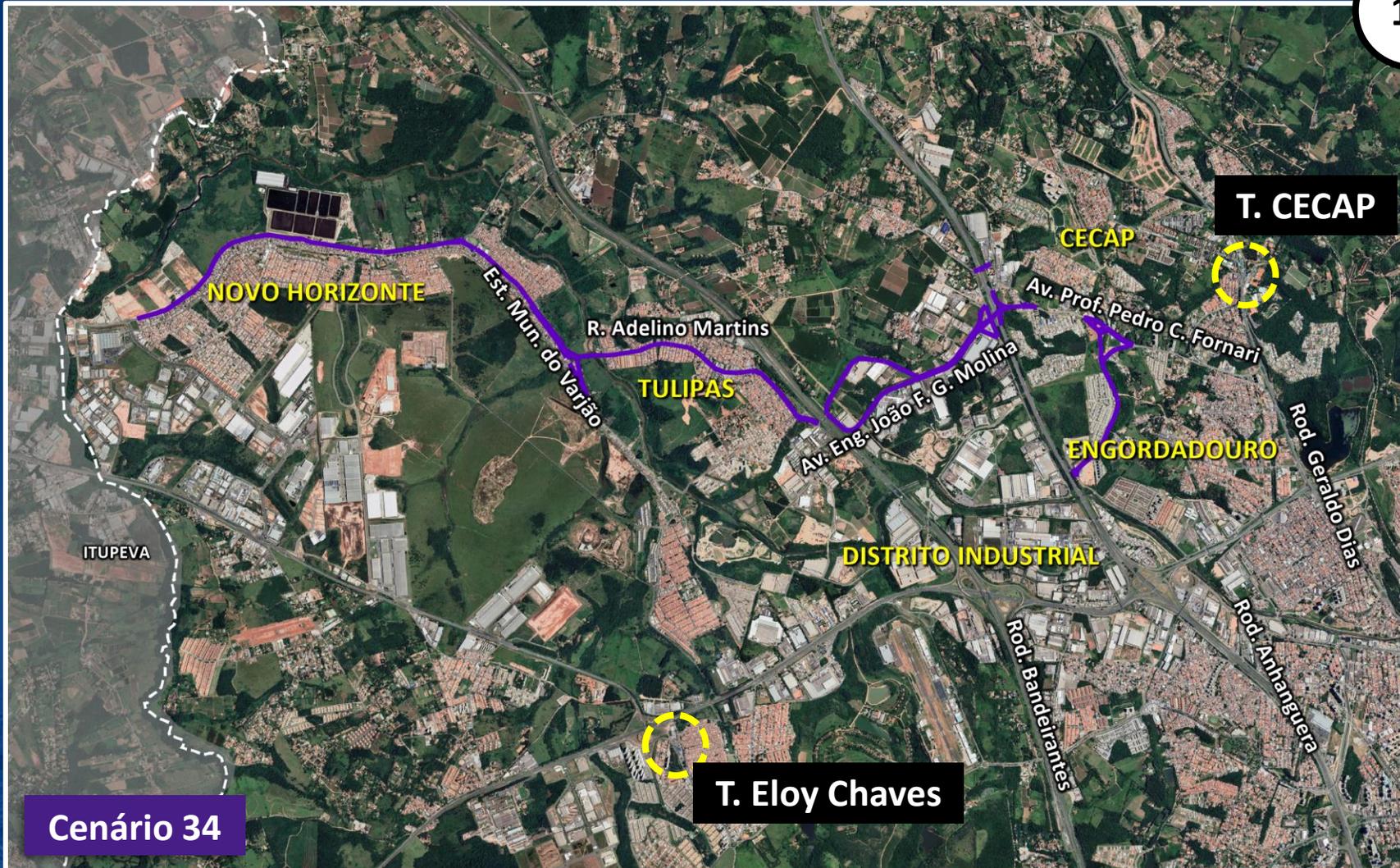
Cenário 33

Circ. Viária



# Eixo expresso Oeste Centro Av. Eng. Fernandes Gimenes Molina - Av. Prof. Pedro C. Fornari

15



- Extensão: 11 km
- Principais Vias:
  - Est. Mun. do Varjão
  - R. Adelino Martins
  - Av. Prof. P. C. Fornari

Cenário 34

T. Eloy Chaves

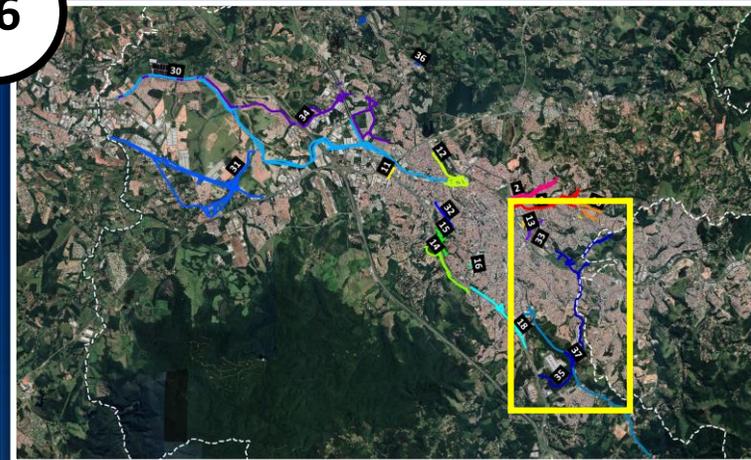
T. CECAP

Circ. Viária



# Perimetral Expressa Ligação Eixo Sul

16



- Extensão: 8,5 km
- Principais Vias:
  - R. Nações Unidas
  - R. Várzea Paulista
  - Av. Antônio F. Ozanan

Cenário 35

Circ. Viária

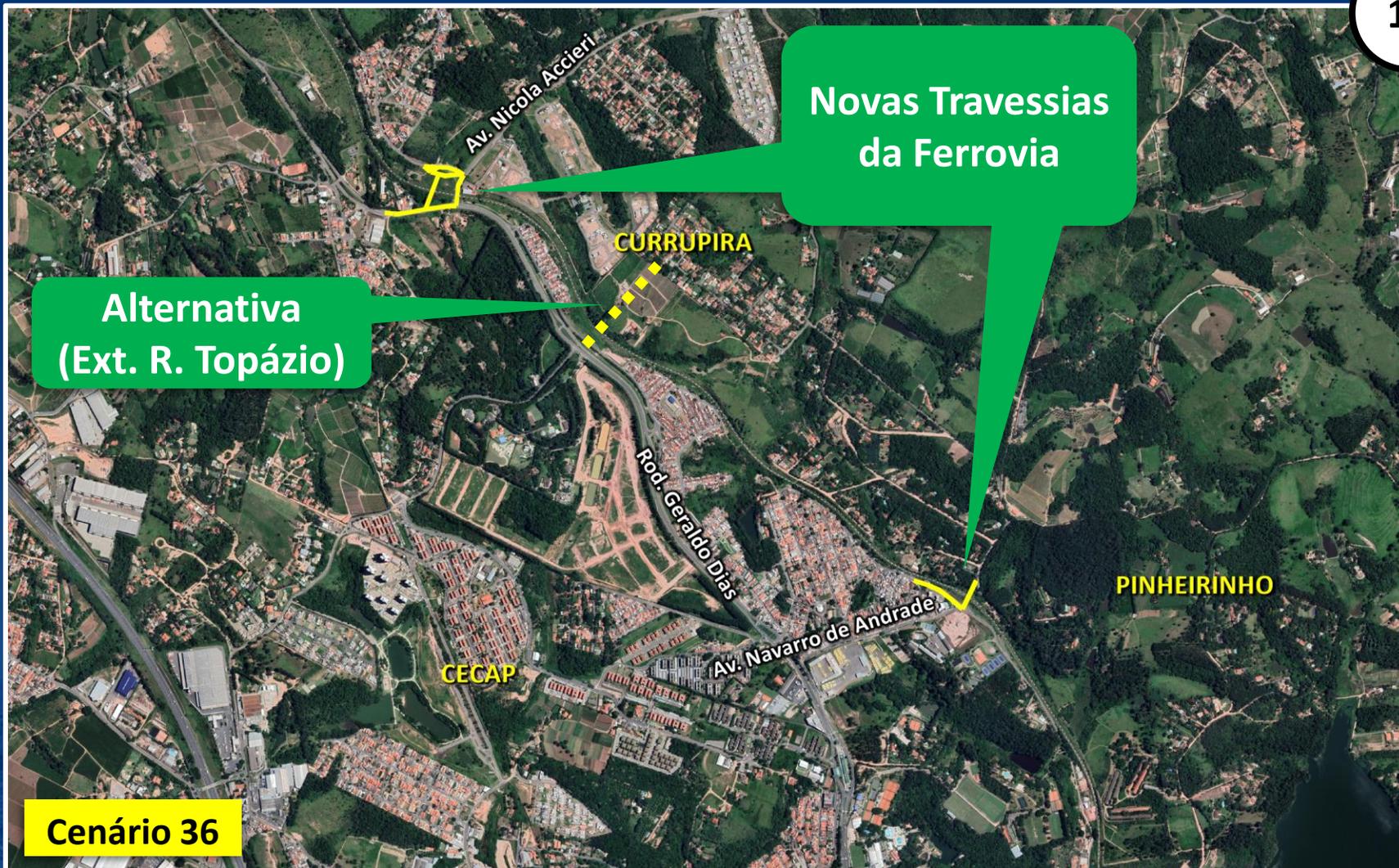


# Travessias Linha Férrea Parque Centenário e Currupira



**JUNDIAÍ**  
PREFEITURA

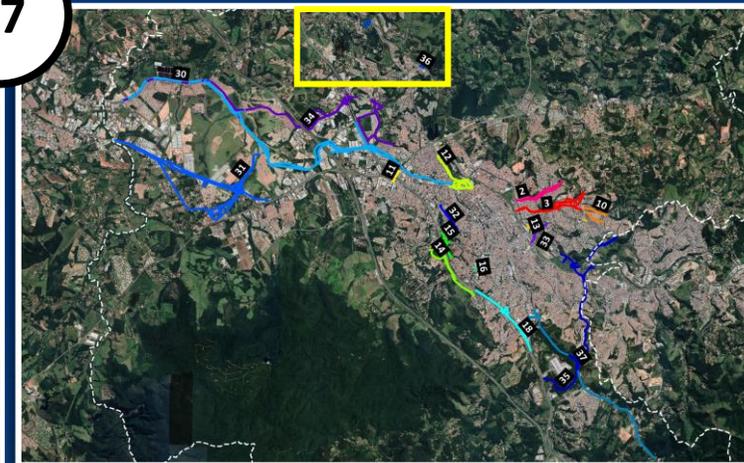
17



Novas Travessias  
da Ferrovia

Alternativa  
(Ext. R. Topázio)

Cenário 36



☐ Extensão: 0,8 km

☐ Principais Vias:

☐ Rod. Geraldo Dias

☐ Av. Nicola Accieri

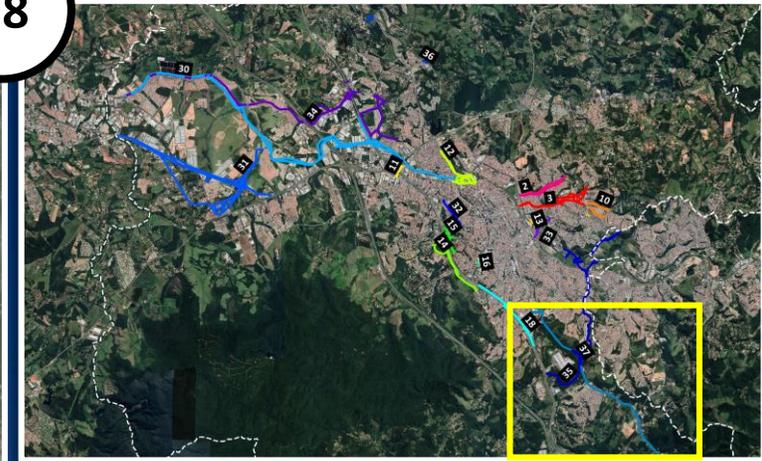
☐ Rua Topázio

Circ. Viária



## Duplicação Rodovia Rod. Tancredo Neves

18



- Extensão: 7,5 km
- Principais Vias:
  - Rod. Tancredo Neves
  - Av. Pirassununga

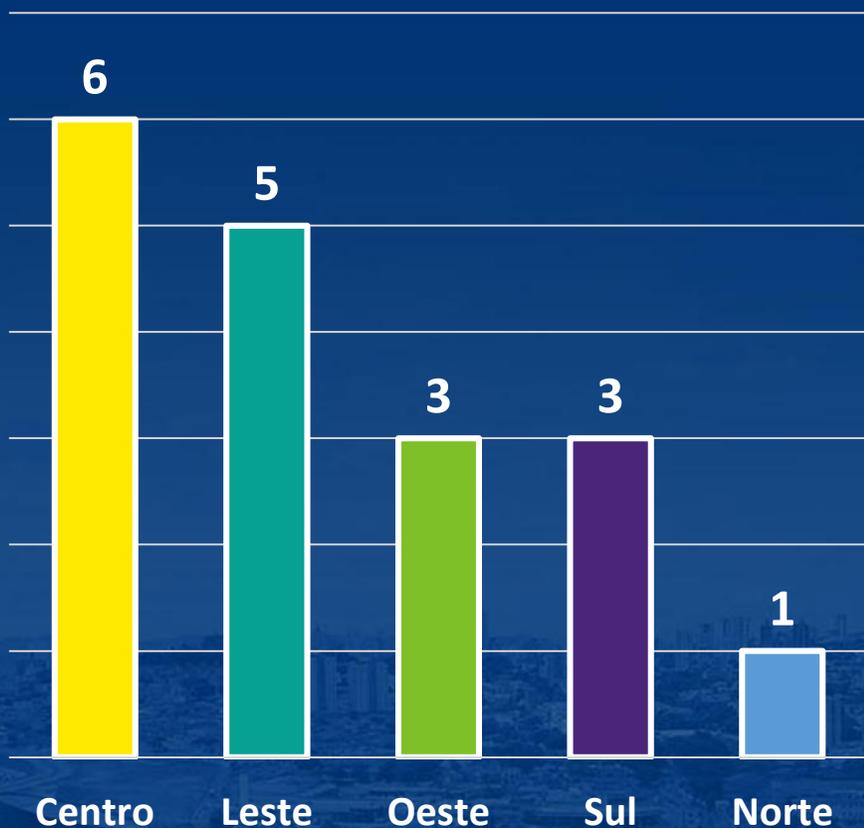
Cenário 37

Circ. Viária



Os projetos na mesma região e que apresentavam “sinergia” foram agrupados gerando “Cenários” com o objetivo de melhorar os benefícios globais dos projetos discutidos

### Quantidade de Cenários



### Extensão por região





# Transporte Público

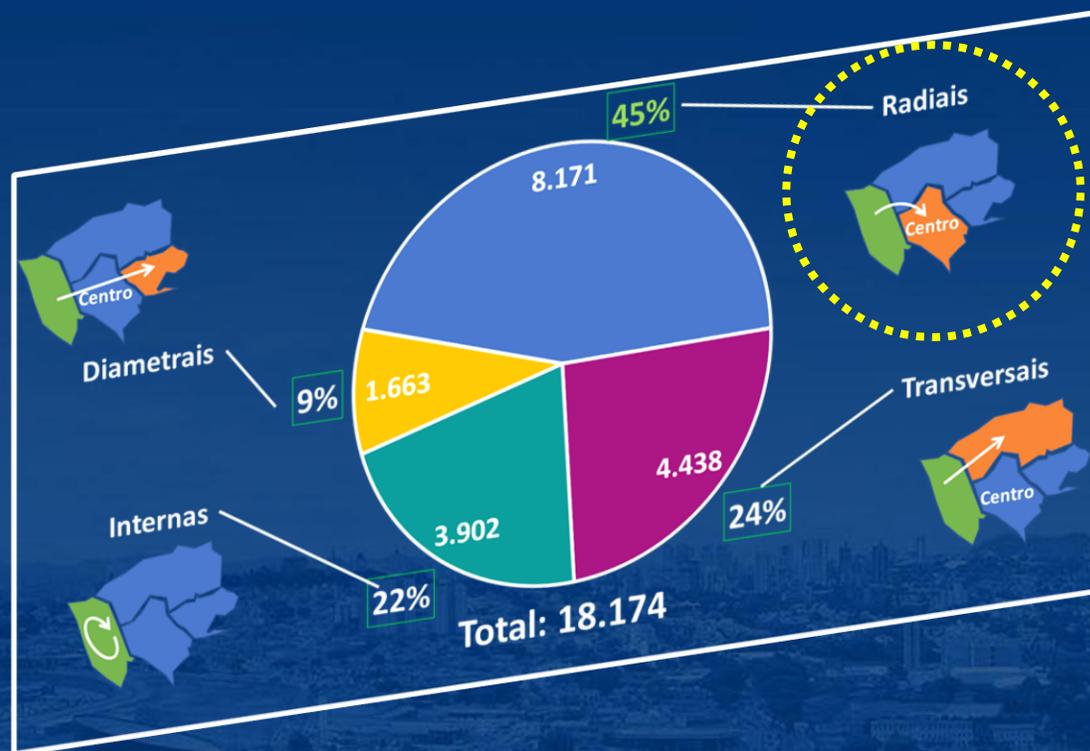
**Priorização** do sistema de transporte coletivo

**Redução** dos tempos de viagens

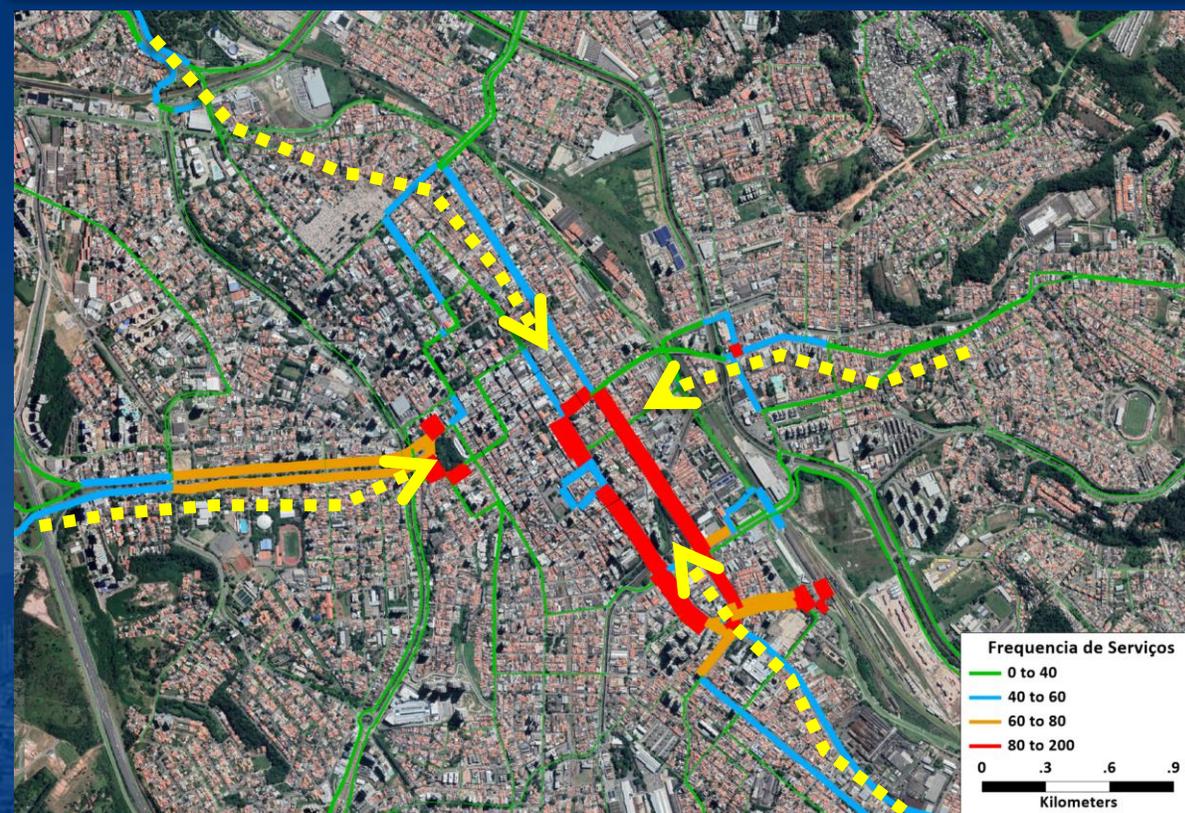
**Indução** de demanda

No diagnóstico foi apontado que o comportamento das viagens de transporte público se concentram no sentido radial, ou seja, chegando ou saindo da região central do município

## Maioria das viagens passam pelo centro



## Concentração de linhas nas vias da região

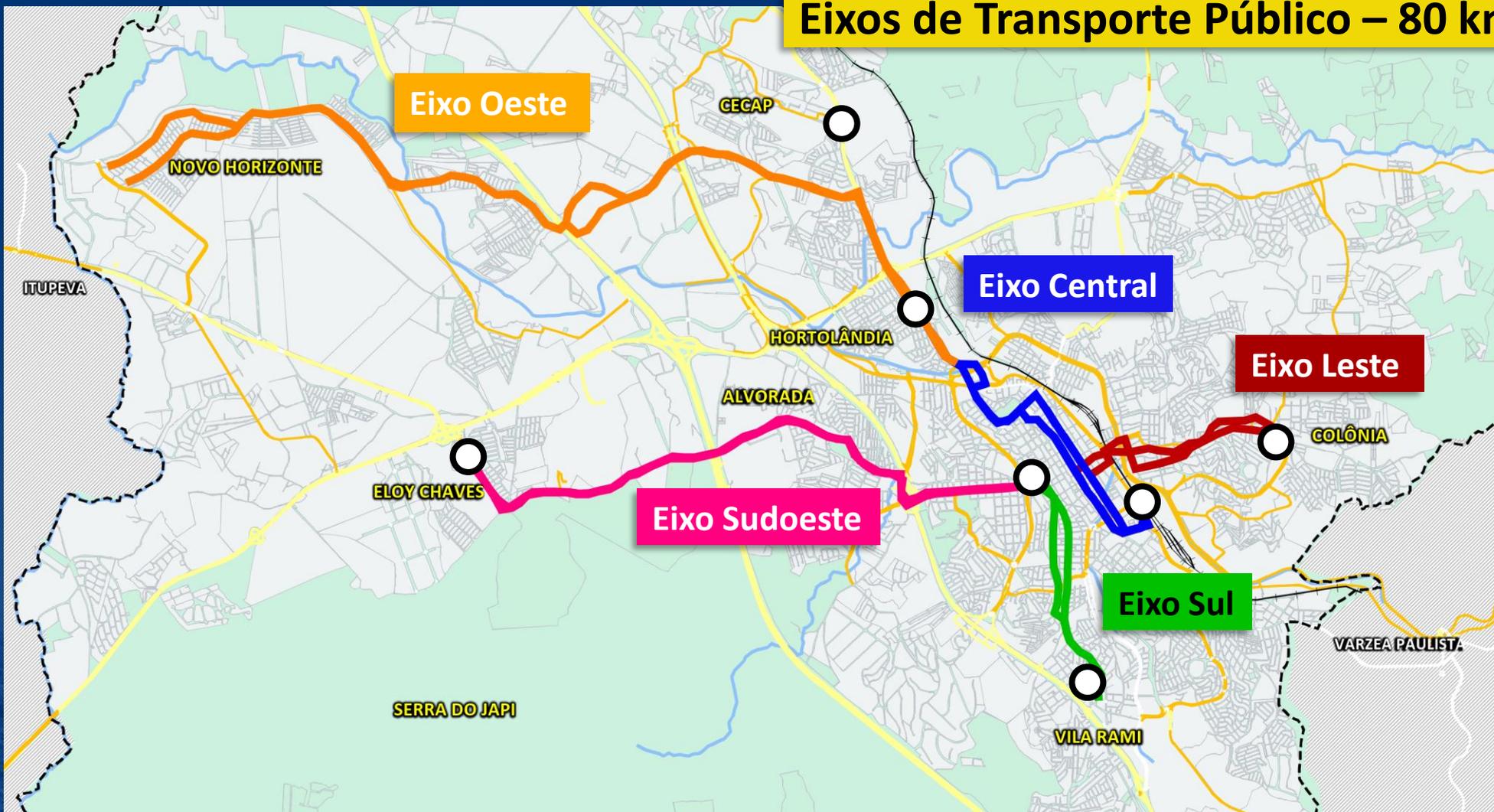


O sistema tronco alimentado e a forte relação com os terminais reforçam a necessidade da melhoria de priorização nesses fluxos



Dessa forma, a proposta consiste em priorizar o transporte público em eixos presentes nas regiões Sudoeste, Oeste, Leste e Sul, interconectados por um eixo central

### Eixos de Transporte Público – 80 km



Transp. Público



Transp. Público



O Eixo Leste, ligando o terminal Colônia ao Vila Arens, respeita o atual itinerário da maioria das linhas da região, acessando o centro pelo viaduto São João Batista



JUNDIAÍ  
PREFEITURA

Binário:

Viad. S. João Batista + Túnel

Eixo Leste – 10 km



Av. Luiz Zorzetti

T. Colônia

Av. Dr. Antenor S. Gandra

Alternativa via  
Av. Imigrantes  
Italianos

R. Vig. J. J. Rodrigues

R. Dr. Cavalcanti

Av. Dr. Eloy Chaves  
R. Joaquim Nabuco

T. Vila Arens



Transp. Público



O Eixo Oeste é o mais extenso, ligando o Jd. Novo Horizonte a Rod. Geraldo Dias por eixo transversal as Rodovias Anhanguera e Bandeirantes

Eixo Oeste – 30 km



Alternativa via  
Novo Eixo  
(Cenário 30)

Transp. Público



O Eixo Sudoeste, liga o Terminal Eloy Chaves com Terminal Central via Av. Antônio Pincinato/Av. Jundiáí



**JUNDIAÍ**  
PREFEITURA

Eixo Sudoeste – 19 km

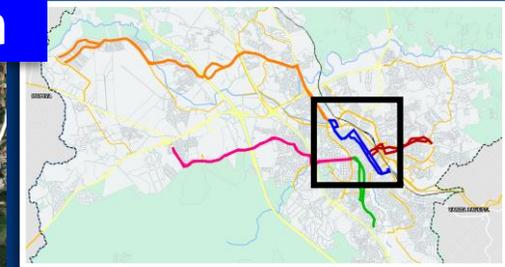


Transp. Público



O Eixo Central consiste principalmente pelo Binário R. Rangel Pestana/R. Mal. Deodoro da Fonseca e interliga os 4 eixos radiais propostos

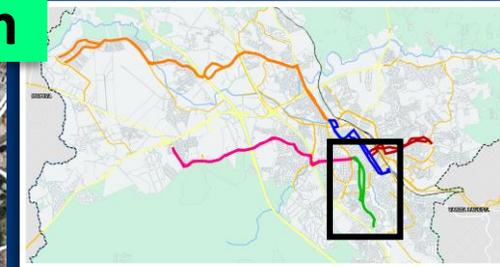
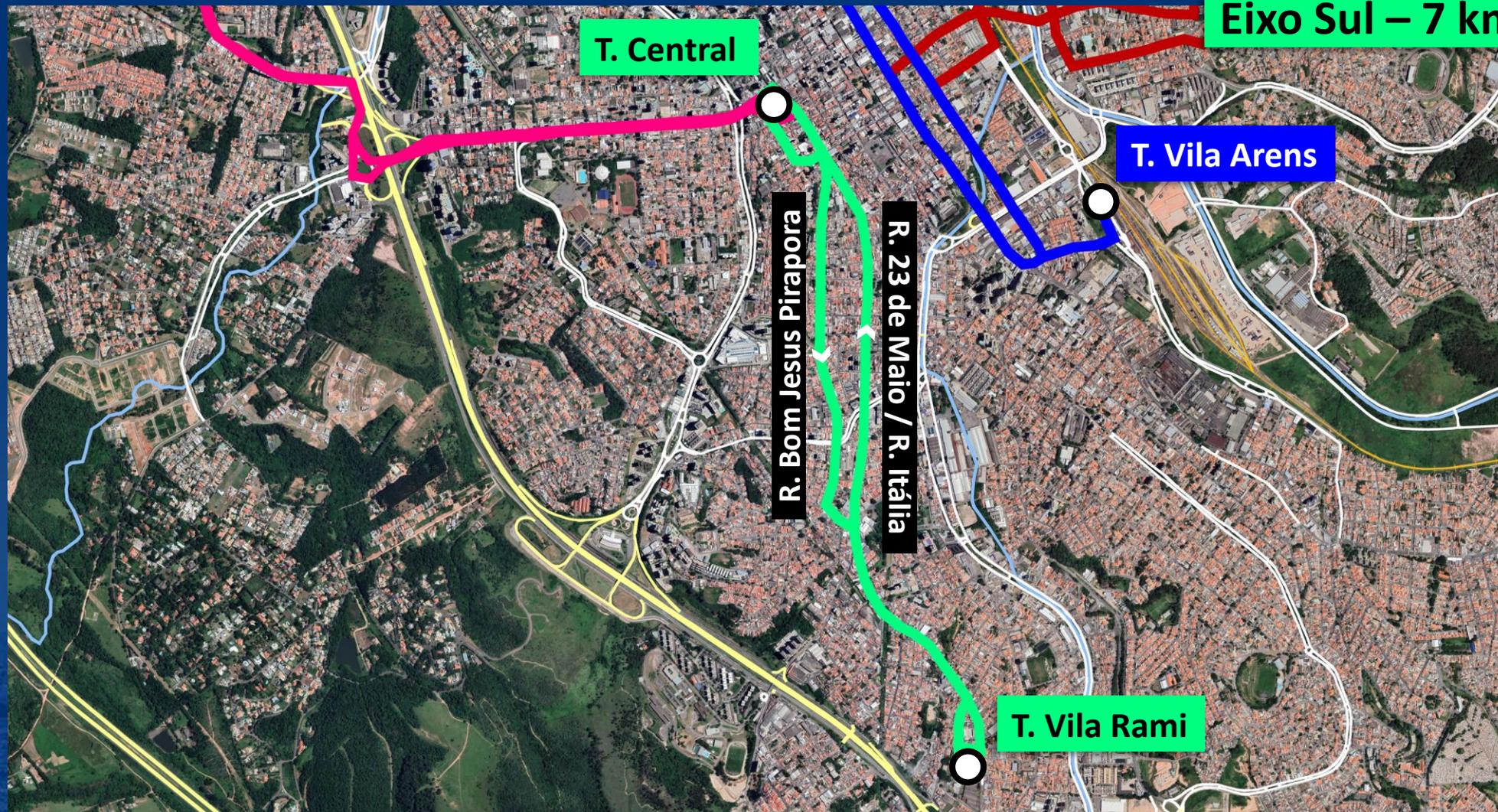
Eixo Central – 12 km



Transp. Público



O Eixo Sul conecta o Terminal Vila Rami com o Terminal Central via binário R. 23 de Maio/R. Bom Jesus de Pirapora



# AGENDA



INTRODUÇÃO

REVISÃO DIAGNÓSTICO

DIRETRIZES PMUJ

**PROPOSTAS**

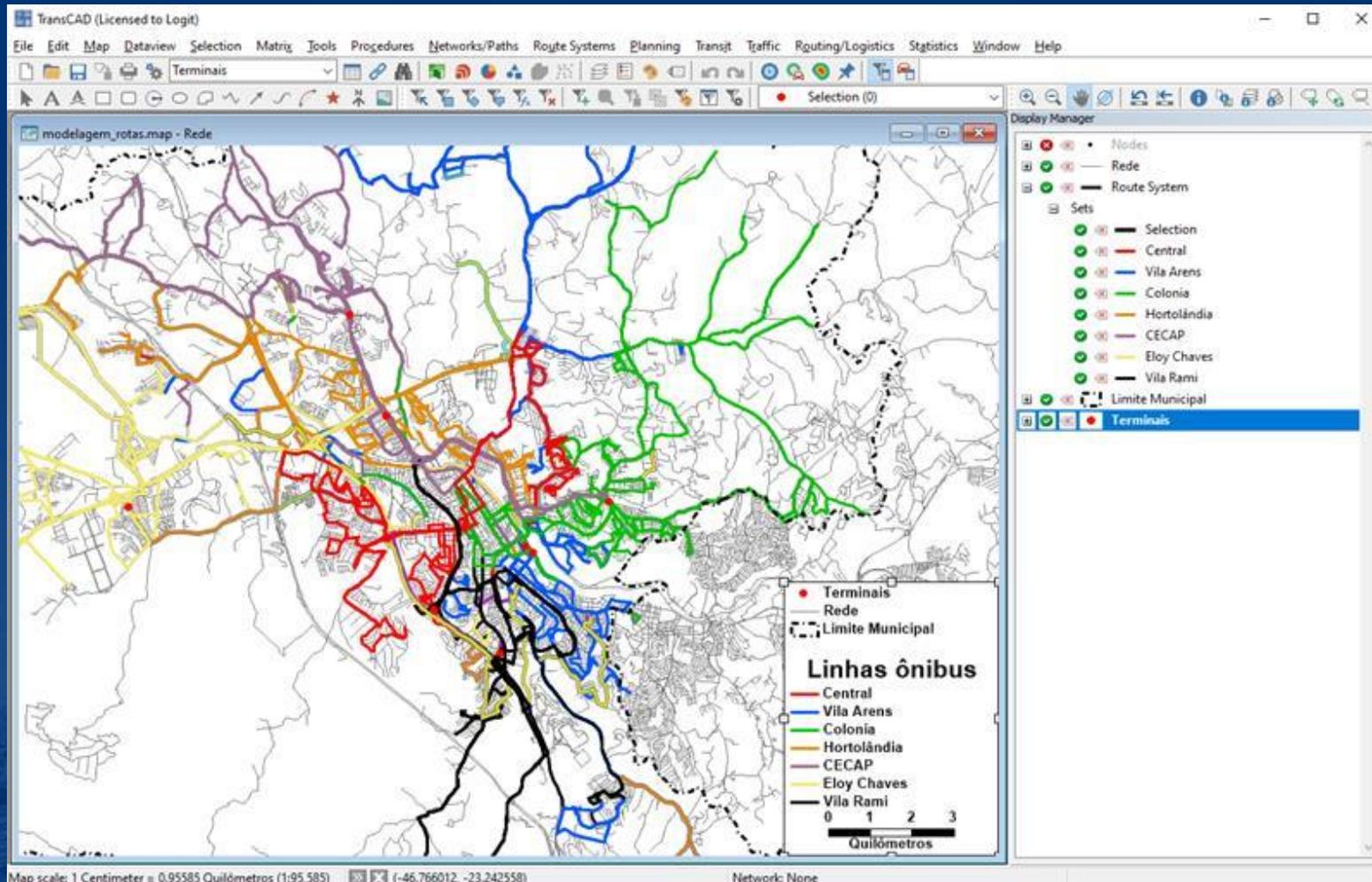
*MODOS MOTORIZADOS*

*RESULTADOS DAS SIMULAÇÕES*

## Indicadores



O objetivo da modelagem é a análise do sistema de transporte da cidade, a previsão e a preparação para decisões tomadas no mundo real. O software utilizado é o TransCAD

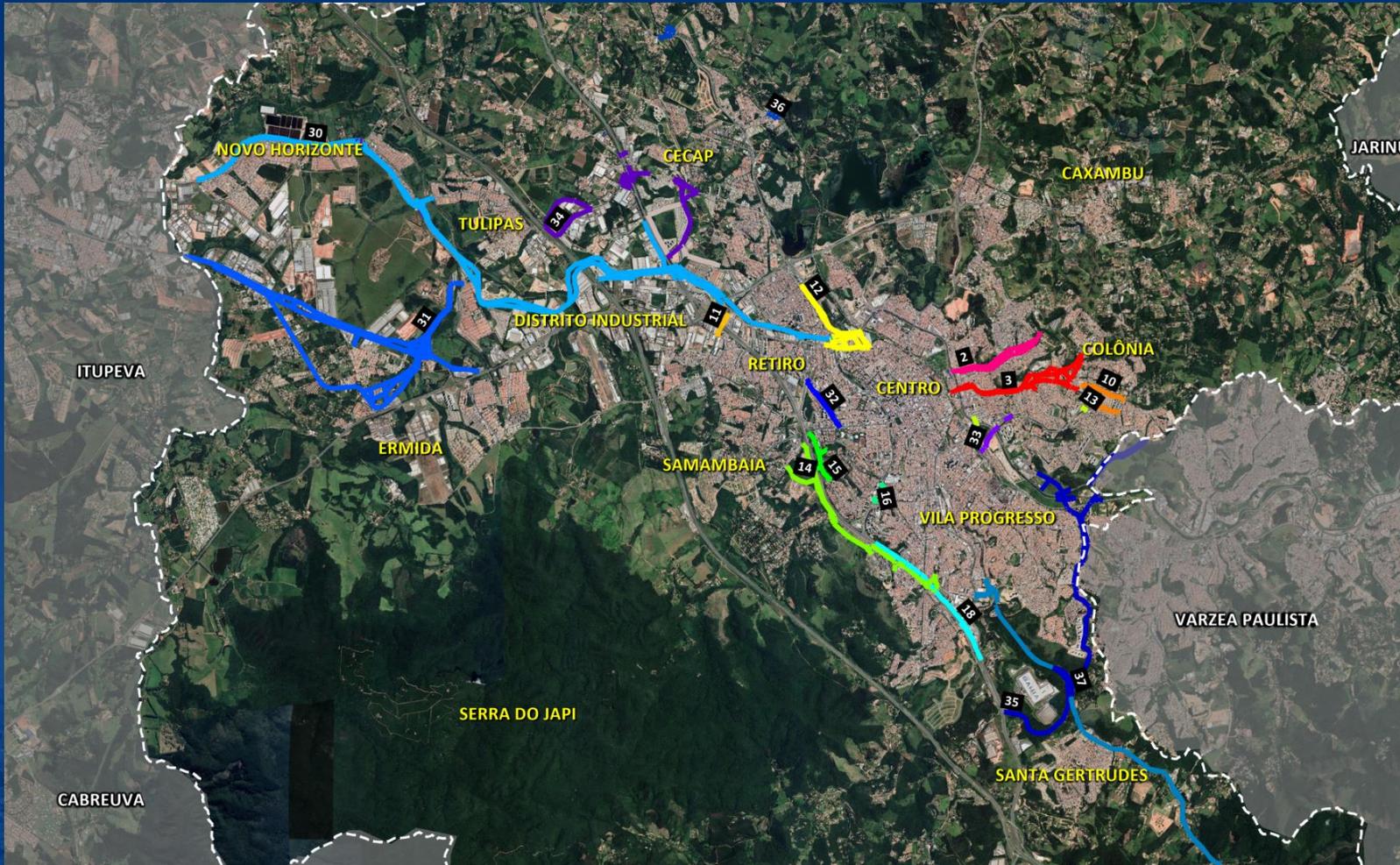


## Indicadores

- Identificar benefícios
- Gerar indicadores comparativos entre cenários
- Hierarquizar as propostas



Os indicadores de desempenho permitem a comparação entre cenários e servem de insumo, no detalhamento, para avaliações técnica, econômica, financeira e ambiental

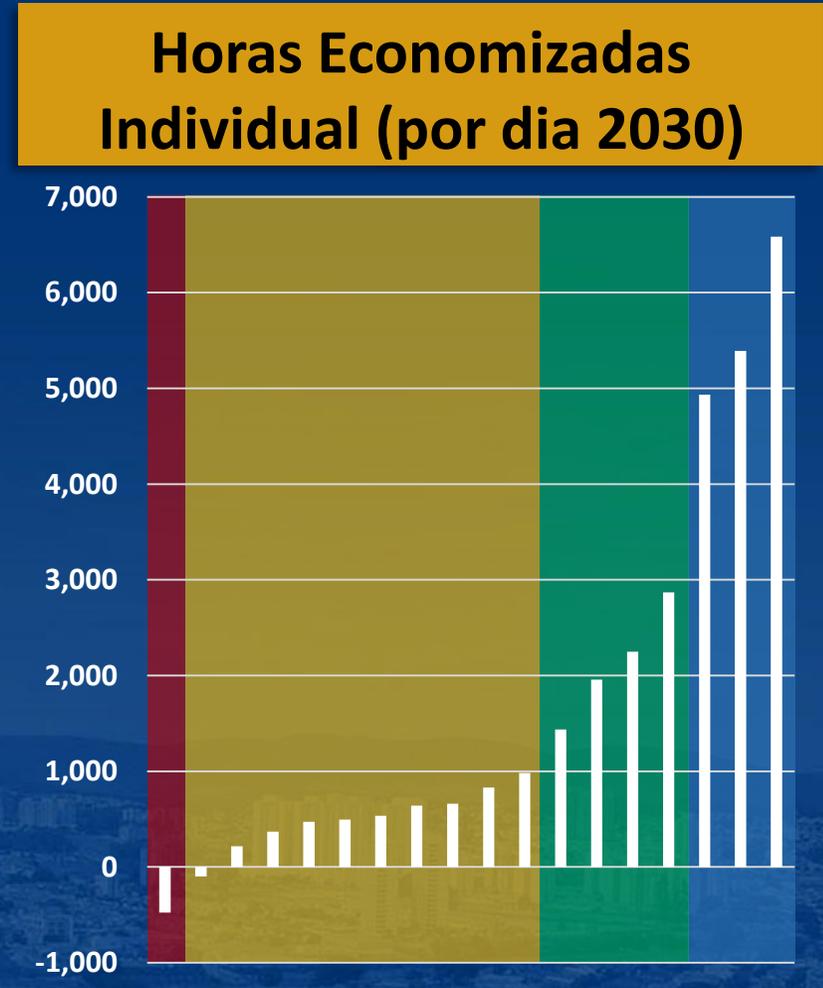
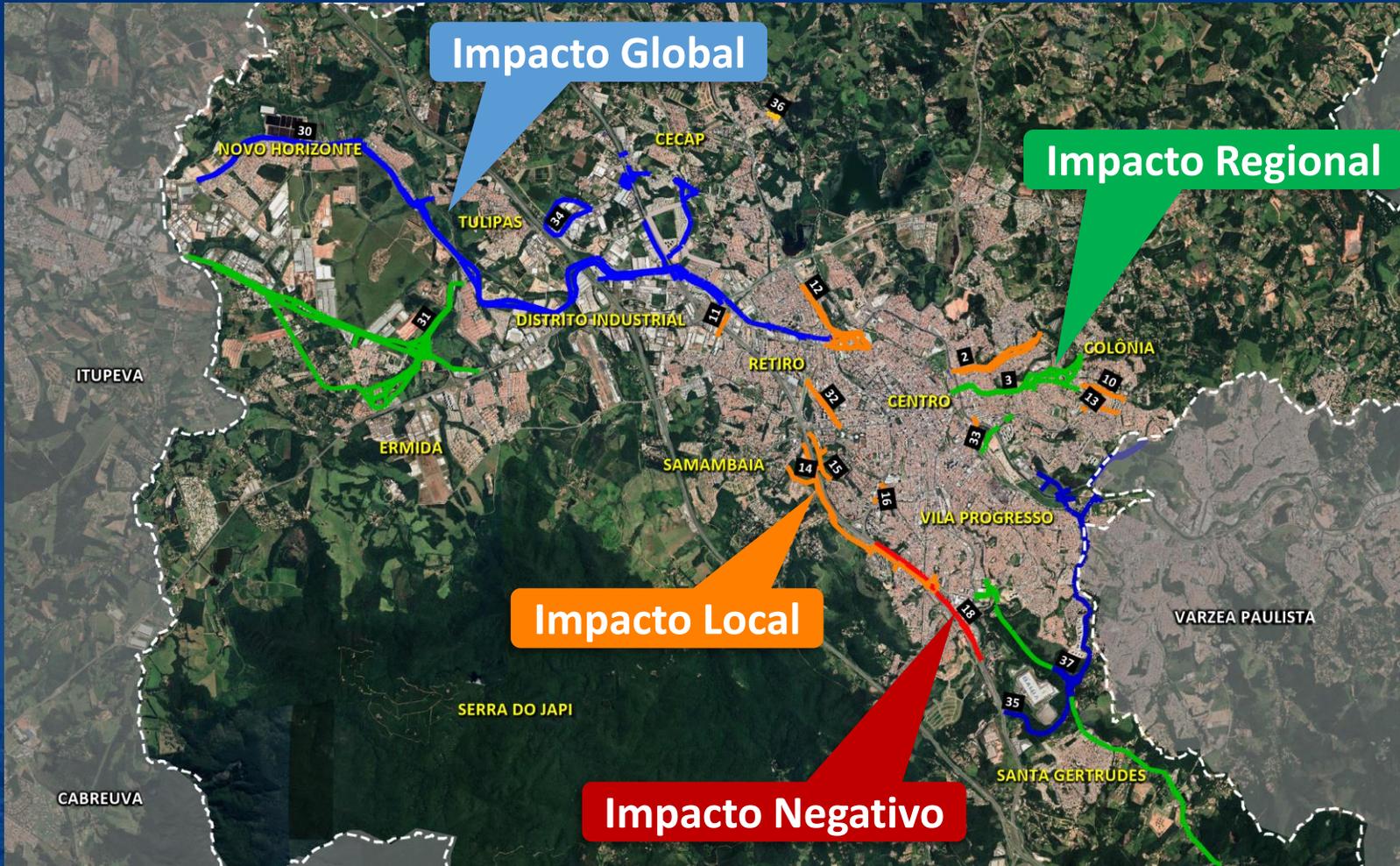


## Indicadores Individual Todos os Cenários (2030)

Indicador	Cenário Base	Cenário Obras	Dif.
Distância Média	9,19 km	9,14 km	(-0,6%)
Tempo Médio	18,6 min	16,3 min	(-12%)
Velocidade Média	29,7 km/h	33,6 km/h	(+13%)
Horas Economizadas	23.010 h/dia		

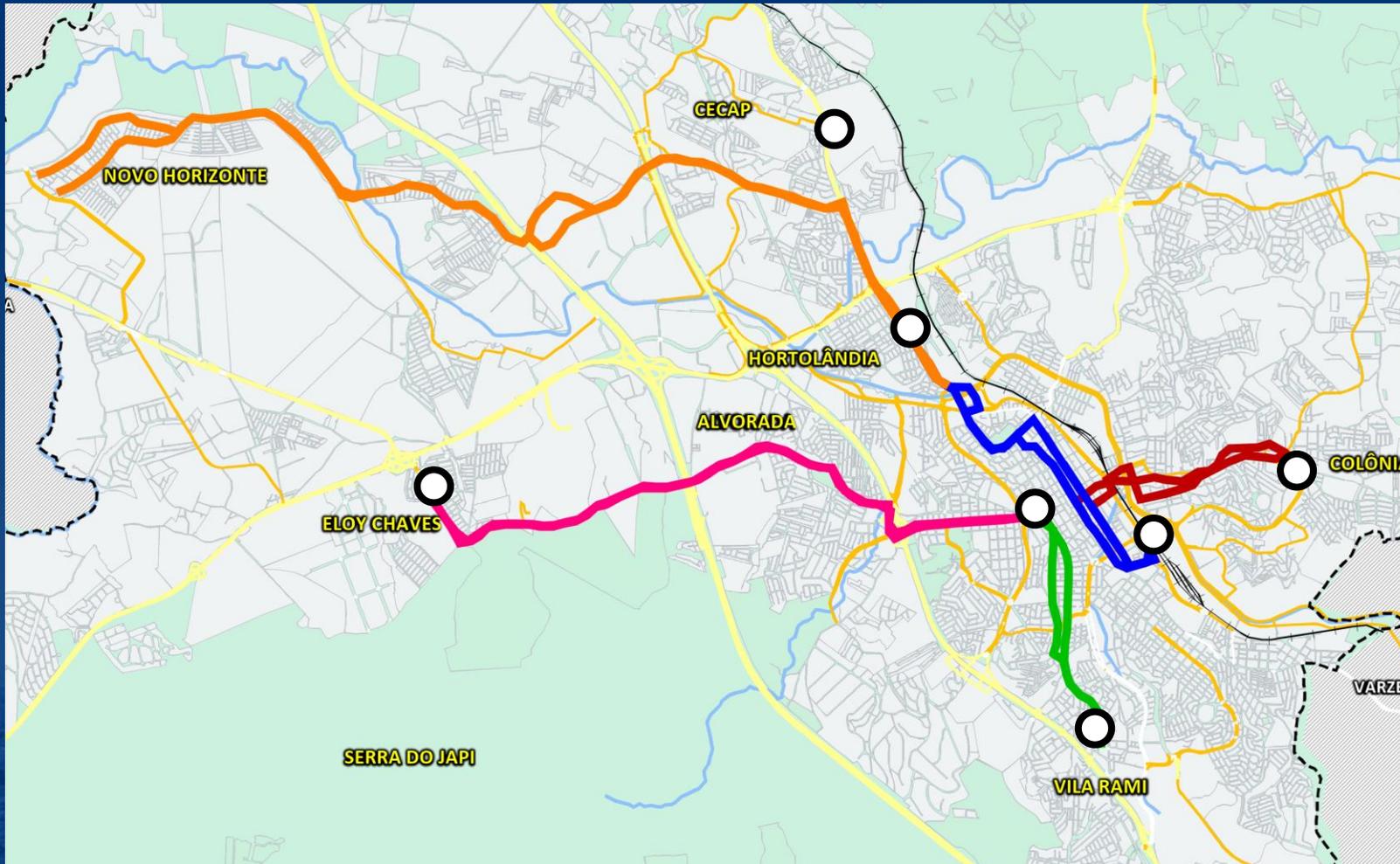


Projetos radiais que facilitam a conexão com o centro apresentam melhores benefícios globais, enquanto as marginais de rodovias e projetos pontuais apresentam benefícios localizados





# Os projetos viários com os melhores benefícios estão alinhados com as propostas de priorização do Transporte Público

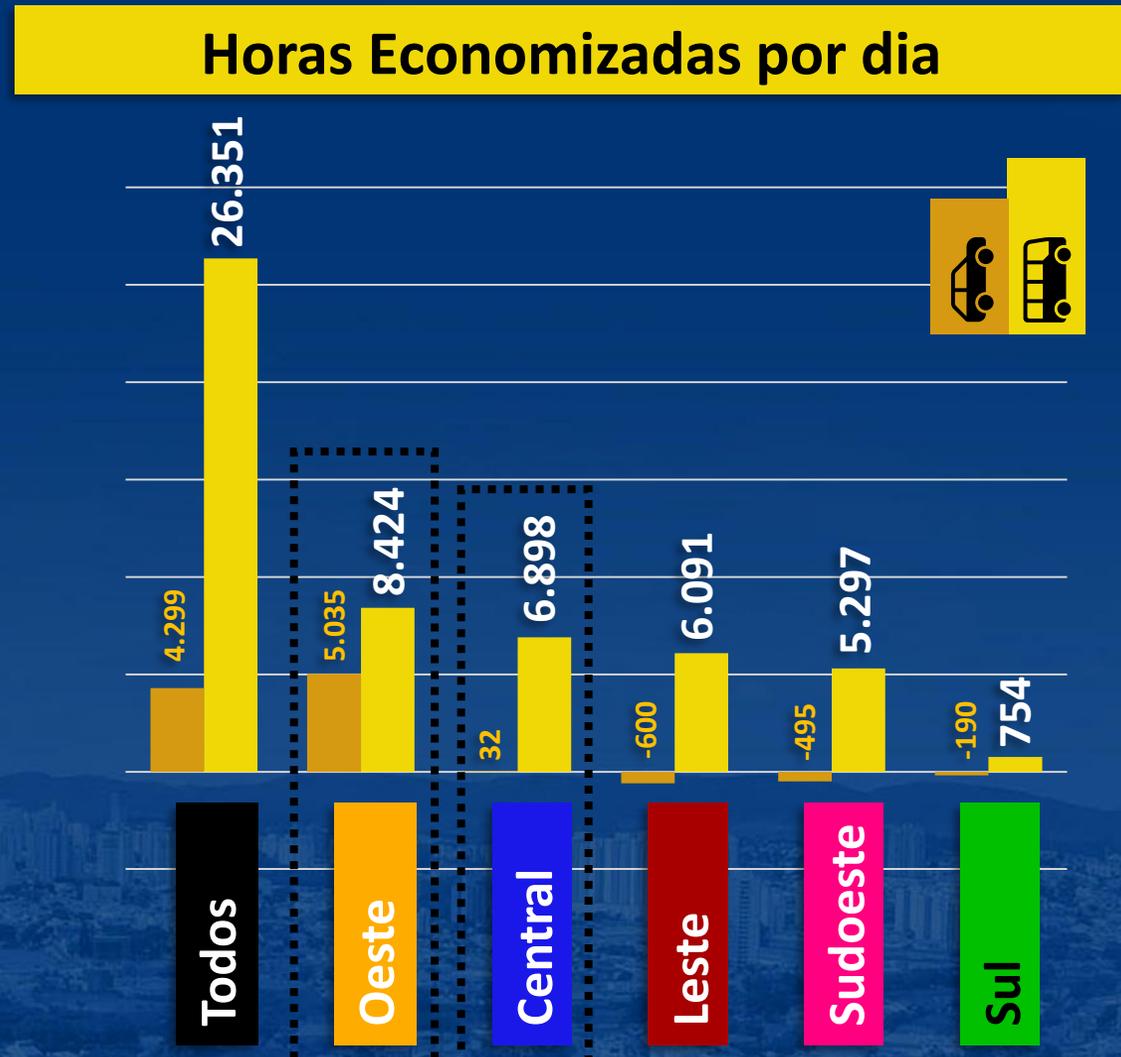
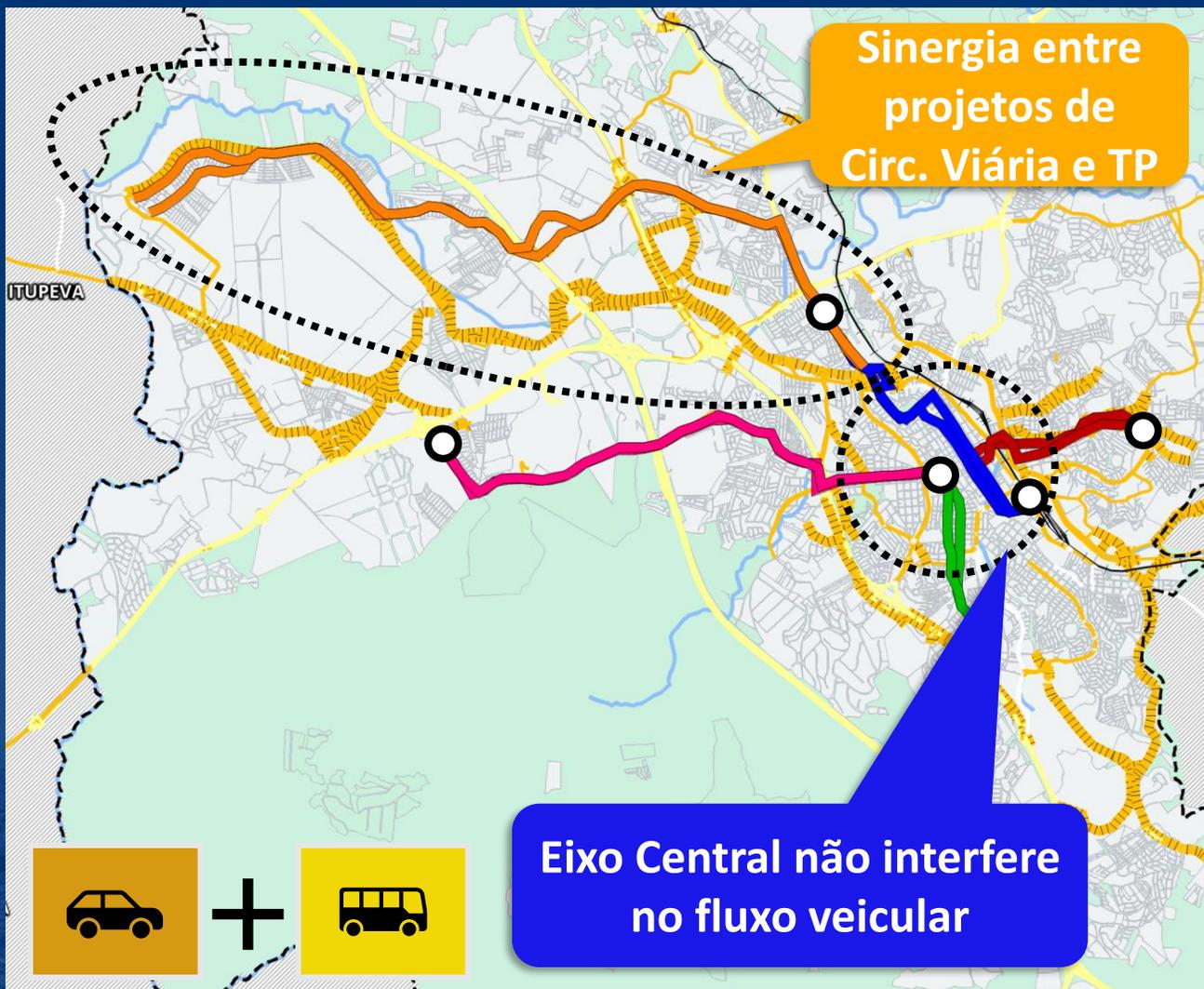


## Indicadores Público Todos os Cenários (2030)

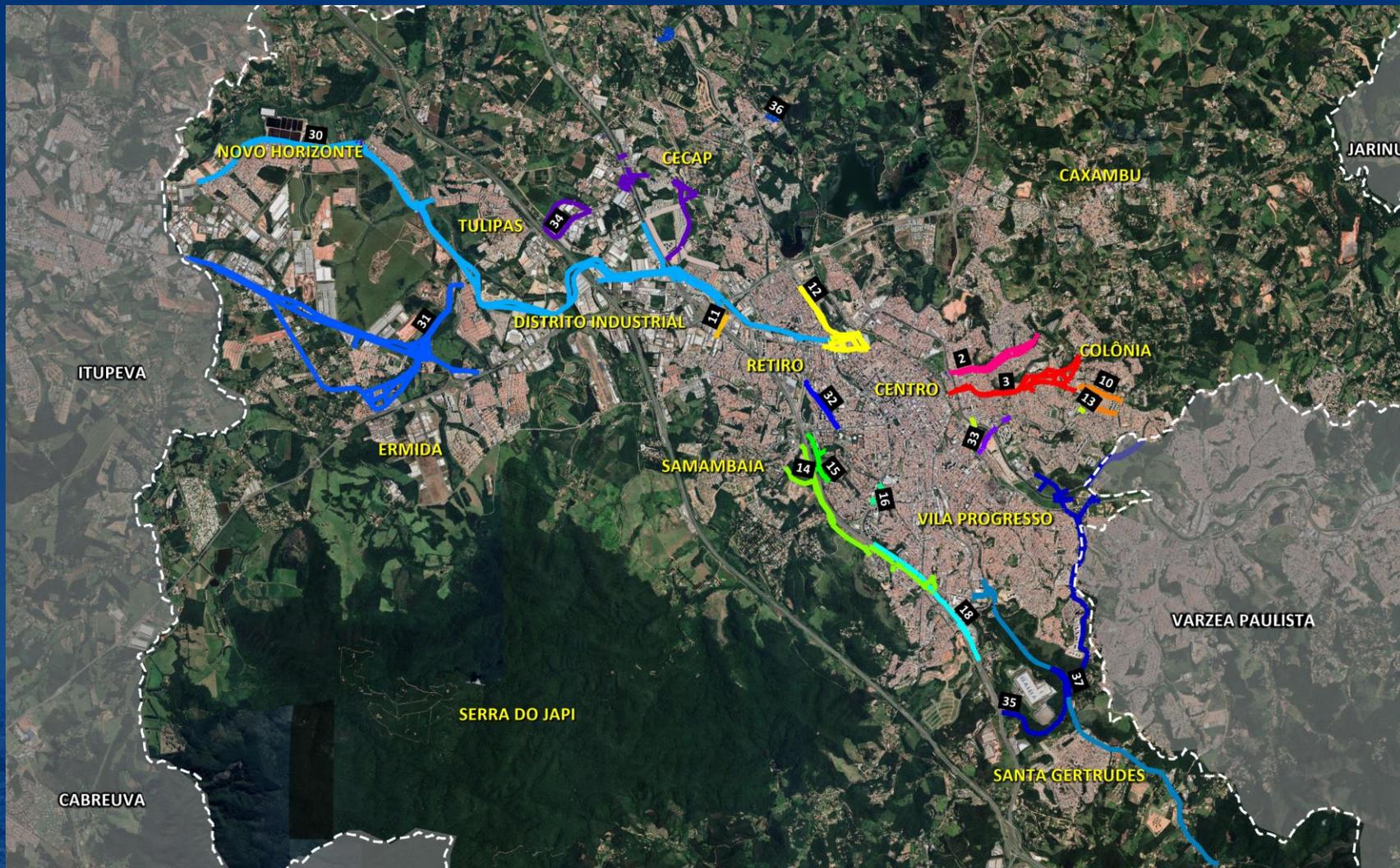
Indicador	Cenário Base	Cenário Obras	Dif.
Distância Média	12 km	11,9 km	(-1,0%)
Tempo Médio	53,9 min	47,7 min	(-11,4%)
Velocidade Média	13,4 km/h	14,9 km/h	(+11,8%)
Horas Economizadas	26.531 h/dia		



Os eixos com melhores indicadores de desempenho de rede foram o Oeste e Central – coincidente com os eixos de maior demanda e frequência de ônibus atualmente



# Os cenários considerados para circulação viária também serão comparados considerando 7 indicadores



Custo



Factibilidade



Desapropriação



Impacto Ambiental



Tempo economizado



Apoio Trans. Público



Pop. Atendida

Com base nesses critérios apresentados, os cenários poderão ser classificados pelo impacto para a mobilidade urbana de Jundiaí e faseados no tempo

### ETAPA I

- Projetos com melhores benefícios
- Soluções de trechos críticos

### ETAPA II

- Projetos com bons benefícios
- Continuidade das soluções propostas

### ETAPA III

- Projetos com médio/baixo benefícios
- Devem ser revisados no desenvolvimento do horizonte

Elaboração  
Propostas PMUJ

10 Anos

# AGENDA



INTRODUÇÃO

REVISÃO DIAGNÓSTICO

DIRETRIZES PMUJ

**PROPOSTAS**

*MODOS MOTORIZADOS*  
*RESULTADOS DAS SIMULAÇÕES*  
*MOBILIDADE ATIVA*

As propostas serão contextualizadas por modo de transporte e posteriormente devem ser integradas, seguindo a ordem de propostas simuláveis primeiro e não simuláveis a seguir

Circ. Viária



Transp. Público



**Modos Motorizados**

- Método Quantitativo
- Grandes fluxos urbanos

Ciclistas



Pedestres



**Mobilidade Ativa**

- Método Quantitativo/Qualitativo
- Eixos prioritários
- Compatibilização com outras ferramentas (zoneamento e projetos recentes)



# Rede Ciclável

Estímulo ao **uso utilitário** da Bicicleta

Constituição de **espaço viário seguro** para circulação

Gestão de conflitos de **segurança viária**

O município possui um plano cicloviário, constante do Plano Diretor prevendo uma malha ciclável de 174 km, mas implantado somente uma rede muito limitada

Também existem ciclovias de lazer ou internas à alguns parques:

-  Parque Engordadouro
-  Parque da Cidade Jardim Botânico
-  Parque Tulipas
-  Vale Azul



8,0 km de ciclovias

Projetos elaborados totalizam mais 56,7 km de vias

Ciclistas



De forma a construir uma rede ciclável completa e conectada foram considerados estudos prévios da prefeitura, diretrizes viárias e propostas da consultoria complementares

Rede Atual

Existentes



Estudadas



Rede que possui projetos detalhados ou estudos geométricos

Idealizadas



Rede sem projetos mas considerada em estudos anteriores da Prefeitura

Rede Proposta PMUJ

Sugestões

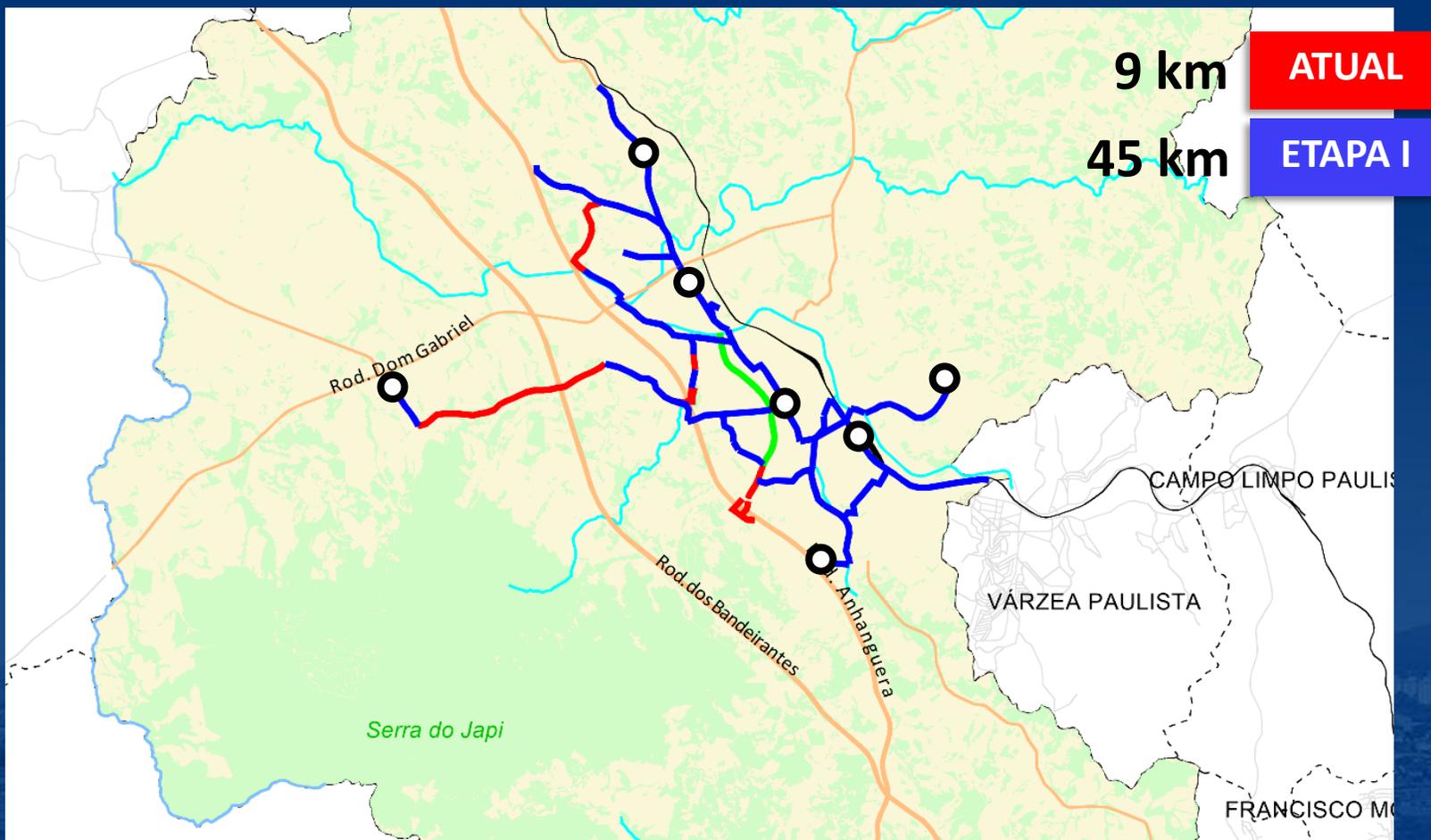


Sugestões complementares da consultoria no âmbito da elaboração do PMUJ

Ciclistas



Os principal conceito norteador desta primeira etapa é a constituição de uma rede básica que seja, de início, perceptível a toda a cidade, de forma a fixar a rede cicloviária como uma opção real para deslocamentos pendulares de curta e média distâncias.

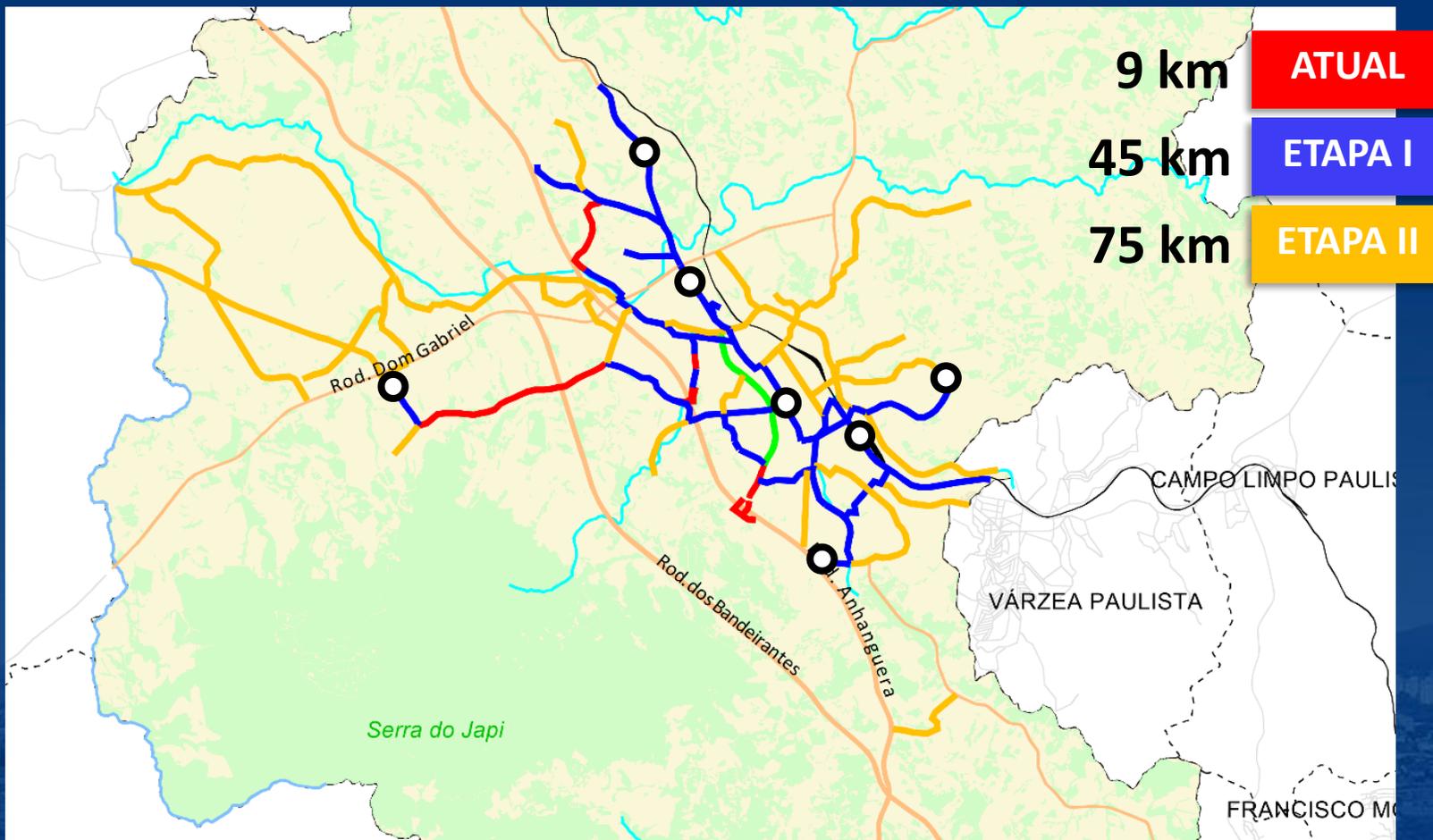


- A ligação do Eixo Cicloviário Sul com a Av. Jundiá (Avenidas Coleta Ferraz, Pedro Blanco e Manoela Vergueiro)
- A conexão dos eixos cicloviários Noroeste e Oeste (Marginal do Córrego das Valquírias)
- A alça da Av. Liberdade (acessibilidade à Prefeitura e outros equipamentos locais)
- A ligação da extremidade norte da ciclovia da Av. União dos Ferroviários ao trecho da R. Odil Campos

Ciclistas



o conceito que preside a formulação da Etapa II é a amplificação do caráter utilitário da rede, por meio da ampliação da infraestrutura cicloviária favorável à alimentação dos terminais de integração

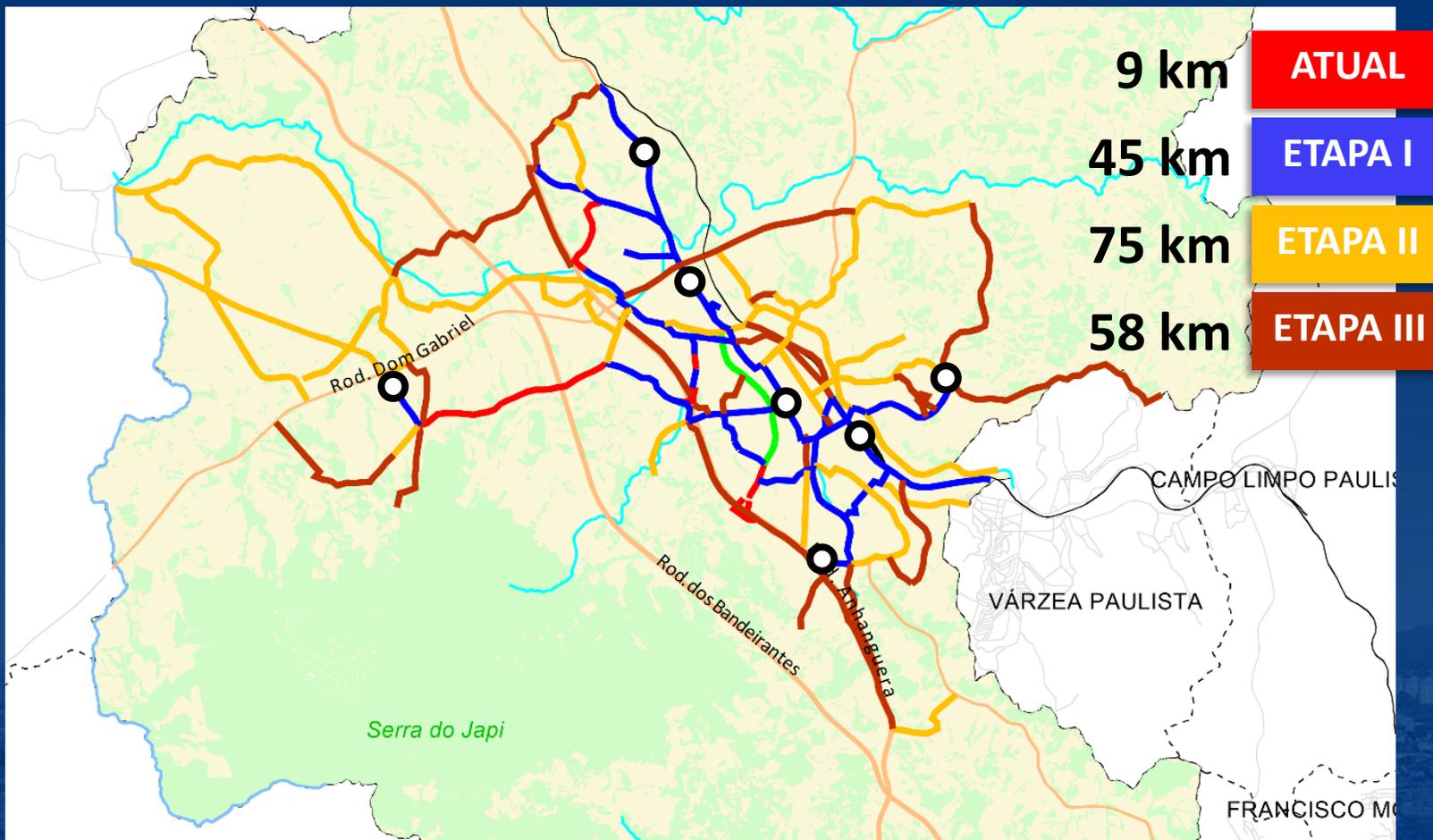


- Av. Antônio Pincinato até a Rodovia Dom Gabriel;
- Av. João Antônio Mecatti, no Distrito Industrial;
- Av. Alceu Damião Peixoto (conexão Av. Antônio Pincinato e da Av. Luiz Latorre)
- Av. Tiradentes (atende ao Horto Florestal)
- Avenidas Manoela Vergueiro e Gustavo Adolfo, (conexão ciclovias das av. Jundiaí e 9 de Julho)
- R. Marechal Deodoro (Centro)

Ciclistas



Etapa III é a consolidação da Rede Cicloviária Municipal em uma dimensão que contemple Jundiaí com uma rede ampla e efetiva, capaz de cumprir sua função primordial de provisão de infraestrutura cicloviária à cidade.



- Av. André Costa
- Eng. Gimenes Molina e Rosicler Torres Batista
- Av. Antônio Pincinato e Luís José Sereno (área rural)
- Av. Clemente Rosa
- Avenidas Leonita Faber Ladeira, Nações Unidas e Rua Recife, compõe um arco Sul-Oeste
- Av. Atibaia
- Av. Luís Benachio
- Av. Armando Giasseti e Rodovia João Cereser



# Caminhabilidade

Melhoria da **fluidez** da área central

Fomentar o **dinamismo econômico**

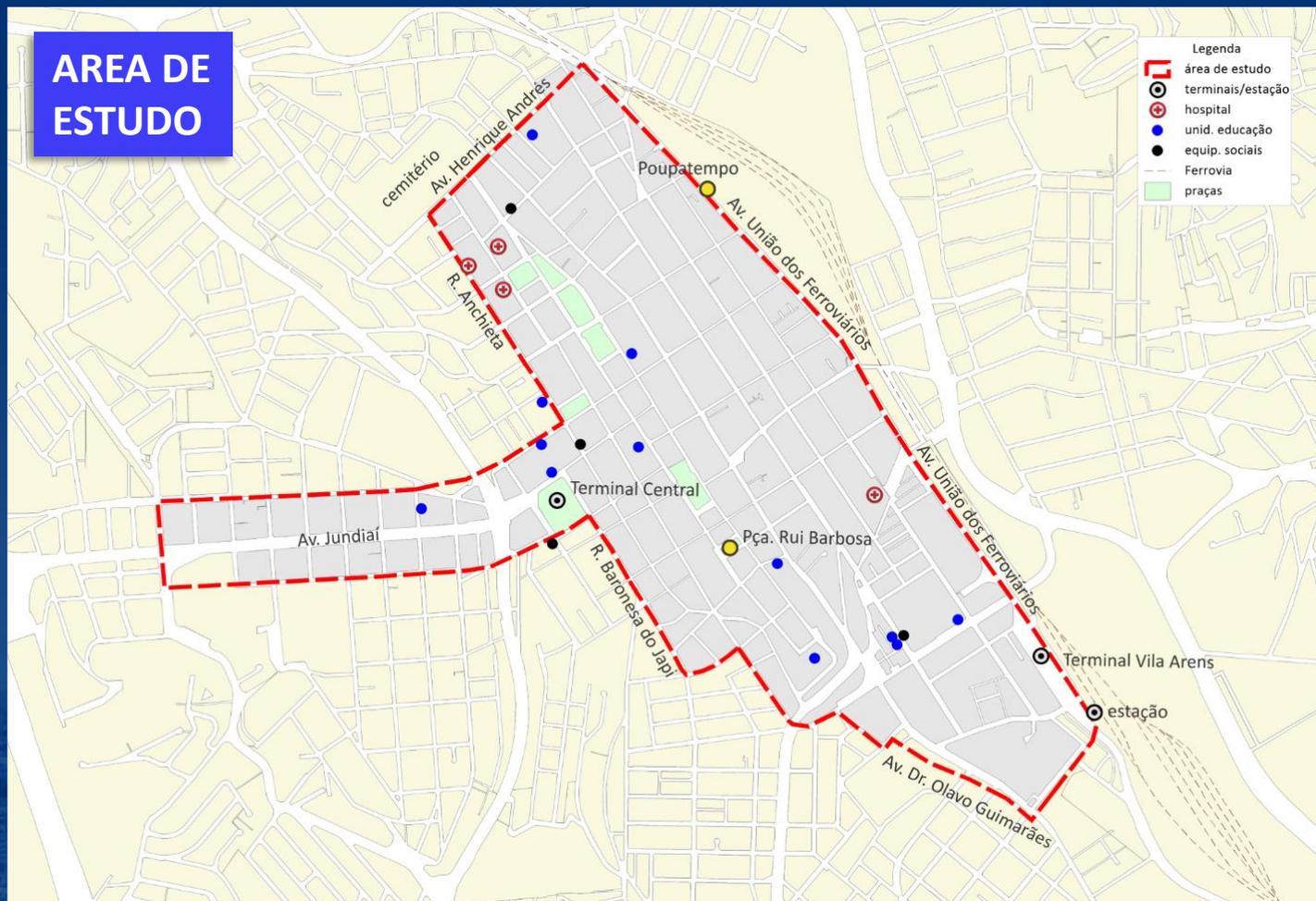
**Requalificação** e ampliação do sistema de espaços públicos

**Adaptação** do centro à circulação de **pessoas com dificuldades de locomoção**

Pedestres



O recorte territorial definido para a realização de intervenções partiu da delimitação do perímetro urbano central que envolva os principais polos geradores de viagens



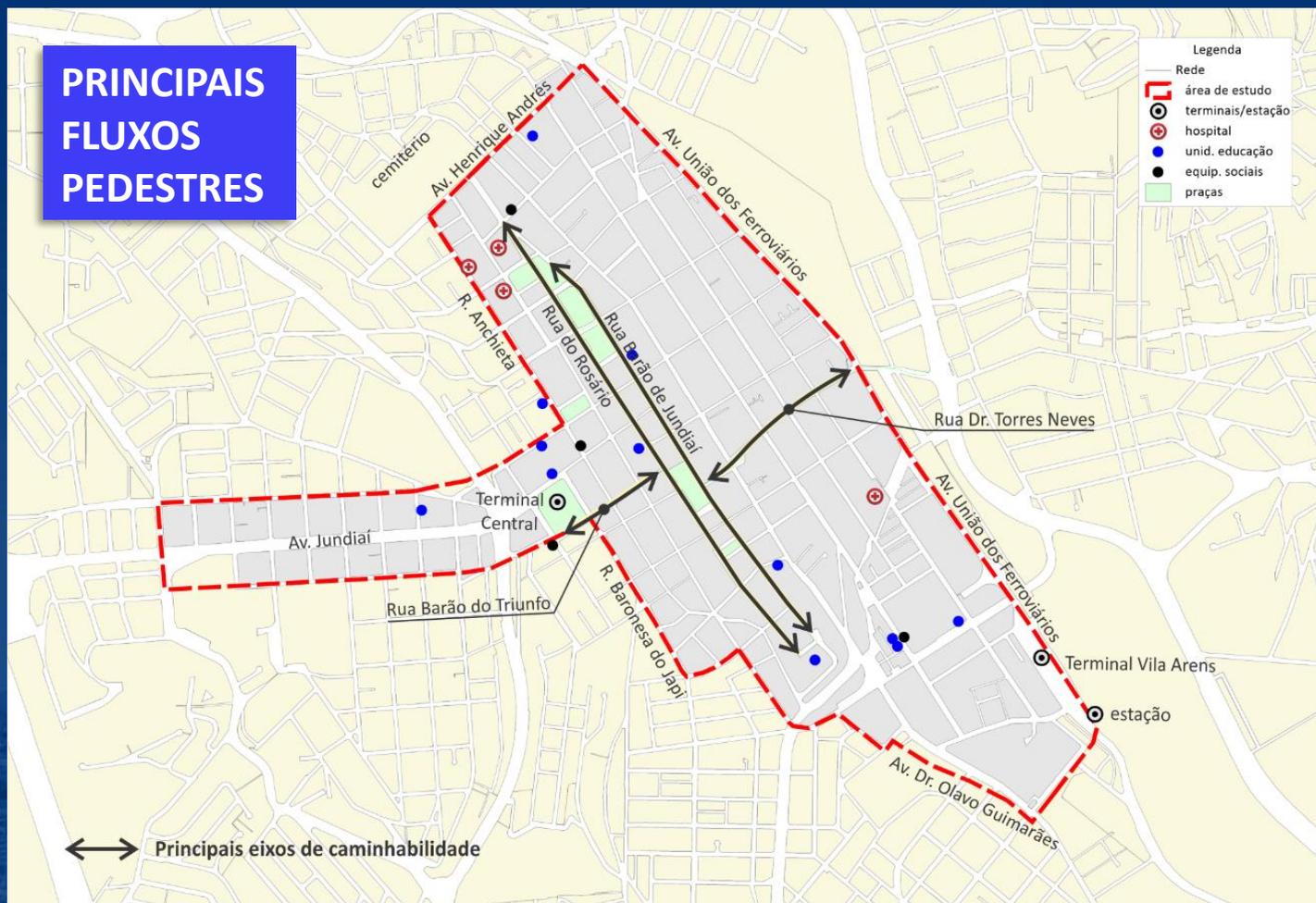
- Principais eixos viários de circula o da área central
- Principais equipamentos urbanos
  - Terminais de  nibus
  - Praça Rui Barbosa (linhas intermunicipais)
  - Hospitais
  - Unidades escolares

Pedestres



O fluxo de deslocamentos a pé no centro é bastante alto devido a ocupação do solo predominantemente comercial e a prestação de serviços na região

PRINCIPAIS  
FLUXOS  
PEDESTRES



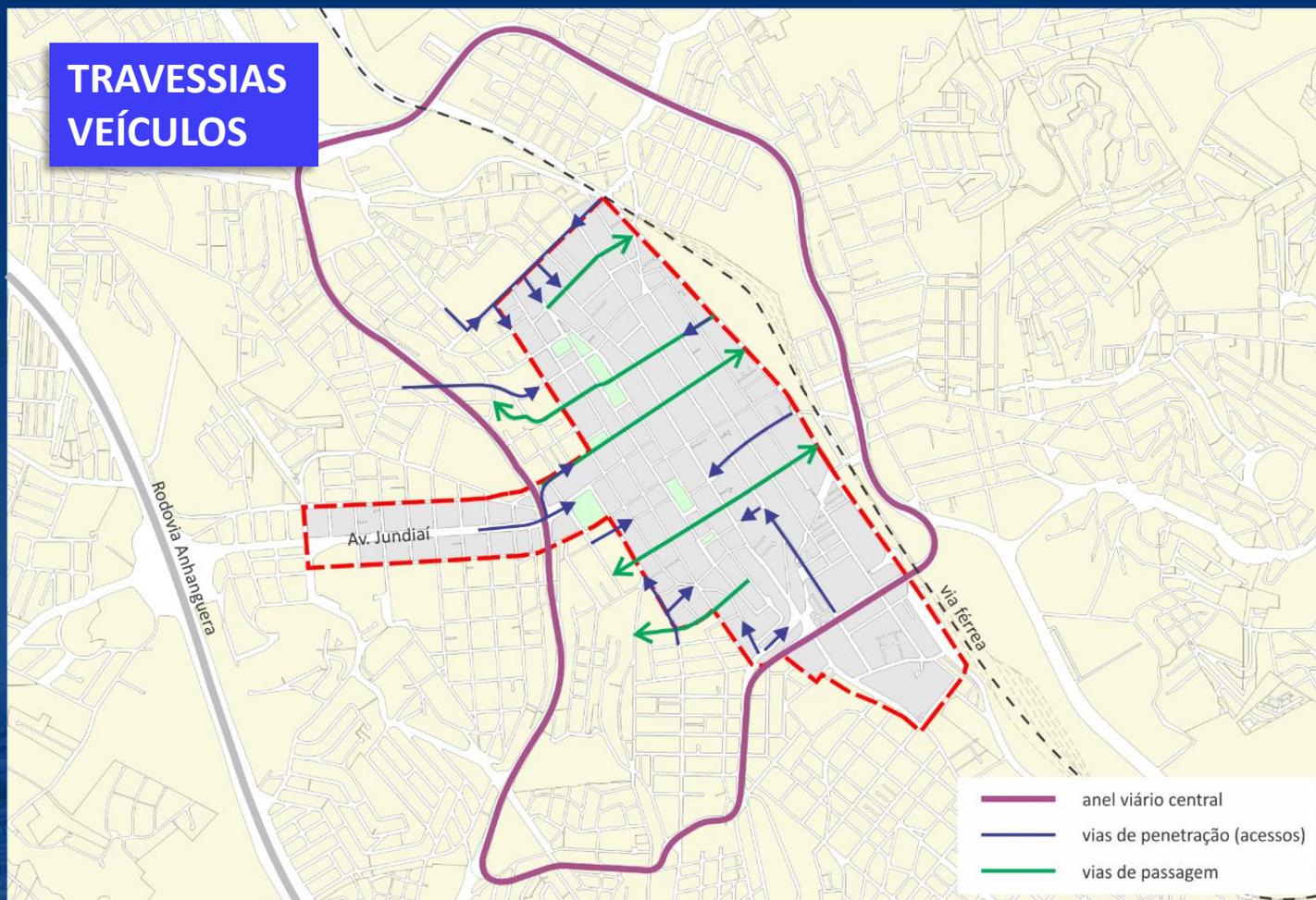
Condi es desfavoráveis e da maior ocupa o do espaço público viário por parte dos automóveis

Pedestres



A priorização da mobilidade não motorizada na área central pressupõe uma reorganização da circulação do tráfego geral.

TRAVESSIAS  
VEÍCULOS



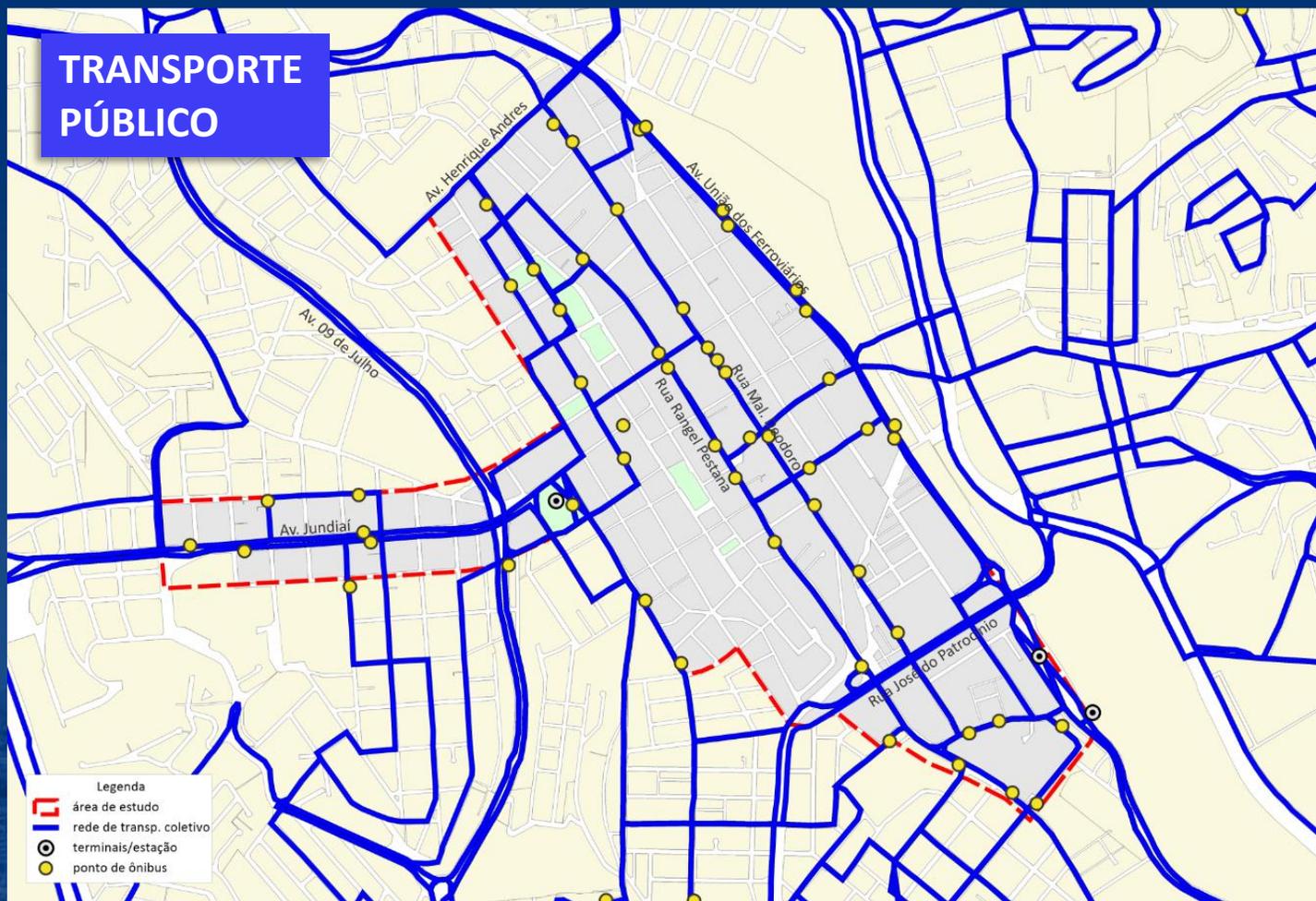
## Vias de Passagem

- R. Benjamin Constant
- R. São Bento
- R. Siqueira de Moraes
- R. Eng. Monlevade
- R. Conde de Montesanto

Pedestres



A área de estudo esta inserida nas proximidades de eixos de transporte público permitindo plena integração



- Terminais de ônibus
- Praça Rui Barbosa (linhas intermunicipais)

Principais eixos de transporte público

- R. Rangel Pestana
- R. Mal. Deodoro
- Av. Jundiaí

Pedestres



A proposta de criação da área de priorização ao modo a pé consiste na implementação de um programa de políticas públicas, de gestão e de investimentos que engloba as seguintes ações:

**Ação 1.1.** Implementação de um Zoneamento de Mobilidade para a área central.

**Ação 1.2.** Reorganização da circulação da área central

**Ação 1.3.** Implantação de uma política de estacionamento de apoio à reorganização da circulação pretendida.

**Ação 1.4.** Implementação de sistema de orientação voltado ao pedestre, ciclistas, portador de deficiência, ao lazer e ao turismo.

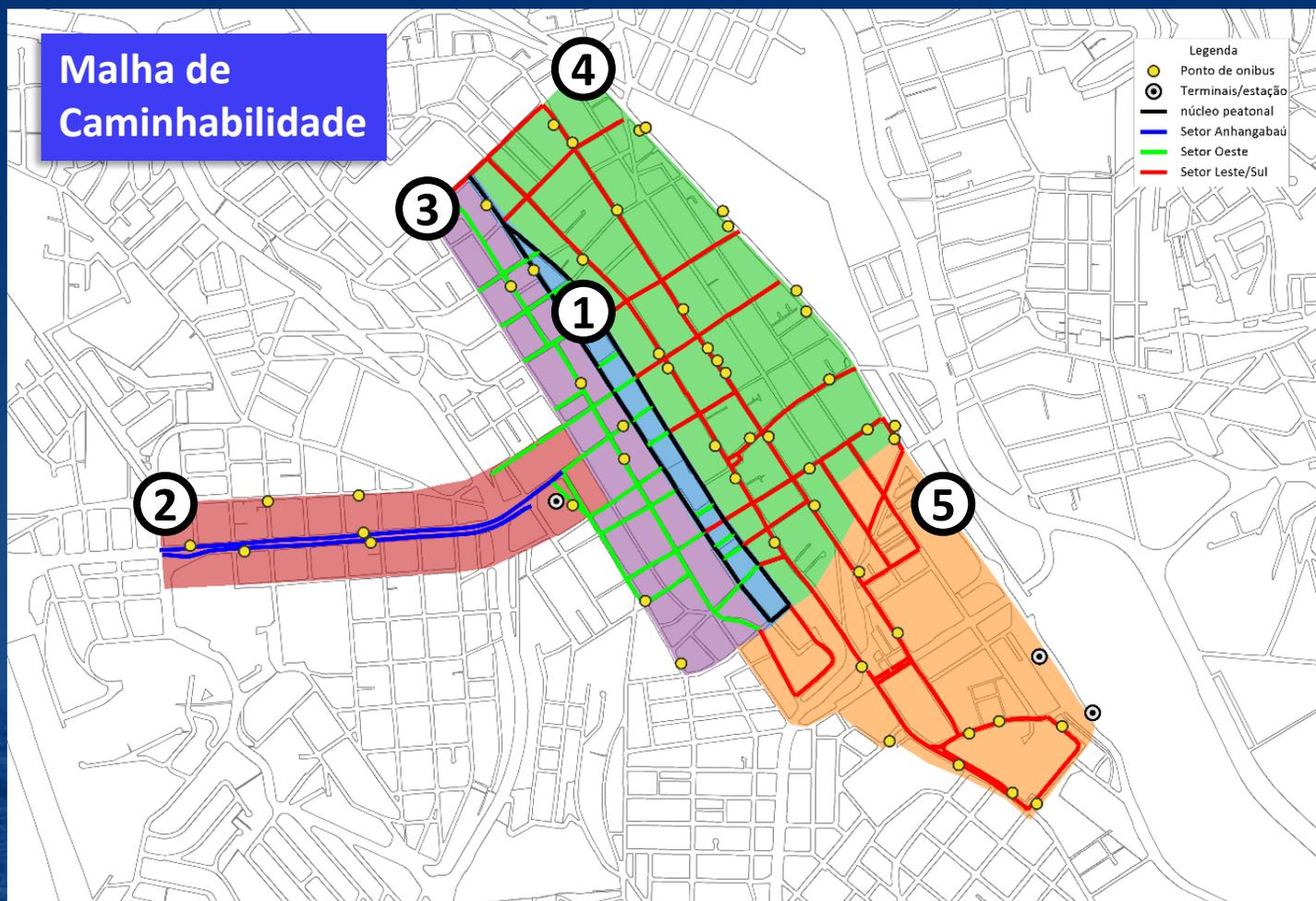
**Ação 1.5.** Elaboração de projeto básico e executivo de desenho urbano



Pedestres



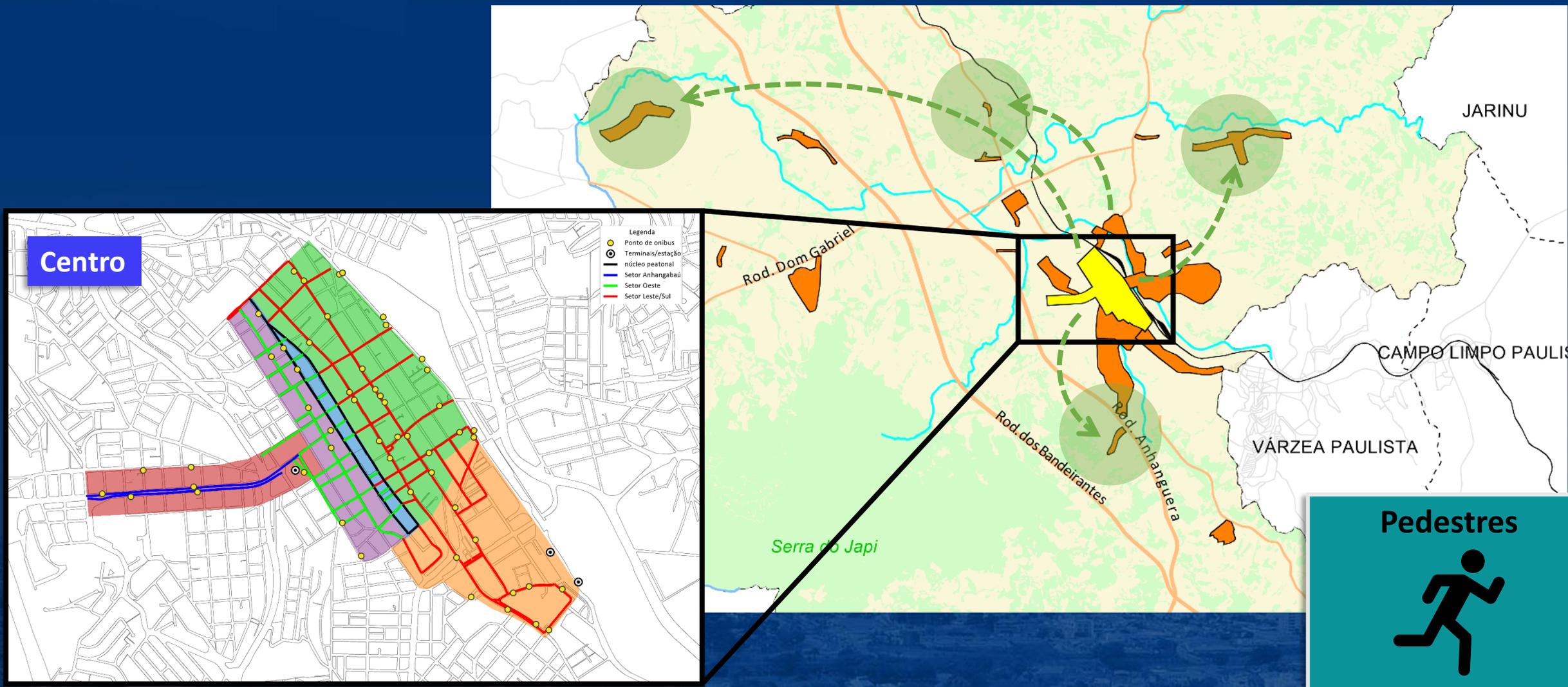
Foi definido um conjunto de vias que serão objeto de projetos de desenho urbano capaz de promover a reconfiguração do espaço público da área central, a fim de adaptar o centro para a implementação de todas as ações necessárias.



## Setores – Zonas de Mobilidade

- ① Núcleo Peatonal
- ② Núcleo Anhangabaú
- ③ Região Oeste
- ④ Região Leste
- ⑤ Região Sul

# As propostas da região central servem de experiência para a reprodução nas diversas centralidades do municípios, no médio e longo prazo



# Plano de Mobilidade Urbana de Jundiaí - PMUJ

2º AUDIÊNCIA PÚBLICA - PROPOSTAS PARA O PMUJ

Jundiaí, 28 de Julho de 2021