

PLANO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE DO MUNICÍPIO DE BAURU

PLANO DE TRABALHO E AÇÃO

PREFEITURA MUNICIPAL DE BAURU

**EMPRESA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO E RURAL
DE BAURU – EMDURB**

BAURU

Nov 2010

Atualizado em abril/2011

LEMA PROPOSTO

A cidade não pode ser pensada como, se um dia, todas as pessoas fossem ter um automóvel.

SUMÁRIO

1	PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE E MOBILIDADE	05
1.2	OBJETIVO GERAL	05
1.3	OBJETIVOS ESPECIFICOS	06
1.4	PRINCIPIOS	06
1.5	DIRETRIZES	08
2	PLANO DE TRABALHO	11
2.1	ETAPAS DO PLANO DE TRABALHO	11
2.1.1	Etapa de Identificação e análise prévia do Plano	11
2.1.2	Diagnóstico do Município (orientação estratégica para o Plano)	12
2.1.2.3	Temas para elaboração do Diagnóstico	12
2.1.2.3.1	Mobilidade Urbana e Rural	12
2.1.2.3.2	Acessibilidade	13
2.1.2.3.3	Sustentabilidade	13
2.1.2.3.4	Circulação	13
2.1.2.3.5	Gestão Democrática da Política de Mobilidade	13
2.1.2.3.6	Educação e Informação	14
2.1.2.3.7	Mobiliário Urbano	14
2.2	Desenvolvimento dos Projetos Executivos (detalhamento de propostas)	14
3	PLANO DE AÇÃO	15
3.1	METODOLOGIA	15
3.2	PROPOSTAS PARA O DESENVOLVIMENTO DOS TRABALHOS	16
3.3	ETAPAS DO PROCESSO	17
3.3.1	1ª Etapa – levantamento técnico	17
3.3.2	2ª Etapa – Discussão com a Comunidade	17
3.3.3	3ª Etapa – Conclusão do Processo	18
3.4	CRONOGRAMA DE AÇÕES	19
	AÇÃO Nº 01 – Elaboração de Plano de Ação PLANTMOB	20
	AÇÃO Nº 0 2 – Nomeação Coordenação, Núcleo Gestor, Equipe Técnica e de Trabalho	21
	AÇÃO Nº 0 3 - Reunião Núcleo Gestor, Equipe Técnica e de Trabalho para distribuição de tarefas	22
	AÇÃO Nº 0 4 - Treinamento Equipe Técnica e de Trabalho – Construção de Cenário no PLANTMOB	23
	AÇÃO Nº 0 5 – Contratação de Consultoria	24

	AÇÃO Nº 0 6 - Elaboração de pesquisa e início de coleta de dados	25
	AÇÃO Nº 0 7 - Início de aplicação das pesquisas de campo e coleta de dados primários e secundários	26
	AÇÃO Nº 0 8 - Tabulação de pesquisas e sistematização dos dados	27
	AÇÃO Nº 0 9 – Desenvolvimento de reuniões Temáticas e grupos representativos dos segmentos interessados no PLANTMOB	28
	AÇÃO Nº 10 - Audiência Pública – Apresentação do Diagnóstico do PLANTMOB e início de recebimento de propostas	29
	AÇÃO Nº 11 - Sistematização de propostas e projetos	30
	AÇÃO Nº 12 – Semana Municipal de Transporte e Mobilidade do Município de Bauru.	31
	AÇÃO Nº 13 – Publicação no Diário Oficial de Bauru do Plano Municipal de Transporte e Mobilidade do	32
4	RECURSOS BÁSICOS	33
4.1	HUMANOS	33
4.1.1	Coordenação Geral	33
4.1.2	Núcleo Gestor	33
4.1.3	Equipe Técnica e Grupo de Trabalho	36
4.1.3.1	EMDURB	37
4.2	MATERIAIS	38
4.3	ORÇAMENTARIOS	38
5	REFERENCIAS	39
	ANEXOS	40

1 PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE E MOBILIDADE

O Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade é um instrumento da política de desenvolvimento urbano, integrado ao Plano Diretor do município, da região metropolitana ou da região integrada de desenvolvimento, contendo diretrizes, instrumentos, ações e projetos voltados à proporcionar o acesso amplo e democrático às oportunidades que a cidade oferece, através do planejamento da infra-estrutura de mobilidade urbana, dos meios de transporte e seus serviços, possibilitando condições adequadas ao exercício da mobilidade da população e da logística de distribuição de bens e serviços. (Brasil¹, 2007. p.34).

O objetivo principal proposto pelo Ministério das Cidades é que o Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade transforme os municípios em cidades sustentáveis e com qualidade de vida.

No Município de Bauru com a conclusão da Lei Municipal 5631 de 22 de agosto de 2008 – Plano Diretor Participativo de Bauru, foi definida a política de mobilidade urbana como instrumento de desenvolvimento urbano de que trata o art 21, inciso XX, e 182, da Constituição Federal, e tem como objeto a interação dos deslocamentos de pessoas e bens com a cidade. Objetiva ainda contribuir para o acesso amplo e democrático à cidade, por meio do planejamento e organização do sistema de mobilidade urbana e regulação dos serviços de transportes urbanos.

1.2 OBJETIVO GERAL

Recomendar soluções aos problemas de mobilidade da população, formulando políticas e planos de desenvolvimento integrados por meio de ações de curto médio e longo prazos, priorizando os anseios e necessidades da população.

¹ BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. PlanMob - Construindo a cidade sustentável. Caderno de referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. 2007.

1.3 OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Garantir mobilidade por meio de opções de transporte multimodal que propiciem segurança, fluidez, conforto e qualidade, priorizando e promovendo o transporte público seguro e sustentável.
- Estimular o envolvimento dos cidadãos para melhoria de todo o sistema de mobilidade através da promoção da educação cidadão e aumento da fiscalização.
- Garantir uma maior participação de entidades representativas da comunidade na gestão do transito, transporte público e uso do solo.
- Estabelecer metas para o desenvolvimento das propostas executivas.
- Elaboração do diagnóstico municipal de Transporte e Mobilidade do Município de Bauru.

1.4 PRINCIPIOS

O Ministério das Cidades através da Secretaria de Mobilidade .. propõe a adoção dos seguintes princípios para a elaboração do Plano de Mobilidade:

1. Diminuir a necessidade de viagens motorizadas, posicionando melhor os equipamentos sociais, descentralizando os serviços públicos, ocupando os vazios urbanos favorecendo a multi-centralidade, como formas de aproximar as oportunidades de trabalho e a oferta de serviços dos locais de moradia.
2. Repensar o desenho urbano, planejando o sistema viário como suporte da política de mobilidade, com prioridade para a segurança e qualidade de vida dos moradores em detrimento da fluidez do tráfego de veículos.
3. Repensar a circulação de veículos, priorizando os meios não motorizados e de transporte coletivo nos planos e projetos – em lugar da histórica predominância dos automóveis – considerando que a maioria das pessoas utiliza estes modos para seus deslocamentos e não o transporte individual. A cidade não pode ser pensada como, se um dia, todas as pessoas fossem ter um automóvel.

4. Desenvolver os meios não motorizados de transporte, passando a valorizar a bicicleta como um meio de transporte importante, integrando-a com os modos de transporte coletivo.

5. Reconhecer a importância do deslocamento dos pedestres, valorizando o caminhar como um modo de transporte para a realização de viagens curtas e incorporando definitivamente a calçada como parte da via pública, com tratamento específico.

6. Reduzir os impactos ambientais da mobilidade urbana, uma vez que toda viagem motorizada que usa combustível, produz poluição sonora, atmosférica e resíduos.

7. Propiciar mobilidade às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade, permitindo o acesso dessas pessoas a cidade e aos serviços urbanos.

8. Priorizar o transporte público coletivo no sistema viário, racionalizando os sistemas, ampliando sua participação na distribuição das viagens e reduzindo seus custos, bem como desestimular o uso do transporte individual.

9. Promover a integração dos diversos modos de transporte, considerando a demanda, as características da cidade e a redução das externalidades negativas do sistema de mobilidade.

10. Estruturar a gestão local, fortalecendo o papel regulador dos órgãos públicos gestores dos serviços de transporte público e de trânsito.

A Lei Municipal 5631/2008 – Plano Diretor Participativo do Município de Bauru, no Artigo 173 estabelece os seguintes princípios a serem contemplados:

- I - acessibilidade urbana como um direito universal;
- II - garantia de acesso dos cidadãos ao transporte coletivo urbano;
- III - desenvolvimento sustentável do município;
- IV - eficiência e eficácia na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - transparência e participação social no planejamento, controle e avaliação da política de mobilidade urbana;
- VI - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de transporte urbano;
- VII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;

VIII - garantir a diversidade das modalidades de transporte, respeitando as características dos setores, priorizando o transporte coletivo, que é estruturante, sobre o individual, os modos não-motorizados, em especial as ciclovias e a valorização, conforto e segurança do pedestre;

IX - garantir a mobilidade inclusiva, como direito básico de todo cidadão;

X - implantar a gestão de Mobilidade, de forma sistêmica entre transporte, planejamento urbano de uso e ocupação do solo e sistema viário. A gestão deve ser integrada ao Plano Diretor Municipal e aos Planos Setoriais;

XI - contemplar a mobilidade e transporte regional, desenvolvendo as características logísticas existentes;

XII - garantir o controle da expansão urbana, a universalização do acesso à cidade, a melhoria da qualidade ambiental, e o controle dos impactos no sistema de mobilidade gerados pela ordenação do uso do solo;

XIII - proteger e preservar o meio ambiente com políticas redutoras dos níveis de poluição do ar e sonora;

1.5 DIRETRIZES

O Planejamento Participativo é o eixo principal a ser orientado nos processos de elaboração do Plano de Transporte e Mobilidade. Sob esse ponto de vista, o Ministério das Cidades sugere as seguintes diretrizes:

- Prover espaços adequados para toda a população do município e garantir instrumentos para que a propriedade urbana e rural cumpra a sua função social.
- Reverter a lógica que orienta as políticas urbanas que realocam as classes populares em lugares distantes, sem infra-estrutura, onde o preço da terra é mais baixo.
- Descentralizar as atividades, melhorando seu acesso, criar espaços econômicos nas áreas periféricas, redistribuir setores econômicos industriais e comerciais em todo o território.

- Preservar a qualidade ambiental das áreas rurais, diversificando as atividades.

A Lei Municipal 5631/2008 – Plano Diretor Participativo do Município de Bauru, no Artigo 174, com o objetivo de garantir o direito de locomoção urbana e reduzir o tempo de viagem necessário à realização das diversas atividades, proporcionando opção de escolha no modo de transporte aos usuários, estabelece as seguintes diretrizes:

- I – integração com a política de uso e controle do solo urbano;
- II – diversidade e complementaridade entre serviços e modos de transportes urbanos;
- III – mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e bens;
- IV – incentivo à inovação tecnológica e à adoção de energias renováveis e não poluentes;
- V – priorização aos modos de transporte coletivo e não-motorizados;
- VI – definir a rede estrutural do município;
- VII – estabelecer controle de velocidade nas vias principais;
- VIII – ampliar o sistema viário, com indicação das melhorias necessárias na estruturação viária existente, com a finalidade de redução dos congestionamentos nos corredores do sistema viário urbano;
- IX – definir corredores exclusivos para transportes públicos de passageiros;
- X – definir locais para estacionamento de veículos próximo às áreas centrais, com a finalidade de evitar congestionamentos na área central;
- XI – elaborar projeto específico para usos que gerem impacto no tráfego;
- XII – estimular o uso de transporte coletivo;
- XIII – dotar o município de locais de paradas de transportes coletivos que apresentem conforto e segurança aos usuários, com o não impedimento do fluxo dos veículos nas vias expressas e avenidas, com paradas do tipo baia para coleta de usuários quando possível;
- XIV – definir rotas para transporte de cargas pesadas ou perigosas;
- XV – firmar convênios com órgãos federais e estaduais com objetivo de controle e licenciamento dos veículos, de forma a promover ações de fiscalização;

XVI – manter calçadas em perfeitas condições de uso, utilizando para critérios de acessibilidade as normas da ABNT e legislações pertinentes, deixando passarela de 1,50m (um metro e meio), no mínimo, independentemente dos espaços ocupados por árvores, rebaixamento de guias ou outros equipamentos urbanos, tanto o Poder público como os proprietários de imóveis;

XVII – criar transportes intermodais proporcionando facilidades na mudança do tipo de transporte, bicicletários, estacionamentos entre outros;

XVIII – rever padrões viários, com o objetivo de reduzir a velocidade em áreas residenciais aumentando a segurança dos pedestres;

2 PLANO DE TRABALHO

O Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade do Município de Bauru será elaborado sob orientação do Ministério das Cidades e através de parcerias estratégicas com Instituições de Ensino e Pesquisa e outros órgãos afins.

A proposta consiste em adotar a versão executiva, acrescentando à visão estratégica (com estabelecimento de diretrizes gerais do sistema de mobilidade, modelo de financiamento e de gestão pública, somadas a uma relação de ações, programas e projetos com vistas à sua implementação) um maior detalhamento das propostas, como por exemplo, elaborar um plano de investimentos e e um modelo de financiamento para o Plano Diretor de Mobilidade e Transporte, bem como a elaboração dos seguintes projetos: operacional, tecnológico, de infraestrutura urbana e institucional. (Brasil², 2007. p. 24, adaptado).

2.1 ETAPAS DO PLANO DE TRABALHO

Para facilitar o trabalho, a organização dos trabalhos serão divididas em 3 fases distintas, descritas a seguir.

2.1.1 Etapa de Identificação e análise prévia do Plano

- **Capacitação da equipe** - O objetivo desta capacitação é permitir que todos os membros do Grupo Gestor [especialistas (técnicos que trabalham diariamente nas questões do planejamento urbano e de transportes) e não-especialistas (demais profissionais representantes da sociedade)] possam ter uma visão mais abrangente de todos os aspectos que envolvem a questão da Mobilidade Urbana Sustentável no município.

² BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. PlanMob - Construindo a cidade sustentável. Caderno de referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. 2007.

- Elaboração de material técnico sobre os problemas de mobilidade no município
 - Fase a *coleta de dados* para atualização da base de dados gráfica (digital) do município
 - Elaboração de material contendo os problemas de mobilidade a serem discutidos nas consultas públicas.

2.1.2 Diagnóstico do Município (orientação estratégica para o Plano)

Deverá abordar:

- Aspectos sócio-econômicos;
- Avaliação de oferta e demanda local;
- Logística urbana e rural;
- Infraestrutura existente;
- Circulação de pessoas a pé e por outros modos de transporte (bicicleta, transporte coletivo, etc.);
- Avaliação da Política de Transporte e Mobilidade existente;
- Levantamento de legislação específica sobre o assunto.

2.1.2.3 Temas para elaboração do Diagnóstico

2.1.2.3.1 Mobilidade Urbana e Rural

- a. Infraestrutura viária
 - i. Sistema Viário Urbano
 - ii. Sistema Viário Rural
- b. Sistema de Transporte Coletivo
- c. Transporte de Cargas
- d. Transporte Regional
- e. Transporte Intermodal

- f. Transporte Urbano
- g. Transporte Rural
- h. Transporte Escolar

2.1.2.3.2 Acessibilidade

- a. Barreiras fixas
- b. Acessos Viários Urbanos
- c. Acessos Viários Rural

2.1.2.3.3 Sustentabilidade

- a. Meio ambiente e transportes
- b. Impacto ambiental dos meios de transporte

2.1.2.3.4 Circulação

- a. Sistema de transporte não motorizado
 - i. Infraestrutura para pedestres
 - ii. Ciclovias/ciclofaixas – ciclistas
- b. Circulação de pessoas em transporte coletivo
- c. Segurança física
- d. Acidentes

2.1.2.3.5 Gestão Democrática da Política de Mobilidade

- a. Gestão pública do transporte
- b. Participação da Sociedade
- c. Autoridades e operadores

2.1.2.3.6 Educação e Informação

- a. Programas de Educação no Trânsito
- b. Demanda e oferta existente

2.1.2.3.7 Mobiliário Urbano

- a. Inventários físicos

2.2 Desenvolvimento dos Projetos Executivos (detalhamento de propostas)

Os técnicos do Município desenvolverão os projetos executivos com apoio do Diagnóstico do Município.

3 PLANO DE AÇÃO

O Plano de Ação para elaboração do Plano de Mobilidade do Município de Bauru tem por objetivo apresentar uma proposta metodológica e fomentar as ações a serem desenvolvidas pelas equipes engajadas nos trabalhos.

Apresenta-se de forma geral uma breve conceituação sobre mobilidade urbana, propostas de princípios, diretrizes e ações que deverão ser respeitados, conforme orientações do Ministério das Cidades - Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana e a Lei Municipal 5631/2008 – Plano Diretor Participativo do Município de Bauru.

O período proposto para o desenvolvimento deste Plano de Ação é de novembro de 2010 a dezembro de 2012.

3.1 METODOLOGIA

Para o estabelecimento da metodologia a ser aplicada, este Plano de Ação respeitará o Plano Diretor Participativo do Município de Bauru, as recomendações do Ministério das Cidades e as **orientações da Coordenação Geral e do Grupo Gestor**.

O Artigo 176 do Plano Diretor Participativo do Município de Bauru estabelece que o Plano de Transporte e de Mobilidade Urbana deverá contemplar no mínimo:

- I - o transporte coletivo urbano;
- II - a circulação viária e de orientação de tráfego, priorizando o transporte coletivo e não-motorizado;
- III - a circulação de pedestres e ciclistas;
- IV - elaboração de um plano de acessibilidade para o Município que inclua diretrizes para eliminação de barreiras arquitetônicas na cidade.(curto, médio e longo prazo)
- V - as infra-estruturas de integração de duas ou mais modalidades de transporte;

VI - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de transporte urbano;

VII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.

As atividades a serem desenvolvidas deverão seguir a metodologia participativa, e a construção de cenários. (curto, médio e longo prazo)

Faz-e necessário ainda que o PLANTMOB seja integrado com as Políticas Públicas de Habitação, Saneamento e Meio Ambiente.

O modelo a ser seguido deverá contemplar o desenvolvimento estratégico do Município voltado para a mobilidade urbana e rural.

Bauru é um Município que se destaca pela localização estratégica no Estado de São Paulo e no País e identificar essas particularidades respeitando o desenvolvimento sustentável do Município fará com que o PLANTMOB possa nortear as Políticas de Desenvolvimento Urbano e Rural.

3.2 PROPOSTAS PARA O DESENVOLVIMENTO DOS TRABALHOS

Para o desenvolvimento dos trabalhos é proposto:

- ✓ Formação de Grupo Gestor inter-institucional contemplando o Poder Público local e representações da comunidade;
- ✓ Nomeação de grupo Técnico e de Trabalho;
- ✓ Contratação de consultoria externa para avaliação do Diagnóstico Municipal;
- ✓ Levantamento de dados primários e secundários;
- ✓ Aplicação de Pesquisas de Campo – por eixos temáticos;
- ✓ Criação de link para comunicação nos *sites* da Prefeitura de Bauru e EMDURB;

- ✓ Desenvolvimento de propostas utilizando a construção de cenários futuros visando a sustentabilidade, integrando-se com o Plano Local de Habitação.
- ✓ Utilização das divisões territoriais descritas no Plano Diretor Participativo de Bauru – Setores de Planejamento Urbano e Rural;
- ✓ Reuniões Temáticas por segmentos e por temas pré definidos;
- ✓ Intersetorialidade entre Secretarias Municipais e órgãos de interesses no PLANTMB;
- ✓ Outros recursos.

3.3 ETAPAS DO PROCESSO

3.3.1 1ª Etapa – levantamento técnico

- Equipe técnica e consultores desenvolvem o Diagnóstico Municipal de Transporte e Mobilidade;
- Discussões entre Secretarias da Prefeitura, EMDURB, DAE e outros para elaboração de propostas preliminares;

3.3.2 2ª Etapa – Discussão com a Comunidade

- Divulgação do texto base
- Reuniões Temáticas por segmentos e por temas pré definidos para apresentação do processo e discussão de propostas e projetos preliminares;
- Sistematização das contribuições;
- Elaboração do documento final;
- Desenvolvimento da Semana do Transito e Mobilidade para apresentação das propostas e projetos, e votação e aprovação de documento final por delegados eleitos.

3.3.3 3ª Etapa – Conclusão do Processo

- Divulgação/publicização do documento final contendo o Diagnóstico do Município e as propostas e projetos, através de criação de link (Internet) e publicação no Diário Oficial do Município.

3.4 CRONOGRAMA DE AÇÕES

O desenvolvimento de cada ação ficará a cargo do Grupo Técnico e de Trabalho, sob orientação e aprovação do Núcleo Gestor.

Ação	Prazo	Descrição
01	Nov/2010	Elaboração de Plano de Ação do PLANTMOB
02	Jan a março/2011	Nomeação Coordenação, Núcleo Gestor, Equipe Técnica e de Trabalho
03	Fev/2011 (a partir)	Reunião Núcleo Gestor, Equipe Técnica e de Trabalho para distribuição de tarefas.
04	Maio/2011	Treinamento Equipe Técnica e de Trabalho – Construção de Cenário no PLANTMOB-
05	Maio a junho/2011	Contratação de Consultoria
06	Abril/2011	Elaboração de pesquisa e início de coleta de dados
07	Maio a julho/2011	Aplicação das pesquisas de campo e coleta de dados primários e secundários
08	jul/2011	Tabulação de pesquisas e sistematização dos dados
09	Maio a ago/2011	Desenvolvimento de reuniões Temáticas e grupos representativos dos segmentos interessados no PLANTMOB
10	agosto/2011	Audiência Pública – Apresentação do Diagnóstico do PLANTMOB e início de recebimento de propostas
11	Set/out/2011	Sistematização de propostas e projetos
12	nov/2011	Semana Municipal de Transporte e Mobilidade do Município de Bauru
13	dez/2011 a jan/2012	Publicação no Diário Oficial de Bauru do Plano Municipal de Transporte e Mobilidade do Município de Bauru – PLANTMOB aprovado e referendado em Assembléia.

AÇÃO Nº 01 – Elaboração de Plano de Ação PLANTMOB

O que será feito?	Porque?	Quem fará?	Quando será feito?	Onde Será feito?	Como será feito?
Elaboração do Plano de Ação do PLANTMOB	O Plano de Ação para elaboração do Plano de Mobilidade do Município de Bauru tem por objetivo apresentar uma proposta metodológica e fomentar as ações a serem desenvolvidas pelas equipes engajadas nos trabalhos.	<ul style="list-style-type: none"> • Antonio Mondelli Junior – EMDURB • Fabiana Lima - EMDURB 	Em novembro de 2010	EMDURB	Através de pesquisas e consultas em materiais disponíveis no Ministério das Cidades – Sec Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana

AÇÃO Nº 0 2 – Nomeação Coordenação, Núcleo Gestor, Equipe Técnica e de Trabalho

O que será feito?	Porque?	Quem fará?	Quando será feito?	Onde Será feito?	Como será feito?
Nomeação Coordenação, Núcleo Gestor, Equipe Técnica e de Trabalho	Necessidade de grupo para orientar o desenvolvimento dos trabalhos, oportunizando qualidade e transparência no processo.	Prefeito Municipal	JAN/MARÇO - 2011	Publicação no Diário Oficial do Município	<ul style="list-style-type: none"> •Coordenação – liderada pelo Prefeito, seguidos dos Secretários Municipais do Planejamento, Meio Ambiente, Agricultura e presidente da EMDURB. •Núcleo Gestor – formado por representantes do Poder Público e Sociedade Civil; •Equipe Técnica e de Trabalho – formado por indicações das Secretarias Municipais, DAE e EMDURB

AÇÃO Nº 03 - Reunião Núcleo Gestor, Equipe Técnica e de Trabalho para distribuição de tarefas

O que será feito?	Porque?	Quem fará?	Quando será feito?	Onde Será feito?	Como será feito?
Reunião Núcleo Gestor, Equipe Técnica e de Trabalho para distribuição de tarefas	Para que se possa cumprir os prazos pré-estabelecidos, há necessidade de início imediato dos trabalhos.	1 – Reunião Geral com Grupo Gestor 2 – Reunião Geral com Grupo Gestor e Grupo Técnico e de Trabalho 3 – Reunião com Técnicos da EMDURB	fevereiro – 2011 (a partir)	Nas dependências da Prefeitura Municipal de EMDURB e/outros	Em primeiro lugar será apresentada a proposta geral do Plano de Mobilidade e segue com as demais providencias. Reuniões temáticas previamente agendadas.

SUGESTÃO PARA FORMAÇÃO DAS EQUIPES DE TRABALHO:

- 1 – EQUIPE DE SISTEMATIZAÇÃO E INFRAESTRUTURA
- 2 – EQUIPE DE DESENVOLVIMENTO DE PESQUISAS
- 3 – EQUIPE DE ANÁLISE E DESENVOLVIMENTO DE PROJETOS
- 4 – EQUIPE DE MOBILIZAÇÃO
- 5 – DIVISÃO DA EQUIPE PARA COORDENAÇÃO DE TEMAS E GRUPOS TEMÁTICOS

AÇÃO Nº 0 4 - Treinamento Equipe Técnica e de Trabalho – Construção de Cenário no PLANTMOB

O que será feito?	Porque?	Quem fará?	Quando será feito?	Onde Será feito?	Como será feito?
Treinamento Equipe Técnica e de Trabalho – Construção de Cenários no PLANTMOB	Necessidade de estabelecer metodologia para padronização dos trabalhos. A aplicação da técnica de construção de cenários é recomendada por diversas instancias.	SENAC - Bauru	Mai - 2011;	Nas dependências do SENAC	O SENAC desenvolverá metodologia especifica para o grupo Técnico e de trabalho, com conteúdo adaptado sobre os temas a serem abordados no PLANTMOB. CUSTO: EMDURB – paga seus técnicos DEMAIS – verificar se pode ser via Gabinete do Prefeito ou cada Secretaria paga o técnico indicado.

AÇÃO Nº 0 5 – Contratação de Consultoria

O que será feito?	Porque?	Quem fará?	Quando será feito?	Onde Será feito?	Como será feito?
Contratação de Consultoria	Para o desenvolvimento do PLANTMOB faz-se necessário a contratação de consultorias específicas visando nortear os trabalhos de maneira correta. Outra consultoria que deve ser contratada é para o desenvolvimento do Plano específico para o Sistema de Transporte Coletivo.	Em estudo	Maio/junho - 2011	Em estudo	Contratação pela EMDURB de serviços de consultoria para apoio técnico e ao PLANTMOB.

AÇÃO Nº 06 - Elaboração de pesquisa e início de coleta de dados

O que será feito?	Porque?	Quem fará?	Quando será feito?	Onde Será feito?	Como será feito?
Elaboração de pesquisa e início de coleta de dados	Necessidade de levantamento de dados específicos sobre comportamentos e opiniões de usuários visando subsidiar a implantação de programas e projetos para melhorias e atendimento das necessidades dos cidadãos.	Equipe de Pesquisa da EMDURB; Atualmente a EMDURB conta com um setor de pesquisa.	Abril/ 2011	As pesquisas serão desenvolvidas e organizadas a partir dos Setores de Zoneamentos delimitados no PDP;	Após do levantamento das necessidades a partir das propostas e diretrizes descritas no PLANTMOB será elaborado formulários que serão aplicados e tabulados visando subsidiar o desenvolvimento de projetos Setoriais.

AÇÃO Nº 07 - Início de aplicação das pesquisas de campo e coleta de dados primários e secundários

O que será feito?	Porque?	Quem fará?	Quando será feito?	Onde Será feito?	Como será feito?
Início de aplicação das pesquisas de campo e coleta de dados primários e secundários	Necessidade de levantamento de dados reais junto aos usuários e dados primários e secundários para subsidiar o Diagnóstico do Município de Bauru.	Coordenado pela equipe de Pesquisa e de Sistematização.	Maio/Julho - 2011	Nos setores de Planejamento descritos no PDP; Consultas a fontes de dados primários e secundários como IBGE, SEAD, CAGED, RAIS, e outros.	Aplicação de formulários por equipes da EMDURB e parcerias com Instituições de Ensino. Levantamento de dados primários e secundários sob a responsabilidade da técnica Fabiana Lima

AÇÃO Nº 08 - Tabulação de pesquisas e sistematização dos dados

O que será feito?	Porque?	Quem fará?	Quando será feito?	Onde Será feito?	Como será feito?
Tabulação de pesquisas e sistematização dos dados	A organização dos dados faz-se necessários para subsidiar os projetos a serem desenvolvidos.	Equipe de Pesquisas e Sistematização do PLANTMOB	Julho/ 2011	EMDURB	Sistematização e tabulação das respostas.

AÇÃO Nº 09 – Desenvolvimento de reuniões Temáticas e grupos representativos dos segmentos interessados no PLANTMOB

O que será feito?	Porque?	Quem fará?	Quando será feito?	Onde Será feito?	Como será feito?
Desenvolvimento de reuniões Temáticas e grupos representativos dos segmentos interessados no PLANTMOB	Para que o PLANTMOB se torne efetivo e eficiente faz-se necessário uma melhor aproximação junto aos diversos segmentos da sociedade e Poder Público.	Equipe de Mobilização e técnicos designados	Mai/Agosto - 2011	A definir	Em reuniões temáticas com a apresentação do que é o PLANTMOB, em seguida discussões que irão subsidiar a construção de cenários futuros para o Município de Bauru.

AÇÃO Nº 10 - Audiência Pública – Apresentação do Diagnóstico do PLANTMOB e início de recebimento de propostas

O que será feito?	Porque?	Quem fará?	Quando será feito?	Onde Será feito?	Como será feito?
Apresentação do Diagnóstico do PLANTMOB e início de recebimento de propostas	Com a conclusão do Diagnóstico do Município, visando a transparência no processo e a oportunidade de participação dos cidadãos, a Audiência Pública servirá como instrumento para a apresentação para todos os seguimentos do PLANTMOB, assim como publicizar seu conteúdo para discussão e fomentar novos projetos que podem contribuir no processo,	Equipes do PLANTMOB	Agosto - 2011	Preferencialmente na Câmara Municipal.	Mobilização dos vários setores da Sociedade, principalmente das áreas voltadas aos temas relacionados ao PLANTMOB. Abertura de período de 15 dias para recebimento de propostas através de formulário disponibilizado no site da Prefeitura e EMDURB para recebimento somente on-line.

AÇÃO Nº 11 - Sistematização de propostas e projetos

O que será feito?	Porque?	Quem fará?	Quando será feito?	Onde Será feito?	Como será feito?
Sistematização de propostas e projetos	Necessidade de organização de dados coletados visando um melhor entendimento e leitura técnica dos temas abordados.	Equipe de Sistematização	Setembro/Outubro - 2011	EMDURB	Organização e compilação de dados.

AÇÃO Nº 12 – Semana Municipal de Transporte e Mobilidade do Município de Bauru.

O que será feito?	Porque?	Quem fará?	Quando será feito?	Onde Será feito?	Como será feito?
Semana Municipal de Transporte e Mobilidade do Município de Bauru	Com a conclusão do Diagnóstico e a avaliação dos projetos e programas, há necessidade de Institucionalização do PLANTMOB.	Equipe PLANTMOB	Novembro - 2011	A definir	Durante uma semana a equipe do PLANTMOB deverá organizar atividades onde estarão em divulgação e discussão os projetos desenvolvidos durante o processo de elaboração do PLANTMOB. No ultimo dia será apresentado o PLANTMOB e deverá ser colocado em votação para e referendado por representantes do Poder Público e Sociedade Civil.

AÇÃO Nº 13 – Publicação no Diário Oficial de Bauru do Plano Municipal de Transporte e Mobilidade do Município de Bauru – PLANTMOB aprovado e referendado em Assembléia.

O que será feito?	Porque?	Quem fará?	Quando será feito?	Onde Será feito?	Como será feito?
Publicação no Diário Oficial de Bauru do Plano Municipal de Transporte e Mobilidade do Município de Bauru – PLANTMOB aprovado e referendado em Assembléia.	A divulgação do PLANTMOB deverá ser ampla para que todos os segmentos da Sociedade e Poder Público possam acompanhar sua implantação.	Prefeitura Municipal de Bauru	Dezembro/ 2011 – janeiro/2012	Diário Oficial do Município de Bauru	Publicação no Diário Oficial do Município de Bauru

4 RECURSOS BÁSICOS

4.1 HUMANOS

4.1.1 Coordenação Geral

A coordenação geral do Plano Diretor de Transporte e Mobilidade de Bauru estará a cargo da Prefeitura Municipal de Bauru – Secretaria do Planejamento e Empresa Municipal do Desenvolvimento Urbano e Rural de Bauru.

Para garantir o processo participativo, fora criado o Núcleo Gestor com representantes do Poder Público e Sociedade Civil, além da nomeação de equipe técnica e de trabalho.

4.1.2 Núcleo Gestor

O Núcleo Gestor coordenará o processo de elaboração do Plano de Transporte e Mobilidade e é composto por membros do Poder Público e Sociedade Civil local.

O Decreto 11.501 de 21 de março de 2011 constitui o Núcleo Gestor com os seguintes representantes:

I - MEMBROS DO PODER PÚBLICO EXECUTIVO

Titulares:

1. Aldevar Carlos Andrioli Departamento de Estrada e Rodagem - DER 3/Regional Bauru (Órgão Estadual)
2. Antonio Mondelli Junior, RG 19.808.307-4 – Empresa Municipal de Desenvolvimento Urbano e Rural de Bauru – EMDURB
3. Elizeu Areco Neto, RG 13.419.826-8 – Secretaria Municipal de Obras

4. José Carlos Zito, RG 10.179.684 – Secretaria Municipal de Agricultura e Abastecimento – SAGRA
5. Rodrigo Antonio de Agostinho Mendonça, RG 25.539.031-2 – Prefeito Municipal
6. Rodrigo Riad Said, RG 25.523.606-2 – Secretaria Municipal do Planejamento – SEPLAN
7. Rubens Sergio Vieira Domingues, RG 5.475.993 – Departamento de Águas e Energia Elétrica – Escritório Apoio Técnico de Bauru (Órgão Estadual)
8. Valcirlei Gonçalves da Silva, RG 13.322.780 – Secretaria Municipal do Meio Ambiente – SEMMA

Suplentes:

1. Antonio Francisco Maia de Oliveira, RG 21.792.753, Gabinete do Prefeito
2. Ellen Beatriz Santos Fonseca de Castro, RG 34.196.094 – Secretaria Municipal do Planejamento - SEPLAN
3. Erica Lemos Gulineli, RG 32.004.940-1 – Departamento de Água e Esgoto de Bauru - DAE
4. Fabiana Aparecida Trevisan de Lima, RG 23.275.629-6 – Empresa Municipal de Desenvolvimento Urbano e Rural de Bauru – EMDURB

II - MEMBROS DA SOCIEDADE CIVIL

A) Entidades Acadêmicas e de Pesquisa

Titulares:

1. Eraldo Francisco da Rocha, RG 19.197.907-7 – Universidade Paulista - UNIP
2. Prof^a Dr^a Renata Cardoso Magnanin, RG 15.506.610-9 - UNESP – FAAC

Suplente:

1. Prof^a Dr^a Barbara Stolte Bezerra, RG 18.061.722-9 – Universidade Estadual Paulista – UNESP - FEB

B) Entidades Sociais e ONG'S

Titulares:

1. Christopher Davies, RG 8.739.141 – Conselho Municipal de Desenvolvimento Rural de Bauru
2. Obede Borges Faria, RG 8.483.285 – Conselho Municipal de Habitação de Bauru

Suplente:

1. Ubaldo Bejamim, RG 3.047.994-0 – Conselho Municipal da Pessoa Idosa – COMUPI

C) Entidades Empresariais

Titulares:

1. Milton Yugi Yamada, RG 6.314.458 – Serviço Nacional do Transporte/ Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – SEST/SENAT
2. Munir Zugaib, RG 2.564.854 – Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Bauru e Região - SINDBRU

Suplente:

1. Itamar Crivelli, RG 1.454.409 – Centro das Industrias do Estado de São Paulo, Diretoria Regional Bauru – CIESP

D) Entidades de Trabalhadores e Entidades Profissionais

Titulares:

1. João Carlos Herrera, RG 6.123.903 – Sindicato dos Engenheiros - SEESP
2. Luis Antonio da Silva, RG 14.323.809 – Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários - SINDTRAN

Suplente:

1. Valci Francisco da Silva, RG 18.681.903 Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários - SINDTRAN

4.1.3 Equipe Técnica e Grupo de Trabalho

A equipe técnica e grupo de trabalho serão constituídos por servidores público do Município, seja da Prefeitura, da EMDURB e DAE, e serão responsáveis pelo suporte técnico e o desenvolvimento dos trabalhos no Plano de Transporte e Mobilidade do Município de Bauru em todas as fases elencadas.

O Decreto Municipal 11.476 de 18 de fevereiro de 2011 criou o Grupo de Trabalho encarregado de elaborar o Plano Diretor de Transporte e Mobilidade do Município de Bauru, com os seguintes representantes:

- Secretaria Municipal das Administrações Regionais
 - Anderson Lopes de Oliveira, RG 17.329.559
 - Marcos Augusto de Marchi, RG 18.218.579-5

- Secretaria Municipal de Agricultura
 - Evanildo Cherobim Camaforte, RG 16.155.945-1
 - Elizabete Bueno Storto, RG 15.803.664-5

- Secretaria Municipal do Desenvolvimento Econômico
 - Maria Ester Fontes Nóbrega, RG 12.172.211-9
 - Hamilton Antunes dos Reis Jr, RG 24.671.152-8

- Secretaria Municipal de Obras
 - Waldomiro Fantini Junior, RG 7.625.953
 - Maria Eunice Motta Zanotto, RG 7.984.577

- Secretaria Municipal do Planejamento
 - .Adelmo Bertussi, RG 12.172.122
 - Ellen Beatriz Santos Fonseca de Castro, RG 34.196.094

- Secretaria Municipal do Meio Ambiente
 - Larissa Mayumi Mituuti, RG 34.474.310-X
 - Luiz Fernando Nogueira Silva, RG 12.327.255-5

- Secretaria Municipal do Bem Estar Social
 - Marilda Aparecida Bincoletto, RG 11.414.257
 - Daniele Stevanato, RG 29.941.648-3

- Secretaria Municipal Da Educação
 - Marcia Magoga Cabete, RG 18.218.247
 - Carla Alves, RG 27.632.407-9

- Empresa Municipal de Desenvolvimento Urbano e Rural
 - Antonio Mondelli Junior, RG 19.808.307-5
 - Rubens Sergio Trentini Duque, RG 22.417.093-2
 - Fabiana Aparecida Trevisan de Lima, RG 23.275.629-6

- Departamento de Água e Esgoto de Bauru
 - Erica Lemos Gulineli, RG 32.004.940-1
 - Alceu dos Santos Ramalho, RG 9.490.884

4.1.3.1 EMDURB

Tendo em vista que a EMDURB é o órgão gestor das políticas de trânsito no Município, nomeou através da EMDURB – Portaria 051/2011 de 23 de fevereiro de 2011 os seguintes técnicos para auxiliar os trabalhos:

- Aníbal dos Santos Ramalho, RG 12.326.202
- Daniele Meneghetti de Oliveira, RG 21.853.369
- Deise Maria Saad Santesso, RG 13.912.118-3
- Fabiana Aparecida Trevisan de Lima, RG 23.275.629-6
- Fábio Sartori Manfrinato, RG 25.539.010-5
- Felipe Chagas Carvalho, RG 42.020.138-5

- Gustavo Cardoso de Carvalho, RG 29.743.780-X
- Lindolfo Leme Pierre, RG 43.577.323-9
- Michelle Romão de Camargo Tamarozzi , RG 22.877.137-7
- Nádia Bazzo Francisco, RG 30.889.716-X
- Nelson Augusto Neto, RG 17.559.842
- Rosana Fregolente Holoway, RG 18.908.578-2
- Rubens Sergio Trentini Duque, RG 22.417.093-4

4.2 MATERIAIS

- veículo (+ motorista)
- papel sulfite
- fotocópias
- tonner para impressora
- pastas
- cd/dvd
- máquina fotográfica
- impressora especial (+ tinta e papel) impressão de mapas
- canetas, lápis e outros
- confecção de apostilas

4.3 ORÇAMENTARIOS

A despesa com gastos deverá ser rateada entre as Secretarias Municipais, Gabinete do Prefeito e EMDURB.

5 REFERENCIAS

PlanMob – Caderno de referência para elaboração o Plano de Mobilidade Urbana. Disponível em [http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/transporte-e-mobilidade/programas-e-aco-es/programa - mobilidade-urbana/ Manual% 20do%20 Programa% 20Mobilidade% 20Urbana.pdf/view](http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/transporte-e-mobilidade/programas-e-aco-es/programa-mobilidade-urbana/Manual%20do%20Programa%20Mobilidade%20Urbana.pdf/view). Acesso em 04 nov 2010.

Plano Mob Belo Horizonte. Disponível em <http://www.planmobbh.com.br/>. Acesso em 04 nov 2010.

Lei Municipal 5631 de agosto 2008 – Plano Diretor Participativo do Município de Bauru.

ANEXOS

ANEXO 1 - Lei Municipal 5631/2008 – Plano Diretor Participativo do Município de Bauru - no Artigos de 170 a 200

TÍTULO VI

DAS POLÍTICAS SETORIAIS URBANA E RURAL

CAPÍTULO I

DO SISTEMA VIARIO, DA MOBILIDADE, DO TRANSPORTE, DO CONSELHO MUNICIPAL

SEÇÃO I

Da Mobilidade, Transporte e Conselho

Art.170 - A política de mobilidade urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam os art. 21, inciso XX, e 182, da Constituição Federal, e tem como objeto a interação dos deslocamentos de pessoas e bens com a cidade.

Art.171 - A política de mobilidade urbana tem como objetivo contribuir para o acesso amplo e democrático à cidade, por meio do planejamento e organização do sistema de mobilidade urbana e a regulação dos serviços de transportes urbanos.

§ 1º - Os transportes urbanos são definidos nesta Lei como o conjunto dos meios apropriados para o deslocamento de pessoas e bens na cidade e integra a política de mobilidade urbana.

§ 2º - O Sistema de Mobilidade Urbana é definido nesta Lei como o conjunto estruturado e coordenado de modos, serviços e infra-estruturas que garantem os deslocamentos de pessoas e bens na cidade.

§ 3º - Para os fins dispostos nesta Lei, considera-se:

I - modos de transporte urbano:

- a - coletivos;
- b - privados motorizados; e
- c - não-motorizados.

II - serviços de transporte urbano:

- a - coletivos;
- b - táxi;
- c - transporte de bens;
- d - especiais de pessoa;
- e - moto taxista.

III - infra-estruturas de mobilidade urbana:

- a - calçadas, passarelas, passagens subterrâneas e faixas de pedestres;
- b - estacionamentos;
- c - rede viária urbana;
- d - pontos de paradas para embarque e desembarque de passageiros;
- e - ciclovias e ciclofaixas;
- f - sinalização viária;
- g - sistemas de informação;
- h - equipamentos e instalações;
- i - garagens e pátios.

Art.172 - Criação de um Conselho Municipal de Mobilidade com a finalidade de assegurar a participação comunitária na elaboração de diretrizes para a implantação de políticas voltadas à mobilidade urbana do Município, sendo que este conselho deverá ter representantes dos órgãos municipais, da comunidade e da universidade.

Art.173 - O Plano Diretor de Transporte e de Mobilidade deverá contemplar os seguintes princípios:

- I - acessibilidade urbana como um direito universal;
- II - garantia de acesso dos cidadãos ao transporte coletivo urbano;

- III - desenvolvimento sustentável do município;
- IV - eficiência e eficácia na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - transparência e participação social no planejamento, controle e avaliação da política de mobilidade urbana;
- VI - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de transporte urbano;
- VII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- VIII - garantir a diversidade das modalidades de transporte, respeitando as características dos setores, priorizando o transporte coletivo, que é estruturante, sobre o individual, os modos não-motorizados, em especial as ciclovias e a valorização, conforto e segurança do pedestre;
- IX - garantir a mobilidade inclusiva, como direito básico de todo cidadão;
- X - implantar a gestão de Mobilidade, de forma sistêmica entre transporte, planejamento urbano de uso e ocupação do solo e sistema viário. A gestão deve ser integrada ao Plano Diretor Municipal e aos Planos de Setoriais;
- XI - contemplar a mobilidade e transporte regional, desenvolvendo as características logísticas existentes;
- XII - garantir o controle da expansão urbana, a universalização do acesso à cidade, a melhoria da qualidade ambiental, e o controle dos impactos no sistema de mobilidade gerados pela ordenação do uso do solo;
- XIII - proteger e preservar o meio ambiente com políticas redutoras dos níveis de poluição do ar e sonora;

Art.174- Com objetivo de garantir o direito de locomoção urbana e reduzir o tempo de viagem necessário à realização das diversas atividades, proporcionando opção de escolha no modo de transporte aos usuários, ficam estabelecidas as seguintes diretrizes:

- I – integração com a política de uso e controle do solo urbano;
- II – diversidade e complementaridade entre serviços e modos de transportes urbanos;
- III – mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e bens;
- IV – incentivo à inovação tecnológica e à adoção de energias renováveis e não poluentes;
- V – priorização aos modos de transporte coletivo e não-motorizados;
- VI – definir a rede estrutural do município;
- VII – estabelecer controle de velocidade nas vias principais;
- VIII – ampliar o sistema viário, com indicação das melhorias necessárias na estruturação viária existente, com a finalidade de redução dos congestionamentos nos corredores do sistema viário urbano;
- IX – definir corredores exclusivos para transportes públicos de passageiros;
- X – definir locais para estacionamento de veículos próximo às áreas centrais, com a finalidade de evitar congestionamentos na área central;
- XI – elaborar projeto específico para usos que gerem impacto no tráfego;
- XII – estimular o uso de transporte coletivo;
- XIII – dotar o município de locais de paradas de transportes coletivos que apresentem conforto e segurança aos usuários, com o não impedimento do fluxo dos veículos nas vias expressas e avenidas, com paradas do tipo baía para coleta de usuários quando possível;
- XIV – definir rotas para transporte de cargas pesadas ou perigosas;
- XV – firmar convênios com órgãos federais e estaduais com objetivo de controle e licenciamento dos veículos, de forma a promover ações de fiscalização;
- XVI – manter calçadas em perfeitas condições de uso, utilizando para critérios de acessibilidade as normas da ABNT e legislações pertinentes, deixando passarela de 1,50m (um metro e meio), no mínimo, independentemente dos espaços ocupados por árvores, rebaixamento de guias ou outros equipamentos urbanos, tanto o Poder público como os proprietários de imóveis;
- XVII – criar transporte intermodais proporcionando facilidades na mudança do tipo de transporte, bicicletários, estacionamentos entre outros;
- XVIII – rever padrões viários, com o objetivo de reduzir a velocidade em áreas residenciais aumentando a segurança dos pedestres;

Art.175 - O município elaborará o Plano Diretor de Transporte e de Mobilidade com visão de futuro, que proporcione qualidade de vida a população e seja sustentável ambiental e economicamente.

§ 1º - O prazo para elaboração do Plano será de 2 (dois) anos a partir da aprovação desta Lei, com o objetivo de integrar o planejamento de uso e ocupação do solo, sistema viário e transporte coletivo, respeitando o princípio da gestão participativa.

§ 2º - O Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana deverá ser realizado através da participação da comunidade, com a supervisão e gerenciamento de uma equipe multidisciplinar que envolvam técnicos do Poder Público e Universidade.

Art.176 - O Plano de Transporte e de Mobilidade Urbana deverá contemplar no mínimo:

I - o transporte coletivo urbano;

II - a circulação viária e de orientação de tráfego, priorizando o transporte coletivo e não-motorizados;

III - a circulação de pedestres e ciclistas;

IV - elaboração de um plano de acessibilidade para o Município que inclua diretrizes para eliminação de barreiras arquitetônicas na cidade.

V - as infra-estruturas de integração de duas ou mais modalidades de transporte;

VI - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de transporte urbano;

VII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.

Art.177 - Deverá ser elaborado Plano de Mobilidade e Acessibilidade para a zona rural que leve em conta suas características, em até 02 (dois) anos a partir da aprovação desta presente lei.

Seção II

Do Sistema Viário Urbano e Rural

Art.178- São objetivos e diretrizes do planejamento e da execução da rede viária urbana do Município:

I - adequada utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada e estacionamento e operação de carga e descarga;

II - estruturar e hierarquizar o sistema viário através do Plano Viário constante do Mapa 08: "Sistema Viário Básico" e Mapa 09: "Sistema Ciclovitário", permitindo condições adequadas de mobilidade e acessibilidade;

III - preservar o sossego nas áreas residenciais determinando o tráfego pesado e de longa distância para vias apropriadas e liberando a maioria das ruas do bairro para o trânsito local, se possível executando projetos de vias de trânsito rápido, afastadas do centro urbano, com o intuito de desviar o tráfego pesado de veículos com destino a outros municípios das vias centrais da cidade;

IV - promover a integração dos bairros segregados por barreiras naturais ou artificiais, entre si e com o centro, buscando recursos junto aos governos federal e estadual, haja vista serem obras de vulto, na sua maioria viadutos e pontes;

V - oferecer diretrizes para expansão do sistema viário de futuros loteamentos, incluindo nessas diretrizes o artigo 51 do CTB;

VI - prever área para implantação de terminais de carga e combustível, de forma a possibilitar a integração rodoviário, ferroviário, aeroviário e hidroviário;

VII - organizar e priorizar o sistema de circulação de pedestres como um subsistema viário, constituído por calçadas, vias de pedestre, passagens e calçadas protegidos e sinalizados, observando-se, sempre as necessidades das pessoas portadoras de necessidades especiais;

VIII - implantação do POT (Programa de Orientação de Tráfego) que tem por objetivo básico ordenar os deslocamentos dando as opções de caminhos e rotas alternativas, informando-os através de referenciais conhecidos da cidade e facilmente identificados pelos motoristas;

IX - a redução de movimentos veiculares conflitantes em pontos críticos na área já urbanizada, com intervenções no espaço físico, do sistema viário, como forma de reduzir acidentes em determinadas áreas, bem como ordenar o trânsito nas vias de grande circulação de veículos;

- X - desenvolver um programa cicloviário principal que permita a utilização segura da bicicleta como meio de transporte e de lazer, através de implantação de ciclovias/ciclofaixas, criação de normas e campanhas educativas para a sua correta utilização;
- XI - melhorar a qualidade de tráfego com ênfase na fiscalização, operação, policiamento, engenharia de tráfego e promoção de campanhas educacionais;
- XII - criação de manual de procedimentos para Tratamento de Pólos Geradores de Tráfego adequado ao município, cumprindo exigência expressa no artigo 93 do Código de Trânsito Brasileiro, minimizando o impacto na área em que os mesmos serão instalados;
- XIII - considerando a transcrição do artigo 93 do CTB, além de se exigir no caso de Pólos Geradores de tráfego a aprovação prévia do órgão de trânsito com circunscrição sobre a via, criar instrumentos legais para que se cobre uma contrapartida dos empreendedores, visando equacionar os problemas de tráfego que surgirão devido à instalação do pólo gerador.

Art.179 - Para a eficácia e eficiência do sistema viário será utilizado, entre outros, os seguintes instrumentos:

- I – elaboração do Plano Viário, Cicloviário e de circulação a partir de proposta constante do Mapa 08: “Sistema Viário Básico” e Mapa 09: “Sistema Cicloviário” visando a hierarquização do Sistema Viário através de classificação das vias públicas conforme o Código de Trânsito Brasileiro em seu artigo 60, suas funções, assim como a aplicação de padrões diferenciados de pavimentação, ajardinamento e iluminação;
- II - elaboração de planos de ação para atender questões emergenciais que possam surgir no sistema viário e/ou que possa priorizar o transporte coletivo;
- III – ordenamento da circulação e parada dos veículos, pedestres e animais na área central, com sinalização específica; através de sinalização horizontal e vertical, de regulamentação e indicativas, de maneira a ampliar a acessibilidade as diversas áreas da cidade, em especial nos diversos subcentros de atividades centralizadoras e geradoras de tráfego;
- IV – implementação de equipamentos, tecnologias e softwares, para ações de melhoria no sistema viário, acompanhando o crescimento da frota de veículos e população que se verifica ano após ano;
- V – elaboração de dados estatísticos de acidentes de trânsito, de forma a orientar os trabalhos para redução desses índices, proporcionando um sistema viário seguro;
- VI - trabalhar constantemente com projetos e campanhas voltados as crianças, jovens, adolescentes e adultos para educação e cidadania no trânsito;
- VII – implantação de um centro educacional de trânsito, voltado para a educação, bem como para a reciclagem de motoristas, onde os alunos teriam em escala menor, todas as situações de risco das vias convencionais, bem como aprenderiam as regras de conduta e circulação, estabelecidas no capítulo III do Código de Trânsito Brasileiro.

Art.180 - O sistema de transporte urbano e rural de Bauru constitui-se de conjunto de infra-estrutura física, veículos e equipamentos utilizados para o deslocamento de pessoas e de carga na área urbana, constituindo-se um fator importante na caracterização da qualidade de vida da sociedade e por conseqüência, do seu desenvolvimento econômico e social.

Art.181 - São objetivos e diretrizes do Sistema de Transportes:

- I – otimizar o uso da infra-estrutura viária existente tendo como meta o fornecimento de transporte mínimo necessário à população, proporcionando uma adequada mobilidade para todos;
- II – garantir aos portadores de necessidades especiais o acesso e a efetiva utilização dos meios de transporte coletivo;
- III – garantir e promover a melhoria das condições de circulação de pessoas e dos bens necessários ao funcionamento do sistema produtivo e social;
- IV – promover a integração entre os diversos meios de transportes disponíveis, que se adaptem às características da cidade;

- V – priorizar o transporte coletivo sobre o individual e o especial. E de todos sobre o de carga;
- VI – normatizar a circulação e o funcionamento do transporte de cargas, visando minimizar os efeitos dos veículos nos equipamentos urbanos e na fluidez do tráfego;
- VII – preservar o espaço urbano, especialmente ao longo do leito ferroviário e de fundos de vales, permitindo futura implantação de tecnologias de transporte de alta capacidade;
- VIII- implantação do uso de combustíveis alternativos na frota de ônibus coletivos, com a permanente busca de soluções tecnológicas, ambiental e economicamente viáveis, que visem a sustentabilidade do sistema no sentido de reduzir o impacto ambiental e as tarifas;
- IX – redução da poluição ambiental em todas as suas formas;
- X – incentivar a criação de terminais de cargas e de combustíveis próximos a entroncamentos rodo-ferroviário e distantes de zonas residenciais;
- XI – definir rotas, tipos de veículos, horários de circulação e localização de pontos de carga e descarga e dos terminais, especialmente para cargas nocivas ou perigosas e tráfego pesado;
- XII – assegurar condições para o perfeito funcionamento do transporte individual (táxi e moto-táxi), transporte de escolares, fretados como transporte coletivo auxiliar e de emergência;
- XIII – zelar pela qualidade do serviço de transporte público prestado à população, em especial, a comodidade, conforto, rapidez, segurança, caráter permanente, frequência e a pontualidade.

Art.182 - Deverá ser garantida a acessibilidade e a mobilidade em toda zona rural, através de:

- I - manutenção de um cadastro atualizado das estradas rurais;
- II - regularização das estradas rurais;
- III - plano de recuperação e perenização das estradas rurais;
- IV - sinalização das estradas municipais, córregos e demais pontos de referência;
- V - racionalização do transporte coletivo para mobilidade da população rural das áreas mais adensadas, estabelecendo as condições básicas para o seu funcionamento, bem como os itinerários e horários, inclusive com a implantação de terminais e pontos de ônibus.

Parágrafo Único - As propriedades lindeiras das estradas municipais deverão ser devidamente identificadas.

Art.183 - O Sistema Viário Rural será composto das estradas rurais integrantes da malha viária do Município situados fora do perímetro urbano, pertencentes ao domínio público, por apossamento ou por destinação, que será regulamentado por lei específica.

Art.184 - Serão consideradas estradas públicas municipais, também tratada como estradas rurais, as constantes no Mapa 04- Sistema Viário Rural do município devidamente numeradas, cujas denominações obedecerão a sigla BRU, correspondente ao nome oficial do Município, justapondo-se um número para efeito de identificação.

Art.185 - As demais estradas situadas no Município que não possuem identificação de sigla e número, bem como aquelas que vierem a ser abertas, dependerão, para sua oficialização, de requerimento por parte do (s) interessado (s), com doação a municipalidade da faixa tecnicamente exigível para estradas municipais, segundo regulamentação específica, mediante documento público devidamente transcrito no registro de imóveis.

Art.186 - As estradas municipais serão classificadas em:

- I - estradas principais: são as que partem do perímetro urbano de Bauru e/ou rodovia estadual em direção aos limites do Município, com faixa carroçável mínima de 8 (oito) metros e duas faixas de acostamento de 3 (três) metros de largura cada;
- II - estradas secundárias: são as que fazem a interligação das vias principais e destas com o sistema viário estadual, com faixa carroçável mínima de 6 (seis) metros e duas faixas de acostamento de 1,5 (um e meio) metros de largura cada;
- III - caminhos municipais: são os que permitem o acesso de glebas às estradas municipais e estaduais, com faixa carroçável mínima de 5 (cinco) metros e duas faixas de acostamento de 1 (um) metro de largura cada.

Parágrafo Único - A classificação das estradas e sua demarcação em mapa deverá ser feita posteriormente, através de decreto, em concordância com a maioria simples dos proprietários lindeiros e de seu uso atual, devendo então, as cercas das propriedades lindeiras, obedecer o alinhamento estipulado.

Art.187 - Ao longo das estradas municipais deverá ser reservada faixa não edificante de 15 (quinze) metros de cada lado da faixa de domínio definidas no artigo 188.

Art.188 - Ficam definidas as seguintes estradas rurais municipais, constantes do Mapa 04: "Sistema Viário Rural", em anexo:

- I - Estrada Municipal Murillo Villaça Maringoni, conforme Decreto Legislativo 876, de 2 de novembro de 2001, que inicia na Rodovia Cesário José de Castilho, SP-321 e termina na divisa do Município de Reginópolis;
- II - Estrada Municipal, sem denominação, que se inicia na Estrada Municipal Murillo Villaça Maringoni até a divisa com o Município de Arealva;
- III - Estrada Municipal, sem denominação, que se inicia na Rodovia César José de Castilho, SP 321 até a proximidade da foz da Água do São Luiz.
- IV - Estrada Municipal Eduardo de Oliveira Viana, conforme Decreto Legislativo 478, de 16 de dezembro de 1997, que inicia na Rodovia Marechal Rondon, SP-300, e término no Córrego Gabiroba;
- V - Estrada Municipal José Rodrigues da Cunha, conforme Decreto Legislativo 913, de 27 de agosto de 2002, que inicia na SP-300 e termina na Estrada Municipal Pastor Moysés Pereira Barbosa;
- VI - Estrada Municipal, sem denominação, que se inicia na Rodovia Marechal Rondon, SP 300, até a Estrada Municipal Gilberto Garcia;
- VII - Estrada Municipal (antiga BRU-015), sem denominação, que liga a Rodovia SP-300, ao Distrito de Tibiriçá;
- VIII - Estrada Municipal Pastor Moysés Pereira Barbosa, conforme Decreto 912, de 24 de setembro de 2002, que inicia na Rodovia Marechal Rondon, SP-300 e termina na Estrada Municipal Murillo Villaça Maringoni;
- IX - Estrada Municipal José Carlos Lozano, conforme Decreto Legislativo 928, de 11 de fevereiro de 2003, que inicia na Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros, SP-294 e termina no IPA – Instituto Penal Agrícola;
- X - Estrada Municipal Arthur Sartori, que inicia no Distrito de Tibiriçá e termina na divisa do Município de Avaí, Água dos Patos;
- XI - Estrada Municipal Gilberto Garcia, que inicia na Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros, SP-294 e termina no Estrada de acesso ao Distrito de Tibiriçá;
- XII - Estrada Municipal, sem denominação, que se inicia no Distrito de Tibiriçá até a divisa com o Município de Avaí, acesso ao Distrito de Nogueira;
- XIII - Estrada Municipal, sem denominação, que se inicia no Distrito de Tibiriçá até a divisa com o Município de Avaí, Córrego da Água Grande;
- XIV - Estrada Municipal Apolônio de Carvalho, conforme Decreto Legislativo nº 1122 de 04/10/2005, que inicia na Estrada Val de Palmas e termina na divisa do Município de Avaí;
- XV - Estrada Municipal, sem denominação, que se inicia no prolongamento da Avenida das Bandeiras até a Rodovia João Ribeiro de Barros, SP 294;
- XVI - Estrada Municipal, sem denominação, que se inicia na Estrada de Ferro da antiga FEPASA até a divisa com o Município de Piratininga, Água do Paiol;
- XVII - Estrada Municipal, sem denominação, que se inicia na divisa com Piratininga, Água do Paiol até a divisa com Avaí no Córrego do Macaco;
- XVIII - Estrada Municipal Francisco dos Santos, conforme Decreto Legislativo 1053, de 05 de outubro de 2004, que inicia no prolongamento da Rua Bernardino de Campos e termina no Rio Batalha, divisa com Piratininga;
- XIX - Estrada Municipal, sem denominação, que se inicia próximo a Avenida Maria Ranieri e termina próximo do Rio Batalha;
- XX - Estrada Municipal, sem denominação, que se inicia próximo a Rua João Camilo, Jd Vitória, e termina próximo do Rio Batalha;
- XXI - Estrada Municipal, sem denominação, continuação da Avenida Castelo Branco até a divisa com Piratininga;

- XXII - Estrada Municipal, sem denominação, que se inicia nas proximidades da Estação de tratamento do DAE e segue até Estrada Municipal sem denominação;
- XXIII - Estrada Municipal Mário Ranieri, conforme Decreto Legislativo 364, de 18 de novembro de 1996, que inicia prolongamento da Rua Rinaldo Franco de Camargo com final na divisa de Piratininga, no Rio Batalha;
- XXIV Estrada Municipal, sem denominação, que se inicia na proximidade da SP-225, Rodovia João Batista Rennó até a divisa com o Município de Agudos;
- XXV - Estrada Municipal, sem denominação, que se inicia nas proximidades da Rodovia Marechal Rondon, SP 300, e termina na mesma Rodovia;
- XXVI - Estrada Municipal, sem denominação, que se inicia nas proximidades da Avenida José Sandrin até a divisa com o Município de Agudos, Ribeirão Campo Novo.

Parágrafo Único – Implantar uma estrada marginal à Rodovia Marechal Rondon (SP-300), ligando a estrada mencionada no inciso VI deste artigo, ao retorno situado em frente à Fazenda Jaguacy.

Art.189 - As vias de acesso às glebas pertencentes a loteamentos já implantados deverão ser normatizadas em legislação específica, em até 2 (dois) anos, a partir da aprovação desta lei.

Art.190 - A construção de novas estradas municipais deverá obedecer critérios a serem estabelecidos em legislação específica e seu projeto aprovado pelo órgão competente, em até 2 (dois) anos.

Art.191 - Compete à Prefeitura Municipal:

- I - conservar as estradas municipais rurais, constantes no Mapa 05: “Sistema Viário Rural”, em anexo, em condições de trânsito, de modo a ter trafegabilidade durante todo ano, assegurando às comunidades o atendimento de suas necessidades básicas;
- II - permitir aos produtores rurais o transporte seguro de insumos e escoamento de produção agropecuária, valorizando e estimulando a produção.
- III - preservar os recursos naturais, especificamente água e solo, prevenindo e controlando erosão, adotando práticas conservacionistas e conscientizando o produtor rural da adoção destas medidas;
- IV - corrigir, quando possível, o traçado original das estradas amenizando curvas muito acentuadas;
- V - efetuar sinalização adequada ao longo das estradas;
- VI - providenciar, junto aos órgãos competentes, o licenciamento ambiental na faixa marginal das estradas, quando necessário.

Art.192 - Compete aos proprietários lindeiros receber as águas de escoamento das estradas e caminhos, definidos no sistema viário rural, desde que tais águas sejam tecnicamente conduzidas, podendo estas atravessar tantas quantas forem as propriedades a jusante, até que sejam moderadamente absorvidas pelo solo ou seu excesso despejado em manancial receptor natural.

Parágrafo Único – Não haverá indenização pela área ocupada pelos canais de escoamento do prado escoadouro revestido especificamente para este fim, desde que utilizadas técnicas que mantenham o grau de utilização da propriedade e não reduza consideravelmente o seu valor.

Art.193 - O escoamento das águas das estradas e caminhos deverão ser tecnicamente conduzidos de modo à:

- I - não causar erosão e degradação do solo em propriedades agrícolas;
- II - não poluir cursos d’água;
- III - não obstruir o tráfego interno da propriedade;
- IV - não reduzir o grau de utilização da propriedade.

Art.194 - Fica expressamente vedado aos proprietários rurais, meeiros, arrendatários e todos aqueles que por qualquer tipo tenham a posse ou explorem a propriedade rural:

- I - efetuar qualquer tipo de obra que provoque a obstrução ou fechamento de escoadouros de águas pluviais que corram nos leitos das estradas municipais;
- II - efetuar qualquer tipo de obra em suas propriedades rurais que resultem em despejo de águas no leito das estradas municipais;
- III - soltar os animais domesticados para que os mesmos tenham acesso à estrada;

IV - que plantas, galhos e ervas daninhas de sua propriedade reduzam o leito carroçável das estradas e prejudiquem os canais escoadouros de água.

Art.195 - Compete aos proprietários lindeiros, meeiros, arrendatários e todos aqueles que por qualquer tipo tenham a posse ou explorem a propriedade rural:

I - manejar o solo da propriedade de maneira a impedir que o escoamento superficial das águas pluviais atinjam a estrada;

II - autorizar a retirada das cercas, quando necessário, podendo ser o serviço executado por ele próprio ou pela Prefeitura, sendo do proprietário o ônus do material para reconstrução.

Art.196 - Nenhuma forma de obstáculo ou construção poderá ser feita ou executada no leito carroçável da estrada, sem a prévia autorização do órgão municipal competente.

Art.197 - Todo serviço de manutenção e adequação das estradas rurais serão executados pela Prefeitura, podendo quando houver interesse, e de comum acordo, ser executados por outros com autorização prévia do órgão responsável.

Art.198 - As obras de engenharia necessárias às estradas rurais serão projetadas pelos órgãos responsáveis.

Art.199- O órgão municipal responsável pela conservação e manutenção das estradas deverá efetuar verificações, inclusive levantando o seu estado de conservação e das obras nelas existentes e, quando for o caso, notificará os proprietários lindeiros sobre eventuais irregularidades encontradas, responsabilizando pela correspondente correção.

Art.200 - Pelo descumprimento ou infringência de quaisquer normas, condições e exigências previstas na presente lei serão aplicadas aos proprietários lindeiros as penalidades regulamentadas em legislação específica.