

Prefeitura do Município de Franco da Rocha
Plural Cooperativa de Consultoria, Pesquisas e Serviços.
CNPJ: 02.833.599/0001-70

Eixos, Programas, Ações e Metas do Plano de Mobilidade Urbana

PLAMOB

Franco da Rocha/SP

Equipe da Plural

Daniel Telles Ribeiro

Gerson Luis Bittencourt

Marcos Roberto Perucci

Rogério Alves dos Santos

Taina Andreoli Bittencourt

Dezembro de 2018



NOTA TÉCNICA

Este relatório consiste na síntese da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana do município de Franco da Rocha, estado de São Paulo, e traz um conjunto de princípios, diretrizes, eixos temáticos, programas, ações e metas de políticas públicas para o curto prazo (horizonte de 2022), médio prazo (horizonte de 2026) e longo prazo (horizonte de 2030). Ele é resultado de um amplo processo participativo, com audiências públicas presenciais, participação virtual, entrevistas e pesquisas, e construído com base em um diagnóstico técnico da mobilidade urbana.

Este diagnóstico teve como procedimento de pesquisa a busca por dados quantitativos e qualitativos, obtidos por meio de reuniões com os técnicos da Secretaria de Transporte, Trânsito e Mobilidade Urbana e da Secretária de Infraestrutura e Habitação do município de Franco da Rocha, da compilação e sistematização de pesquisas e estudos já existentes, de visitas *in loco*, para identificar as principais questões levantadas, e também de pesquisas de origem e destino e de satisfação com relação ao transporte público coletivo, realizadas com cerca de quatrocentos entrevistados.

O Relatório final do Plamob é complementado por outro produto: a Minuta de Projeto de Lei, que deverá, após a realização de mais uma audiência pública, ser apresentada para apreciação e votação pela Câmara de Vereadores.

Para auxiliar as equipes das diversas secretarias cujas políticas possam ter interface com as políticas de mobilidade urbana, foi elaborada a Planilha de Monitoramento e Gestão do Plamob, que compreende a descrição de cada um dos eixos e programas aqui estabelecidos.

Também destacamos os outros dois produtos já apresentados ao longo do processo de construção do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, Diagnóstico e Participação Social, que complementam e justificam os itens presentes no plano, constituindo documentos importantes para consulta.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Exemplo de sinalização desenvolvido pela prefeitura de Franco da Rocha. .	12
Figura 2: Via de pedestre definida no Plano Diretor, rua Coripeu de A. Marques.	14
Figura 3: Via de pedestre definida pelo Plano Diretor, rua Amália Sestinio.	15
Figura 4: Calçada em Franco da Rocha sendo reformada.	22
Figura 5: A acessibilidade deve estar presente nos empreendimentos	23
Figura 6: SP-332 com grande fluxo em área urbana	24
Figura 7: Estação da CPTM de Franco da Rocha em processo de adequação	25
Figura 8: Imóveis necessitam de adequações para atender a acessibilidade,	25
Figura 9: Agência da previdência social já adequada à acessibilidade e a legislação. .	26
Figura 10: Calçadas, integradas as faixas de pedestres e semaforização.	27
Figura 11: Exemplo de polo gerador de tráfego em construção.	28
Figura 12: Medida estimulante à caminhada, envolvendo pessoas de todas as idades. .	29
Figura 13: Sinalização de faixas de pedestres integradas com rampas acessíveis	30
Figura 14: O modo ciclovitário possibilita um transporte barato, rápido e saudável	31
Figura 15: Bicicletário da Estação de Franco da Rocha	32
Figura 16: Fluxo intenso de pedestres, ciclistas e automóveis	33
Figura 17: Exemplo de paraciclo a ser adotado nas praças e próprios municipais.	33
Figura 18: Espaços para bicicletas no shopping Barra Sul, Rio de Janeiro.	34
Figura 19: Exemplo exitoso do modelo de aluguel de bicicletas.	35
Figura 20: Campanha desenvolvida pela prefeitura de Vitória, Espírito Santo.	36
Figura 21: Placa de sinalização a ser adotada nas Ruas de Lazer.	37
Figura 22: Distribuição dos espaços da via, com prioridade para ciclistas e pedestres. .	38
Figura 23: A desorganização do trânsito sem prioridade para pedestres e ônibus.	39
Figura 24: Campanha do Dia Mundial Sem Carro - 22 de setembro.	40
Figura 25: Agentes da mobilidade urbana monitoram a cidade em tempo real.	41
Figura 26: Central Integrada de Monitoramento de Campinas criada em 2006	42
Figura 27: Novos agentes da mobilidade, capacitados para o trânsito e transporte.	43
Figura 28: O controle de velocidade e avanço de semáforo	44
Figura 29: Estudos dos acidentes de trânsito.	45
Figura 30: Respeito às vagas especiais: educação, sinalização e fiscalização.	46
Figura 31: “Ação Franco Mais Segura” desenvolvida pela prefeitura	46
Figura 32: Parceria entre prefeitura, empresas e universidades	47
Figura 33: Envolvimento dos alunos nas ações educativas da mobilidade urbana	48
Figura 34: Ônibus com baterias elétricas recarregáveis.	49
Figura 35: A prefeitura de Curitiba instituiu na sua frota diversos veículos elétricos. .	49
Figura 36: Fortaleza instituiu o compartilhamento de veículos elétricos.	50
Figura 37: Funcionário da CETESB identificando e fiscalizando.	51
Figura 38: Estação da CPTM de Franco da Rocha e Terminal Leste de ônibus.	52
Figura 39: O modelo de integração tarifária que a CPTM e a SPTrans	53
Figura 40: Integração em Diadema: ônibus municipal e ônibus intermunicipal.	54

Figura 41: Bilhete Eletrônico Municipal – BEM de Franco da Rocha.	55
Figura 42: Ônibus municipal de Franco da Rocha.	56
Figura 43: Novas formas para diminuir o custo do transporte devem ser buscadas.	57
Figura 44: Intervenções viárias deverão apontar pela melhoria da mobilidade urbana	58
Figura 45: Campanha publicitária da NTU.	59
Figura 46: O Diagnóstico sobre a área de cobertura das linhas municipais	60
Figura 47: Treinamento vivencial de operadores do sistema de transporte público.	61
Figura 48: Faixa exclusiva à direita em Cuiabá.	62
Figura 49: Posto avançado de fiscalização do transporte em Franco da Rocha.	63
Figura 50: Obras do novo Terminal de Ônibus Oeste	64
Figura 51: Ônibus do sistema urbano de Valinhos com itens de conforto.	65
Figura 52: Novos abrigos que estão sendo implantadas pela prefeitura	66
Figura 53: Aplicativo moderno e funcional agiliza as informações do transporte	67
Figura 54: O cartão é uma ferramenta operacional e de economia ao sistema.	68
Figura 55: A Pesquisa do transporte identificou de reclamações e sugestões	68
Figura 56: A pesquisa OD identificou que 1% das viagens ocorrem por fretamento. .	70
Figura 57: Uma melhor definição de paradas evita conflito e aumenta o conforto.	71
Figura 58: O transporte por fretamento tem utilizado aplicativos de celular	71
Figura 59: Vistoria e fiscalização rotineiras aumentam a confiabilidade do sistema	72
Figura 60: Sinalização adequada, com regulamentação aumenta a segurança.	73
Figura 61: Escola municipal em Franco da Rocha.	74
Figura 62: FATEC de Franco da Rocha.	75
Figura 63: Veículo escolar com portas dos dois lados	75
Figura 64: Campanhas voltadas ao transporte escolar	76
Figura 65: Discussão sobre formas de viabilização e melhoria dos serviços de taxi ...	77
Figura 66: Modelo inovador foi classificado em primeiro lugar no concurso público.	77
Figura 67: Plataformas de aplicativo por celular (APP)	78
Figura 68: Cursos devem ser promovidos constantemente	79
Figura 69: Taxis de Franco da Rocha não seguem nenhuma padronização.	80
Figura 70: Campanha da Ambev ajuda e estimula o uso do taxi.	80
Figura 71: Discussões sobre aplicativos e taxistas	81
Figura 72: Transporte por aplicativos em Campinas com identificação	82
Figura 73: Agentes da Mobilidade Urbana fiscalizam e orientam o trânsito	83
Figura 74: A integração tarifária e operacional é realizada em diversas cidades	85
Figura 75: A rota (Campinas-Capital) é utilizada atualmente apenas para carga.	85
Figura 76: A proposta é sustentada pela proximidade do Complexo Juquery	86
Figura 77: Bicicletário da Estação Franco da Rocha.	87
Figura 78: O transporte ferroviário também contribui para a segregação da cidade	88
Figura 79: Tamanho, horários e vias para circulação de caminhões	89
Figura 80: A regulamentação da circulação, cargas e descarga de mercadorias	90
Figura 81: Projetos e obras previstas podem ajudar a mobilidade urbana	91
Figura 82: Um dos problemas do trânsito está relacionado a carga e descarga	92
Figura 83: A regulamentação possibilita a realização de vistorias e fiscalização.	93
Figura 84: O moto-táxi tem sido proibido	94

Figura 85: Ações de fiscalização retiram das ruas motos irregulares .	95
Figura 86: Campanha do Ministério das Cidades em 2014.	95
Figura 87: Local com congestionamentos diários que necessita de intervenção.	97
Figura 88: Proposta para criar uma alternativa mais segura e rápida	98
Figura 89: Terminais são fundamentais na criação de novas centralidades.	98
Figura 90: Sinalização de faixa exclusiva para ônibus.	99
Figura 91: Projeto de integração transporte coletivo e pedestres	100
Figura 92: Conselho da Juventude reunido em Franco da Rocha.	101
Figura 93: Eleição democrática adotada para conselho gestor do parque	102
Figura 94: Processo participativo adotado em Franco da Rocha para área da cultura.	103
Figura 95: Aplicativo para prefeituras para divulgação de dados e informações	104
Figura 96: Página do Facebook da prefeitura de Franco da Rocha	105
Figura 97: Projeto do Shopping em Franco da Rocha.	106
Figura 98: Equipe da secretaria de trânsito, transportes e mobilidade urbana	109

ÍNDICE

APRESENTAÇÃO	07
I. INTRODUÇÃO	09
II. REFERENCIAIS ESTRATÉGICOS DO PLAMOB	176
III. DIRETRIZES DO PLAMOB	187
IV. OBJETIVOS E METAS DO PLAMOB	1918
V. EIXOS DO PLAMOB	2019
1. <i>Preferência pela vida e pela sustentabilidade</i>	19
2. <i>Transporte público coletivo</i>	510
3. <i>Transporte de interesse público</i>	697
4. <i>Transporte ferroviário</i>	842
5. <i>Transporte de cargas e mercadorias</i>	86
6. <i>Transporte por motocicletas</i>	90
7. <i>Infraestrutura viária para mobilidade urbana</i>	964
8. <i>Participação social e transparência</i>	98
VI. PÓLOS GERADORES DE TRÁFEGO	1063
VII. GESTÃO, MONITORAMENTO E REVISÃO DO PLAMOB	1085
VIII. CONSIDERAÇÕES FINAIS	1107
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	1130
ANEXOS	112
1. <i>Anexo 1 - Conceitos e definições do Plano</i>	112
2. <i>Anexo 2 - Mapeamento do trânsito nas áreas de Franco da Rocha</i>	116
3. <i>Anexo 3 - Rede de transporte público coletivo de Franco da Rocha</i>	117
4. <i>Anexo 4 - Trânsito no Corredor 1 - João Batista Garcez</i>	118
5. <i>Anexo 5 - Trânsito no Corredor 2 - Basílio Fazzi</i>	119
6. <i>Anexo 6 - Trânsito no Corredor 3 - Cavaleiro Ângelo Sestini</i>	120
7. <i>Anexo 7 - Trânsito no Corredor 4 - Av. dos Coqueiros</i>	121
8. <i>Anexo 8 - Trânsito no Corredor 5 - Coronel Domingos Ortiz</i>	122

APRESENTAÇÃO

Este Relatório Final do Plamob contendo eixos, programas, ações, metas e atores sociais envolvidos, juntamente com os outros dois produtos anteriormente concluídos (Diagnostico preliminar para Plamob e Participação social para a elaboração do Plamob) identificaram os principais problemas existentes, suas características, bem como a opinião da população e de gestores públicos sobre políticas para mobilidade urbana. Essa soma proporcionou a delimitação da real dimensão do plano de mobilidade, suas metas, atores sociais, necessidade de legislação específica e seus impactos que serão aqui apresentados.

O Relatório final do Plamob faz parte do objeto da carta convite nº 037/3017 e está referenciado no Plano Diretor do município (Lei nº 618-2007) e alterado pela Lei Complementar (LC 238-2015), em acordo com a política nacional de mobilidade urbana, detalhada pela Lei Federal nº 12.587, de 2012.

Está estruturado em oito seções principais, complementadas por esta apresentação e pelas referências bibliográficas apresentadas ao final do documento. Inicialmente, é realizada uma breve introdução que aborda e reprisa algumas das principais deliberações do Plano Diretor do município. Nos capítulos II, III e IV são tratados os referenciais estratégicos, diretrizes, objetivos e metas do Plamob. O capítulo V traz os eixos temáticos do Plano, com seus programas, ações, metas, atores sociais e os principais impactos esperados da implementação de cada uma das medidas propostas. Os polos geradores de tráfego são abordados no capítulo VI. Como todo plano necessita de um amplo processo de gestão, monitoramento e revisão, isso é abordado no capítulo seguinte. Por fim, na seção VIII, são tecidas algumas considerações finais acerca do Plano e da política municipal de mobilidade urbana de Franco da Rocha.

A prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado, manifestada pelos participantes das audiências e pesquisas, é indiscutível¹. Assim como a visão que o poder público deve ser atuante, orientador e fiscalizador das condutas e procedimentos gerais, além de garantidor da qualidade dos serviços, da transparência

¹ Ver Relatório da Participação social para elaboração do Plamob de Franco da Rocha, SP, 2018.

dos atos e da participação social, também manifestada nestes processos de consulta à população.

Sobre a participação social, fica clara a necessidade de criar e implantar com pleno funcionamento o conselho municipal da mobilidade urbana, considerado importante para monitorar e construir as políticas públicas e para gestão deste Plamob.

A política nacional de mobilidade urbana determinou que os planos de mobilidade adotassem novos paradigmas, globais e sistêmicos, ampliando o foco dos transportes para além da simples circulação de veículos. Assim, o Plano deve fomentar a equidade por meio do planejamento urbano e da mobilidade sustentável, com foco na igualdade de condições de acessibilidade e na qualidade de vida das pessoas. Deve reduzir desigualdades sociais e territoriais, promover equidade no uso do espaço público e no acesso aos serviços, contribuir com a justa distribuição de benefícios e ônus da urbanização pelo uso dos diferentes modos e serviços de transporte, além de propiciar acessibilidade universal.

Para atingir esse objetivo, foi fundamental a participação da sociedade na elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Franco da Rocha, abrangendo os diversos setores e territórios que serão afetados direta ou indiretamente pela nova visão de mobilidade urbana. A continuidade deste envolvimento social, em última instância, é o que garantirá a força da nova cidade em que se quer viver.

Por fim, pode-se afirmar, após esse processo participativo do Plamob, que a população de Franco da Rocha apoia as políticas de mobilidade urbana e de desenvolvimento sustentável para sua cidade, alicerçadas nos princípios da mobilidade urbana e da inclusão social.

I. INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana foi debatida e incorporada no Plano Diretor do município, elaborado em 2007 e revisado em 2015. No Plano Diretor estão descritos os objetivos da política de mobilidade e acessibilidade que devem orientar a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana e, por este motivo, é parte integrante deste relatório em sua totalidade, conforme estabelecido em Lei.

Assim, para abordar a mobilidade urbana no município de Franco da Rocha o primeiro passo é visitar seu Plano Diretor. Segundo este documento a mobilidade urbana deve:

- Contribuir para o acesso universal à cidade, por meio do planejamento e gestão do sistema de mobilidade;
- Promover condições de acessibilidade dos cidadãos aos bens e serviços essenciais, ao trabalho, à moradia e ao lazer;
- Promover a ampliação da segurança e da qualidade de vida através do aumento da mobilidade e da acessibilidade de todas as pessoas, principalmente das mais carentes e daquelas com mobilidade reduzida;
- Incentivar a implantação de políticas para pessoas com restrição de mobilidade, adaptando os sistemas de transporte, considerando-se o princípio de acesso universal à cidade;
- Proporcionar as condições necessárias ao exercício da função de circular em veículos de boa qualidade, segurança e rapidez por todos os habitantes e usuários da cidade e em infraestrutura viária adequada para cada modalidade de transporte;
- Dar primazia ao transporte coletivo sobre o transporte individual;
- Ampliar a integração do transporte público coletivo de passageiros nos seus diversos níveis; e.
- Promover a integração regional.

Para isso, o poder executivo municipal aplicará diretrizes relativas à mobilidade e acessibilidade, a saber:

- Melhorar, ampliar e consolidar o sistema de transporte público coletivo de passageiros, buscando a consolidação da integração com municípios vizinhos;
- Promover a acessibilidade mediante uma rede integrada de vias para veículos automotores, ciclovias e percursos para pedestres, com segurança, autonomia e conforto, especialmente para as pessoas com dificuldades especiais para a locomoção;
- Prover os corredores de transporte coletivo de abrigos de ônibus, dentro dos princípios da acessibilidade universal;
- Proteger os cidadãos nos seus deslocamentos a pé por meio de ações educativas integradas que enfatizem a prioridade para o respeito ao pedestre em face do tráfego de veículos automotores; e
- Instalar o conselho municipal de acessibilidade que terá como função planejar e estabelecer cronogramas para a ampliação do acesso a locais públicos, de propriedade pública ou privada, em todo o município.

De acordo com o estabelecido no capítulo VI do Plano Diretor, referência estratégica para o Plamob, o sistema estrutural viário é classificado e hierarquizado, inclusive para as vias a serem implantadas, e devem observar os critérios de funcionalidade e hierarquia estabelecidos na lei, conforme indicado no Mapa do Sistema Viário².

No artigo 53 do Plano Diretor, as vias municipais são classificadas obedecendo aos seguintes tipos:

- I - Via macro metropolitana;
- II - Vias metropolitanas;
- III - Vias metropolitanas secundárias;
- IV - Vias coletoras;
- V - Vias locais;
- VI - Vias de pedestre.

² Os mapas podem ser visualizados no Relatório de Diagnóstico Preliminar do Plamob ou no próprio Plano Diretor do município.



Figura 1: Exemplo de sinalização desenvolvido pela prefeitura de Franco da Rocha.

Para compatibilização com os termos do Código de Trânsito Brasileiro, Lei Federal n.º 9533 de 23 de setembro de 1997, especificamente seu anexo II e suas decorrentes atualizações, as vias macro metropolitanas secundárias se assemelham com as vias arteriais.

A via macro metropolitana corresponde à Rodovia dos Bandeirantes – SP 348 e as vias metropolitanas são aquelas que permitem a interligação aos municípios vizinhos de Mairiporã, Caieiras, Cajamar, Jundiaí, Campo Limpo Paulista e Francisco Morato, a saber: Rodovia Presidente Tancredo de Almeida Neves – SP 332, Rodovia Prefeito Luiz Salomão Chamma – SP 023, Rodovia Edgar Máximo Zambotto – SP 354, Estrada Municipal do Mato Dentro.

As vias metropolitanas secundárias são aquelas que conectam diferentes bairros e regiões do município entre si, podendo interligar-se a vias equivalentes dos municípios vizinhos, inclusive em áreas rurais.

O artigo 57 do Plano Diretor define que as vias coletoras são aquelas que recebem e distribuem o tráfego entre as vias locais e metropolitanas, devendo apresentar equilíbrio entre fluidez de tráfego e acessibilidade, bem como integração com os usos lindeiros à via dentro das seguintes características:

I - Podem ser implantadas na área urbana consolidada, na área de reestruturação urbana ou em novos parcelamentos;

II – Devem ser prioritariamente destinadas ao transporte coletivo e vinculadas ao uso misto nos lotes lindeiros;

III - Pavimento dimensionado para tráfego médio ou pesado;

IV – Devem possibilitar a operação em mão dupla ou em sistema binário.

As vias locais são aquelas que dão acesso aos lotes e possibilitam a distribuição do tráfego entre elas e entre as vias coletoras, com baixa fluidez e alta acessibilidade, caracterizando-se pela intensa integração com os usos lindeiros e cujo pavimento deve ser dimensionado para receber tráfego médio ou leve.

No artigo 59, o Plano Diretor define que as vias de pedestres, tais como a Rua Amália Sestini e Rua Coripheu de Azevedo Marques, são aquelas de uso exclusivo para a circulação de pedestres, que deverão ter seu pavimento articulado e drenante.

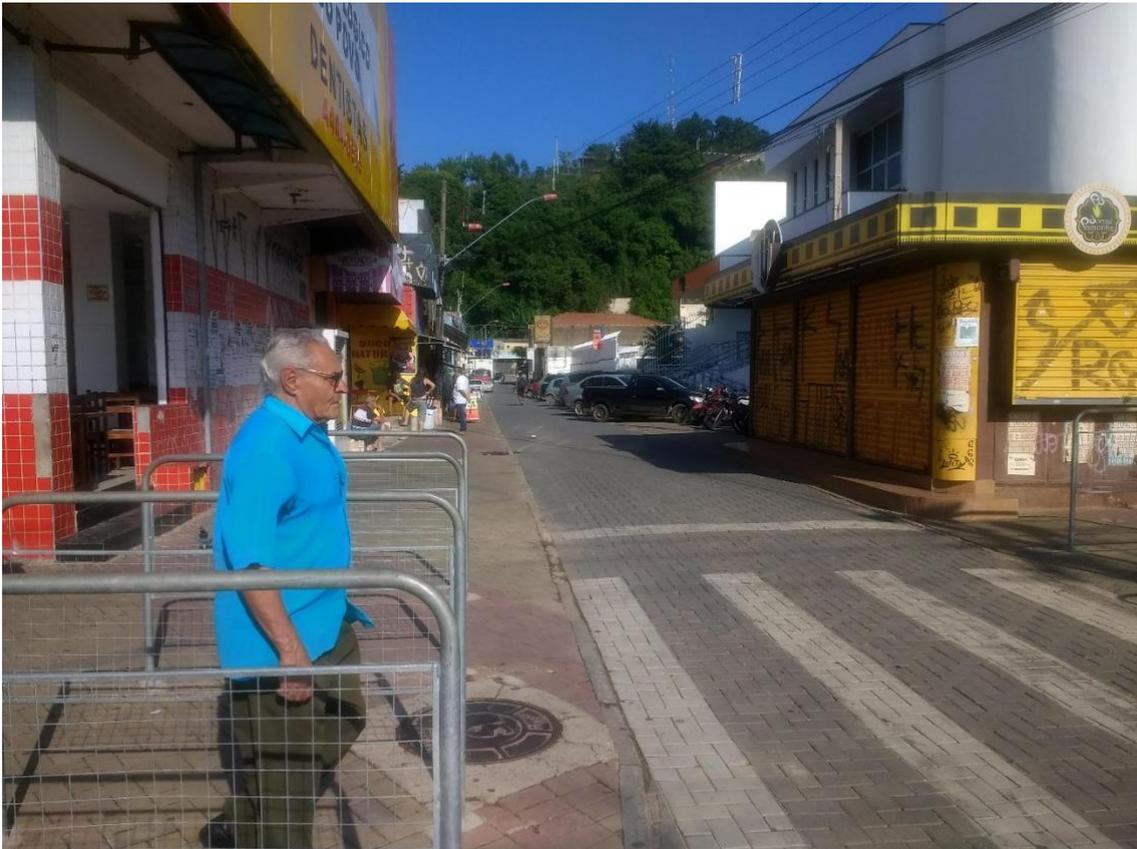


Figura 2: Via de pedestre definida pelo Plano Diretor, rua Coripeu de Azevedo Marques.

Por fim, no artigo 60, estabelece-se que caberá ao poder executivo a implementação, nos projetos futuros, de vias ou espaços viários destinados à circulação de bicicletas, os quais podem ocorrer por meio de ciclovias com características geométricas e infraestruturas próprias ao uso exclusivo de bicicletas ou de ciclofaixas, que são espaços definidos no leito carroçável por meio de sinalização de trânsito.

As vias rurais, tais como as metropolitanas, coletoras ou locais, são as que interligam a zona rural entre seus diferentes pontos e estes com as vias urbanas, de modo a assegurar o livre trânsito público nas áreas rurais, facilitando a mobilidade de seus moradores e o escoamento de produtos em geral.

O Plano Diretor do município também traz diretrizes importantes para mobilidade urbana e para a configuração do sistema viário estrutural. Apresenta as dimensões das calçadas e passeios e da faixa de rolamento das vias municipais, indicando que deverão ajustar-se à função projetada para a via, assegurando, respectivamente, o tráfego de pedestres e de veículos automotores com fluidez e segurança nos seguintes termos:

I - Os passeios públicos das vias a serem implantadas ou melhoradas deverão ter dois metros e meio de largura, no mínimo, paralelamente ao alinhamento ao longo de toda sua extensão, atender aos requisitos de acessibilidade universal, em especial e inclusive para as pessoas portadoras de necessidades especiais, e ter tratamento superficial adequado para o trânsito de pedestres, exceto para vias locais, onde o passeio terá largura mínima de dois metros;

II – O leito carroçável das vias a serem implantadas ou melhoradas terá a largura mínima de 9,00 (nove metros) nos termos estabelecidos em lei especial, exceto para as vias locais, onde esta dimensão poderá ser reduzida para 7,00 (sete) metros.



Figura 3: Via de pedestre definida pelo Plano Diretor, rua Amália Sestinió.

O Plano Diretor dá ao poder público as condições de definir uma política mais coerente para as calçadas e passeios, quando indica que a arborização de vias projetadas e construídas em parcelamentos ou condomínios para fins urbanos promovidos pela iniciativa privada e dos respectivos passeios e calçadas deverá ser executada pelo

empreendedor responsável, com a observância de diretrizes definidas pelo poder executivo.

Por fim, o Plano Diretor define que as ampliações e melhoramentos do sistema viário do município de Franco da Rocha deverão obedecer às diretrizes especificadas no Mapa de Intervenções Urbanas, como já comentado anteriormente.

II. REFERENCIAIS ESTRATÉGICOS DO PLAMOB

O Plamob de Franco da Rocha tem como referenciais estratégicos para sua elaboração, gestão e monitoramento as seguintes questões:

(i) a política nacional de mobilidade urbana, detalhada em Lei Federal de 2012, que define a seguinte ordem de prioridade aos modais nas políticas públicas: pedestre, ciclista, transporte coletivo, transporte de carga e transporte individual (carros e motos);

(ii) o Plano Diretor do município aprovado em 2007 e revisado em 2015;

(iii) a meta estabelecida pela ONU de reduzir pela metade o número de mortes e lesões decorrentes de acidentes de trânsito entre 2011 e 2020 e a sua repactuação para próxima década;

(iv) a redução da emissão de gases de efeito estufa proveniente de veículos automotores; tornando o transporte coletivo mais eficiente, reduzindo o uso do transporte individual e incentivando modos ativos de locomoção;

(v) a busca permanente e prioritária pela redução dos tempos médios de viagens (urbanas e metropolitanas) e do valor das tarifas do transporte público coletivo;

(vi) a participação social e a transparência como condições essenciais e insubstituíveis para construção e fiscalização das políticas públicas e deste plano de mobilidade urbana.

III. DIRETRIZES DO PLAMOB

As diretrizes que norteiam o Plamob de Franco da Rocha devem ser seguidas e alcançadas em sua execução, a saber:

(i) contribuir para o acesso universal à cidade, por meio do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana;

(ii) priorizar o transporte coletivo em detrimento do individual e modos ativos de deslocamento em relação aos motorizados;

(iii) reduzir os congestionamentos, a poluição e o tempo perdido nos deslocamentos;

(iv) consolidar uma política tarifária do transporte público com preços módicos aos usuários;

(v) consolidar uma gestão democrática, transparente e participativa na mobilidade urbana;

(vi) desenvolver ações e instrumentos para pessoas com baixa mobilidade, adaptando os sistemas de transporte, mobiliário urbano e calçadas aos padrões universais da acessibilidade;

(vii) disponibilizar veículos do transporte público de qualidade, com conforto, segurança, acessibilidade, ar condicionado e wi-fi;

(viii) incentivar o uso do transporte coletivo de interesse público (fretado e escolar) e caronas compartilhadas;

(ix) integrar o transporte público municipal com os diversos modais, especialmente sobre trilhos (CPTM); e

(x) fiscalizar efetivamente as posturas relativas à mobilidade urbana - trânsito, transporte e vias públicas.

IV. OBJETIVOS E METAS DO PLAMOB

Os objetivos estabelecidos pelo Plamob são:

- Aumentar os deslocamentos a pé;
- Aumentar os deslocamentos por bicicleta;
- Aumentar os deslocamentos por transporte coletivo público e privado;
- Reduzir os deslocamentos por transporte individual motorizado;
- Reduzir os acidentes e vítimas de trânsito;
- Reduzir os índices de poluição ambiental gerados por veículos automotores;
- Ampliar e qualificar as redes sociais como mais um instrumento de comunicação e participação;
- Consolidar o funcionamento do conselho municipal de mobilidade urbana.

As metas definidas para todos os objetivos podem ser observadas na Tabela 1.

Objetivos	Metas		
	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo
	2022	2026	2030
• Aumentar os deslocamentos a pé	36%	37%	37%
• Aumentar os deslocamentos por bicicleta	1%	2%	3%
• Aumentar os deslocamentos por transporte coletivo	38%	39%	40%
• Reduzir os deslocamentos por transporte individual motorizado	25%	22%	20%
• Reduzir os acidentes e vítimas de trânsito	12%	10%	8%
• Reduzir os índices de poluição ambiental gerados por veículos automotores	Definir indicadores com CETESB, Sabesp e demais municípios da região metropolitana até 2022.		
• Ampliar a participação da população nas redes sociais	Consolidar as redes sociais como espaço de participação da população até 2022.		
• Consolidar o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana	Conselho funcionando regularmente a partir de 2019.		

Tabela 1: Objetivos e metas a serem alcançadas a curto, médio e longo prazo.

V. EIXOS DO PLAMOB

O Plamob está estruturado em oito eixos estratégicos que se articulam, se integram e se complementam em todos os seus conceitos, diretrizes e ações, procurando dar conta das determinações legais, mas sobretudo de pensar, construir uma cidade mais solidária e justa, inclusiva e sustentável para seus moradores e frequentadores. São eixos do Plamob:

1. *Preferência pela vida e pela sustentabilidade*
2. *Transporte público coletivo*
3. *Transporte de interesse público*
4. *Transporte ferroviário*
5. *Transporte de cargas e mercadorias*
6. *Transporte por motocicletas*
7. *Infraestrutura viária para mobilidade urbana*
8. *Participação social e transparência*

1. *Preferência pela vida e pela sustentabilidade*

A ONU classifica a violência no trânsito como uma epidemia mundial e vem atuando para estimular a redução das vítimas. No município de Franco da Rocha os dados da acidentalidade são altos, se comparados às metas estabelecidas. Além disso, mais de 62% das mortes foram em vias que estão sob gestão do governo do estado de São Paulo, isto é, nas rodovias que cruzam a cidade. Os índices de poluição ambiental e o sedentarismo, agravados pela excessiva utilização do transporte individual, também causam impacto direto na saúde da população.

Desta forma, o poder público municipal deverá atuar junto ao governo estadual para que as propostas relacionadas à segurança viária nas rodovias, à redução da emissão de poluentes e ao incentivo ao uso do transporte coletivo ou não motorizado

possam ser implementadas coletivamente e para que de fato exista sempre preferência pela vida e pela sustentabilidade.

O eixo *Preferência pela Vida e pela Sustentabilidade* reflete esse sentimento e essa busca. Está estruturado por um conjunto de programas e propostas de caráter estratégico e em sintonia com as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e com o Plano Diretor. É composto pelo *Programa Calçadas Seguras e Acessíveis*; *Programa Cicloviário e de Incentivo ao Uso de Bicicletas*; *Programa de Desestímulo ao Uso do Automóvel*; *Programa Monitoramento, Fiscalização e Segurança*; *Programa de Educação para Mobilidade Urbana* e pelo *Programa Incentivo ao Uso de Matrizes Energéticas menos Poluentes*.

São objetivos principais dos programas que compõe o eixo *Preferência pela Vida e pela Sustentabilidade* a diminuição do número de acidentes e mortes no trânsito, o incentivo a utilização de modos ativos nos deslocamentos diários, a formação de cidadãos com atitudes responsáveis e de respeito às regras de trânsito e às pessoas, a diminuição de uso do automóvel e a viabilização de matrizes energéticas menos poluentes para a frota de veículos circulante na cidade.

As propostas de 1 a 30 estão subdivididas em seis programas (A a F), conforme descrito a seguir:

A. Programa Calçadas Seguras e Acessíveis

PROPOSTA 1 | Criar "rotas" de calçadas para pedestres nos principais eixos de demandas

Prazo: Curto, médio e longo.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e SIH.

Metas: Rotas nos sub-centros e centro:

1.1: Rota Centro - CPTM/Comércio/Serviços Públicos/Lazer;

1.2: Rotas sub-centros Monte Verde, Parque Paulista Alto e Vila Santista;

1.3: Rotas sub-centros Parque Santo Paulistano, Residencial Santo Antônio e Portal da Estação.

Ações:

1.1: Elaborar um plano de intervenções;

1.2: Definir envolvimento e responsabilidade dos proprietários dos imóveis privados.

Impactos: Redução dos acidentes de trânsito e estímulo aos deslocamentos a pé.



Figura 4: Calçada em Franco da Rocha em reforma. Além dos pisos, grande parte necessita de alargamento, acessibilidade e sinalização adequada.

PROPOSTA 2 | Reformar e recuperar as calçadas dos imóveis públicos municipais

Prazo: Curto e médio.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e SIH.

Metas: Imóveis públicos com calçadas seguras e acessíveis.

Ações:

2.1: Elaborar um plano para readequação das calçadas seguras e acessíveis;

2.2: Integrar as calçadas com os demais modos de transportes e garantir sua conexão com faixas de pedestres e semaforização adequada.

Impactos: Estímulo a caminhadas seguras para pedestres e cadeirantes.



Figura 5: A acessibilidade deve estar presente nos empreendimentos públicos e privados.
(Fonte: Google 2018)

PROPOSTA 3 | Cobrar a reforma das calçadas dos imóveis públicos federais, estaduais, rodovias e CPTM. Sua meta consiste dotar o município de calçadas adequadas e acessíveis. Está desmembrada em quatro grupos:

Proposta 3.1: Cobrar ações para as calçadas e faixas das rodovias

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e DER/SP.

Metas: Adequação do acostamento e de faixa específica para pedestres e ciclistas nas Rodovias SP-023 e SP-332, integradas à dinâmica urbana.

Ações: Expor ao DER a necessidade e importância deste projeto para a segurança de pedestres, ciclistas, motociclistas e condutores.

Impactos: Redução dos acidentes e mortes no trânsito em zonas de maior acidentalidade da cidade.



Figura 6: SP-332 com grande fluxo em área urbana mostra a necessidade de programar formas de proteção aos pedestres e ciclistas, pois apresentam os maiores números de acidentes e mortes no trânsito. (Fonte: Google 2018)

Proposta 3.2: Cobrar ações da CPTM relativas à reforma das calçadas

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e CPTM.

Metas: Dotar as estações de trem de acessos qualificados, seguros e acessíveis, promovendo uma melhor integração modal.

Ações: Expor à CPTM a necessidade e importância deste projeto para a segurança de pedestres e ciclistas e das vantagens com a integração modal.

Impactos: Redução dos acidentes de trânsito, qualidade e agilidade nos acessos as Estações da CPTM.



Figura 7: Estação da CPTM de Franco da Rocha em processo de adequação para acessibilidade e integração modal.
(Fonte: Google 2018)

Proposta 3.3: Cobrar ações para reformar as calçadas dos responsáveis pelos imóveis públicos do estado

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e governo do estado de São Paulo.

Metas: Dotar os imóveis públicos estaduais com calçadas adequadas e acessíveis.

Ações: Expor ao governo do estado a necessidade e importância da recuperação das calçadas, de acordo com a legislação vigente.

Impactos: Redução dos acidentes de trânsito, qualidade e agilidade nos acessos para os diversos serviços públicos.



Figura 8: A maioria dos imóveis necessita a de adequações para atender a acessibilidade, como ETEC Dr. Emilio Hernandez Aguilar.
(Fonte: Google 2018)

Proposta 3.4: Cobrar ações para reforma das calçadas dos responsáveis pelos imóveis públicos federais

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e governo federal.

Metas: Dotar os imóveis públicos estaduais com calçadas adequadas e acessíveis.

Ações: Expor ao governo federal a necessidade e importância da recuperação das calçadas, de acordo com a legislação vigente.

Impactos: Redução dos acidentes de trânsito e qualidade e agilidade nos acessos para os diversos atendimentos aos serviços públicos.



Figura 9: Agência da previdência social em Franco da Rocha já adequada à acessibilidade, conforme legislação.

(Fonte: Google 2018)

PROPOSTA 4 | Elaborar e aprovar uma nova legislação para calçadas, com padronização de acessibilidade e segurança, estabelecendo competências e responsabilidades

Prazo: Curto.

Necessidade de Legislação: Atualização da regulamentação de calçadas, por Lei Municipal e Decreto.

Atores sociais envolvidos: STTMU, SIH, gabinete do prefeito e Secretaria dos Assuntos Jurídicos e da Cidadania.

Metas: Ter uma nova legislação para as calçadas, com responsabilidades, competência, padronização e penalidades.

Ações:

4.1: Elaborar projeto de lei, contendo padronização, responsabilidades, competências e penalidades.

4.2: Oferecer descontos no IPTU com a contrapartida da implantação de calçadas.

Impactos: Amparo legal com exigências e cobranças de readequação de calçadas e rotas de pedestres.

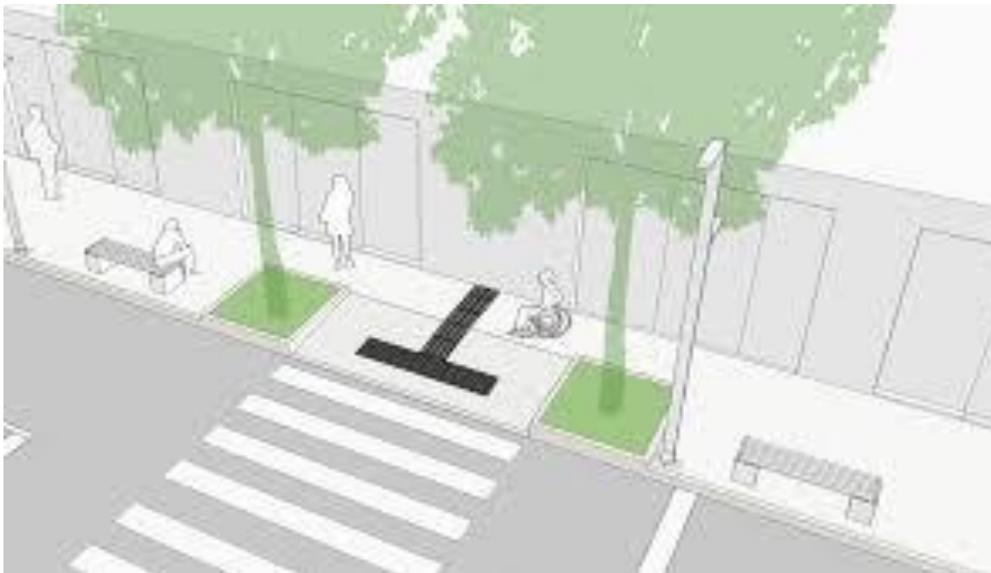


Figura 10: Exemplo de nova padronização de calçadas, integradas às faixas de pedestres e semaforização.
(Fonte: Google 2018)

PROPOSTA 5 | Elaborar e aprovar legislação de Polos Geradores de Tráfego (PGT), incorporando as calçadas e infraestrutura para modos de deslocamentos ativos como contrapartidas

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Regulamentação dos polos geradores de tráfego, por Lei Municipal e Decreto.

Atores sociais envolvidos: STTMU, SIH, gabinete do prefeito e Secretaria dos Assuntos Jurídicos e da Cidadania.

Metas: Ter uma nova legislação para os polos geradores de tráfego, com responsabilidades, competência, padronização e penalidades.

Ações: Elaborar Projeto de Lei, contendo padronização, responsabilidades, competências e penalidades para os polos geradores de tráfego.

Impactos: Amparo legal com exigências e cobranças de execução de obras e contrapartidas dos polos geradores de tráfego.



Figura 11: Exemplo de polo gerador de tráfego em construção que demanda uma série de mitigações, adequando o sistema de viagens geradas na cidade de Franco da Rocha.
(Fonte: Google 2018)

PROPOSTA 6 | Criar mecanismos e ações para incentivo e prática de deslocamentos a pé, como passeios, caminhadas, educação para mobilidade urbana e comunicação

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU, Secretaria das Relações Institucionais e Comunicação Social, Secretaria de Cultura, Esporte e Lazer; Secretaria da Saúde.

Metas: Estabelecer diversas atividades, estas sendo executadas, mais pessoas se deslocando diariamente a pé.

Ações: Criar campanhas e atividades coletivas.

Impactos: Promoção da caminhada como lazer e estímulo aos deslocamentos cotidianos, com mais saúde pra todos.



Figura 12: Exemplo de medida estimulante à caminhada, envolvendo pessoas de todas as idades desenvolvidas pela prefeitura de Franco da Rocha.

PROPOSTA 7 | Ampliar a sinalização horizontal, vertical e semafórica

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU.

Metas: Cidade sinalizada e segura.

Ações: Contratar empresas e equipamentos de sinalização.

Impactos: Cidade mais sinalizada, segura e com menor acidentalidade.



Figura 13: Sinalização de faixas de pedestres em destaque, integradas com rampas acessíveis e semaforização, valorizando as medidas de segurança.
(Fonte: Google 2018)

B. Programa Ciclovitário e de Incentivo ao Uso de Bicicletas

PROPOSTA 8 | Criar ciclovias e ciclofaixas nos principais eixos de demanda

Prazo: Curto e médio.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e SIH.

Metas: Elaborar plano ciclovitário da cidade e os projetos para execução das obras. Construir ciclovias e ciclofaixas, proporcionando maior segurança e incentivo ao uso de bicicletas.

Ações:

8.1: Ciclovia/ciclofaixa 1 - Centro – chegada na Estação CPTM: elaborar os projetos para execução das obras.

8.2: Ciclovia/ciclofaixa 2 - Parque Vitória: elaborar os projetos para execução das obras.

8.3: Ciclovia/ciclofaixa 3 - Pretória: elaborar os projetos para execução das obras.

8.4: Ciclovia de Lazer no Complexo Juquery - discutida com a direção do Juquery e com a coparticipação do governo do estado para elaboração e execução das obras.

Impactos: Redução dos acidentes, estímulo ao uso de modos de deslocamento não motorizados e mais saúde para todos.



Figura 14: O modo cicloviário corresponde a um sistema muito econômico e democrático, que dentre outras coisas possibilita um transporte barato, rápido e saudável a grande parte da população. (Fonte: YouTube / Ronaldo Justo, publicado em 15 de set de 2018)

PROPOSTA 9 | Ampliar e construir bicicletários nas estações da CPTM

Prazo: Curto e médio.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e CPTM.

Metas: Construção e ampliação dos bicicletários para no mínimo 250 vagas.

Ações:

9.1: Ampliar o bicicletário na Estação Franco da Rocha da CPTM para mais vagas.

9.2: Construir bicicletário na Estação Baltazar Fidelis da CPTM, estabelecendo a integração modal em mais uma Estação.

Impactos: Atendimento e estímulo à demanda de deslocamentos por bicicleta e favorecimento da intermodalidade.



Figura 15: Bicicletário da Estação de Franco da Rocha mostra a necessidade de expansão das vagas na Estação de Franco da Rocha e construção de bicicletário na Estação Baltazar Fidelis.

PROPOSTA 10 | Elaborar e negociar um plano para ampliar a segurança dos ciclistas nas rodovias

Prazo: Curto e médio.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e DER/SP.

Metas: Adequação do acostamento e faixa específica para pedestres e ciclistas nas rodovias SP-023 e SP-332, integradas à dinâmica urbana.

Ações: Mostrar ao DER a necessidade e importância deste projeto para a segurança de pedestres, ciclistas, motociclistas e condutores.

Impactos: Redução dos acidentes de trânsito e integração da rodovia à malha urbana.

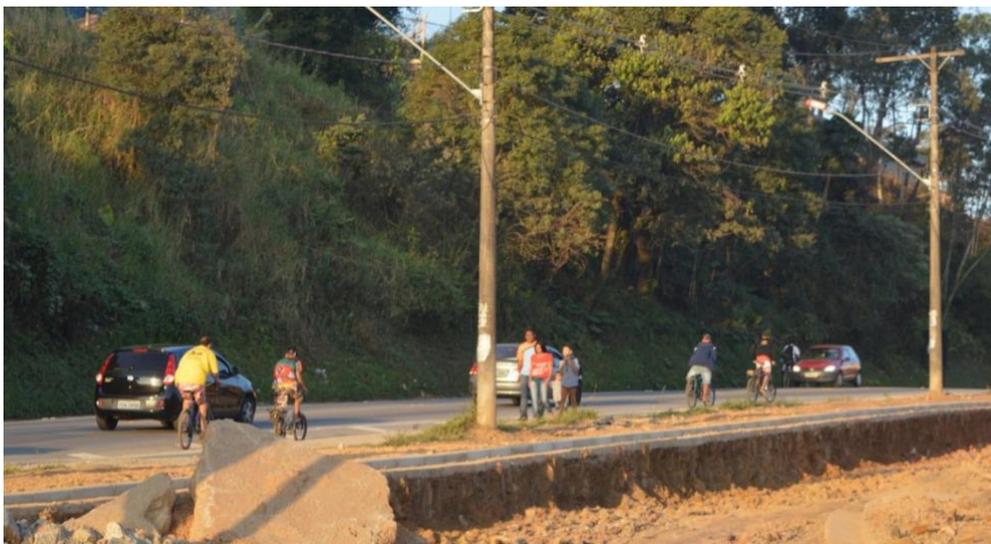


Figura 16: Fluxo intenso de pedestres, ciclistas e automóveis sem qualquer segurança no acesso a cidade de Franco da Rocha.
(Fonte Agência Mural - 13/09/2018)

PROPOSTA 11 | Construir paraciclos e bicicletários em toda cidade

Prazo: Curto e médio.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e SIH.

Metas: Mais paraciclos e bicicletários construídos.

Ações: Construir paraciclos e bicicletários em praças, parques, terminais de ônibus, escolas, saúde, etc.

Impactos: Aumento das opções de parada e estacionamento de bicicletas com segurança e aumento da utilização da bicicleta como modo de transporte.



Figura 17: Exemplo de paraciclo a ser adotado nas praças e próprios municipais.
(Fonte bicicleta.com.br)

PROPOSTA 12 | Elaborar legislação de polos geradores que incorpore o modo de deslocamento urbano por bicicleta nas contrapartidas

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Lei Municipal e Decreto.

Atores sociais envolvidos: STTMU, Gabinete do Prefeito e Secretaria de Assuntos Jurídicos e Cidadania.

Metas: Novos polos geradores adaptados à bicicleta.

Ações: Elaborar proposta de PL.

Impactos: Amparo legal e qualitativo para as mitigações urbanísticas com soluções para readequação de calçadas e rotas cicloviárias.



Figura 18: Espaços para bicicletas no shopping Barra Sul, Rio de Janeiro.
(Fonte: Google 2018)

PROPOSTA 13 | Estimular e regulamentar o aluguel de bicicletas compartilhadas

Prazo: Curto e médio.

Necessidade de legislação: Lei Municipal e Decreto.

Atores sociais envolvidos: STTMU, gabinete do prefeito e Assuntos Jurídicos e Cidadania.

Metas: Serviço de bicicletas compartilhadas funcionando.

Ações: Promover a contratação e parcerias para o serviço de bicicletas compartilhadas, com estações localizadas nas principais centralidades e bairros.

Impactos: Estímulo ao uso da bicicleta para pequenos deslocamentos ou como integração modal.



Figura 19: Exemplo exitoso do modelo de aluguel de bicicletas.
(Fonte: Google 2018)

PROPOSTA 14 | Promover atividades e ações que incentivem o uso da bicicleta

Prazo: Curto, médio e longo.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU, Secretaria de Cultura, Esporte e Lazer; Secretaria da Saúde.

Metas: Aumentar o número de pessoas usando a bicicleta como modo de transporte, estabelecendo mais saúde para todos.

Ações:

14.1: Criar campanhas de uso da bicicleta como lazer e para uso diário;

14.2: Estabelecer um plano de comunicação de incentivo ao uso de bicicletas.

Impactos: Promoção da bicicleta como lazer e estímulo para deslocamentos diários.

C. Programa de Desestímulo ao Uso do Automóvel

PROPOSTA 15 | Criar Projeto "Carona Compartilhada e Sustentável"

Prazo: Médio.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU, SRICS, empresas e instituições.

Metas: Programa em funcionamento, com mecanismos de segurança e utilização de instrumentos tecnológicos para esta finalidade.

Ações:

15.1: Fazer parcerias e criar aplicativos;

15.2: Criar campanhas de estímulo a caronas compartilhadas e sustentáveis;

15.3: Convidar direções de empresas e instituições.

Impactos: Redução do número de veículos em circulação e aumento da taxa de ocupação dos automóveis.



Figura 20: Campanha desenvolvida pela prefeitura de Vitória, Espírito Santo.
(Fonte: Google 2018)

PROPOSTA 16 | Criar "Projeto Ruas de Lazer"(ruas abertas aos pedestres nos domingos e feriados)

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Decreto indicando as ruas e horários que estarão abertas somente para pedestres e trânsito local.

Atores sociais envolvidos: STTMU, SRICS, SCEL e associações de moradores dos bairros.

Metas: Ruas abertas aos pedestres e ciclistas aos domingos e feriados no centro e nos bairros.

Ações:

16.1: Criar campanhas de divulgação para o desenvolvimento das ruas de lazer;

16.2: Incorporar atividades culturais, educativos e de informações para a população.

Impactos: Estímulo à ocupação do viário por modos ativos de deslocamento (pedestres e ciclistas).



Figura 21: Placa de sinalização a ser adotada nas Ruas de Lazer.
(Fonte: Google 2018)

PROPOSTA 17 | Priorizar o viário para o transporte coletivo e para modos ativos de deslocamento

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e SIH.

Metas: Dar aos ônibus, bicicletas e pedestres prioridade no sistema viário municipal.

Ações: Priorizar esses modos de transporte nos projetos e ações da mobilidade urbana.

Impactos: Sistema viário utilizado prioritariamente pelo transporte coletivo e por deslocamentos ativos.



Figura 22: Distribuição dos espaços da via, com prioridade para ciclistas e pedestres.
(Fonte: Google 2018)

PROPOSTA 18 | Reduzir os estacionamentos nas vias públicas para priorizar o transporte coletivo e a segurança dos pedestres

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e SIH.

Metas: Oferecer aos ônibus, bicicletas e pedestres prioridade no viário municipal.

Ações:

18.1: Construir estacionamentos públicos ou concessionados, como na Rua Dr. Hamilton Prado;

18.2: Identificar pontos de conflito entre ônibus e estacionamentos.

Impactos: Ampliação do espaço viário destinado ao transporte público coletivo e aos modos ativos de deslocamento.



Figura 23: A foto representa a desorganização do trânsito e a falta de prioridade para pedestres e ônibus.
(Fonte: Google 2018)

PROPOSTA 19 | Elaborar planos de comunicação incentivando a não utilização do veículo particular

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e SRICS.

Metas: Diminuir a utilização do automóvel nos deslocamentos, aumentando os modos ativos e o transporte coletivo.

Ações:

19.1: Fazer campanhas nas redes sociais sobre opções e modos alternativos ao automóvel;

19.2: Articular estas campanhas nas escolas e universidades.

Impactos: Redução da participação do automóvel na matriz de transporte da cidade.



Figura 24: Campanha do Dia Mundial Sem Carro. 22 de setembro.
(Fonte: Google 2018)

D. Programa Monitoramento, Fiscalização e Segurança

PROPOSTA 20 | Ampliar e qualificar as ações de fiscalização de trânsito e transporte, conforme os três subgrupos:

Proposta 20.1: Usar o GPS da frota dos ônibus para fiscalizar o cumprimento de partida e itinerário

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Resolução do Secretário.

Atores sociais envolvidos: STTMU.

Metas: monitorar e fiscalizar via GPS o cumprimento de itinerários e horários dos ônibus.

Ações:

20.1.1: Preparar regulamentação.

20.1.2: Estruturar e capacitar equipe;

20.1.3: Melhorar os serviços de transportes.

Impactos: Aumento da confiabilidade e qualidade do transporte e da circulação geral.



Figura 25: Agentes da mobilidade urbana de Franco da Rocha monitoram a cidade em tempo real.

Proposta 20.2: Construir um Centro de Controle Operacional da Mobilidade Urbana, integrando câmeras de monitoramento, GPS e demais instrumentos de fiscalização e controle

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Resolução do secretário.

Atores sociais envolvidos: STTMU.

Metas: Desenvolver central de equipamentos existentes que possibilitam a fiscalização e monitoramento da mobilidade urbana.

Ações:

20.2.1: Instalar câmeras em todos os terminais, principais pontos de ônibus e interseções centrais;

20.2.2: Preparar a regulamentação necessária.

Impactos: Mais instrumentos de fiscalização e monitoramento, auxiliando a população.



Figura 26: Central Integrada de Monitoramento de Campinas criada em 2006, integra a área de mobilidade urbana, segurança pública, uso e ocupação do solo e saúde.
(Fonte: Google 2018)

Proposta 20.3: Ampliar o número de agentes de fiscalização de trânsito e transporte

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU.

Metas: Ampliar a equipe de fiscalização do transporte coletivo.

Ações: Ampliar a contratação de agentes de trânsito para fiscalização nos terminais de transporte público e nas principais vias.

Impactos: Aumento da confiabilidade e qualidade do transporte público e dos serviços.



Figura 27: Novos agentes da mobilidade de Franco da Rocha, capacitados para as funções do trânsito e do transporte.

(Fonte: francodarocha.sp.gov.br 2018)

PROPOSTA 21 | Instalar radares de velocidade, avanço de sinal e de faixa nos locais de maior vulnerabilidade

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU.

Metas: Diminuir os acidentes de trânsito e aumentar a segurança.

Ações: Contratar e instalar radares nos locais de maior número de acidentes, de intenso fluxo viário e próximos a escolas e hospitais.

Impactos: Aumento da segurança e redução dos acidentes de trânsito.



Figura 28: O controle de velocidade e avanço de semáforo se faz necessário em toda área urbana para garantir segurança e preservar vidas.
(Fonte: Google 2018)

PROPOSTA 22 | Criar um plano para monitorar os acidentes de trânsito na cidade

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU.

Metas: Monitorar os acidentes de trânsito para programar ações para diminuí-los.

Ações:

20.1: Preparar equipe e metodologia de trabalho;

20.2: Unificar o cadastro de acidentes, com dados da polícia, bombeiros, SAMU.

Impactos: Dados confiáveis para construção de políticas e programas para reduzir os acidentes de trânsito, conforme meta estabelecida pela ONU e por este Plano de Mobilidade Urbana.

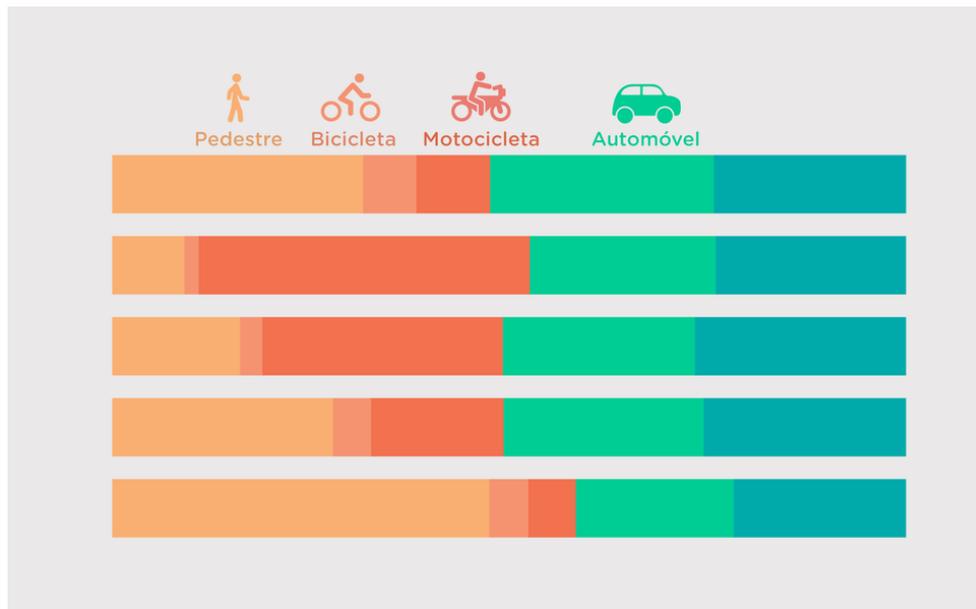


Figura 29: Estudos dos acidentes de trânsito devem ser feitos a partir de dados confiáveis e atualizados. É fundamental criar estes instrumentos nas prefeituras. (Fonte: nexojournal.com.br 2018)

PROPOSTA 23 | Ampliar as ações e instrumentos de fiscalização na utilização das vagas de estacionamento especiais (idosos, gestantes e deficientes)

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU.

Metas: Vagas especiais sendo utilizadas adequadamente.

Ações:

23.1: Ampliar as ações de fiscalização e remoção de veículos;

23.2: Utilizar novas tecnologias de fiscalização, como câmeras.

Impactos: Respeito aos espaços destinados às pessoas com baixa mobilidade.



Figura 30: Há um tripé para o respeito às vagas especiais: educação, sinalização e fiscalização.
(Fonte: Google 2018)

PROPOSTA 24 | Estabelecer convênio com a Polícia Militar para ações de fiscalização de posturas ligadas à mobilidade urbana

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Lei autorizativa e convênio.

Atores sociais envolvidos: STTMU, SMAJC, GM e PM.

Meta: Aumentar o contingente na fiscalização de trânsito.

Ações:

24.1: Estabelecer convênio com a Polícia Militar;

24.2: Definir territórios prioritários e plano de ação conjunta e complementar.

Impactos: Respeito às regras de trânsito e diminuição dos acidentes.



Figura 31: “Ação Franco Mais Segura” desenvolvida pela prefeitura de Franco da Rocha.
(Fonte: Google 2017)

E. Programa de Educação para Mobilidade Urbana

PROPOSTA 25 | Elaborar e implementar o plano de educação de trânsito dirigida aos públicos alvos;

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e SRICS.

Metas: Plano implementado e funcionando.

Ações: Executar o plano existente para cada público

Impactos: Mudança no comportamento das pessoas.



Figura 32: Parceria entre prefeitura, empresas e universidades são necessárias para atingir os mais diversos públicos, como esta desenvolvida pela prefeitura de Franco da Rocha.
(Fonte: francodarocha.sp.gov.br 2017)

PROPOSTA 26 | Incorporar os conceitos de mobilidade urbana, segurança e priorização do transporte público e não motorizado no currículo escolar

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Definição e procedimentos da secretaria de educação.

Atores sociais envolvidos: STTMU e Secretaria da Educação.

Metas: Alunos discutindo a mobilidade urbana segura e sustentável.

Ações: Discutir a proposta com secretária da educação e professores, promovendo seminários e debates.

Impactos: Alunos sendo formados com novos conceitos da mobilidade urbana e segurança, contribuindo para uma mudança de perspectiva de trânsito a médio e longo prazo.



Figura 33: Envolvimento direto dos alunos nas ações educativas da mobilidade em Franco da Rocha.
(Fonte: francodarocha.sp.gov.br 2017)

F. Programa de Incentivo ao Uso de Matrizes Energéticas menos Poluentes

PROPOSTA 27 | Criar plano para substituição da frota de ônibus diesel por matrizes menos poluentes

Prazo: Longo.

Necessidade de legislação: Lei municipal.

Atores sociais envolvidos: STTMU.

Metas: Ter frota de ônibus com matrizes energéticas menos poluentes.

Ações:

27.1: Definir metas e critérios para renovação da frota de ônibus por veículos de matrizes energéticas menos poluentes;

27.2: Preparar regulamentação necessária.

Impactos: Redução da emissão de gases poluentes, contribuindo para a qualidade ambiental do espaço urbano.



Figura 34: Ônibus com baterias elétricas recarregáveis já operam em cidades como São Paulo e Campinas entre outras.
(Fonte: Google 2018)

PROPOSTA 28 | Incorporar novas matrizes energéticas na frota municipal e de serviços

Prazo: Longo.

Necessidade de legislação: Lei Municipal e Decreto.

Atores sociais envolvidos: STTMU.

Metas: Estabelecer frota de veículos de serviços da prefeitura com matrizes energéticas menos poluentes.

Ações:

28.1: Priorizar a compra de veículos híbridos, elétricos ou a biodiesel na frota municipal;

28.2: Incluir a exigência de adequação da frota nos contratos de serviços e locação.

Impactos: Redução da emissão de gases poluentes, contribuindo para a qualidade ambiental do espaço urbano.



Figura 35: A prefeitura de Curitiba instituiu na sua frota diversos veículos elétricos.
(Fonte: Google 2018)

PROPOSTA 29 | Incentivar a população a mudar a matriz energética da frota de veículos

Prazo: Longo.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e SRICS.

Metas: Implantar frota de veículos da cidade com matrizes energéticas menos poluentes.

Ações: Promover campanhas virtuais e presenciais sobre a importância das matrizes energéticas menos poluentes e de incentivo a renovação da frota privada por novas matrizes.

Impactos: Redução da emissão de gases poluentes, contribuindo para a qualidade ambiental do espaço urbano.



Figura 36: A prefeitura de Fortaleza instituiu o compartilhamento de veículos elétricos.
(Fonte: Google 2018)

PROPOSTA 30 | Estabelecer convênios com CETESB e Sabesp para monitoramento da qualidade do ar na cidade

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Lei Municipal e convênio.

Atores sociais envolvidos: STTMU, CETESB e Sabesp.

Metas: Implantar instrumentos de monitoramento da qualidade do ar.

Ações: Vincular resultados de monitoramento da poluição atmosférica com as campanhas de redução do uso do automóvel e de mudança da matriz energética.

Impactos: Controle da emissão de gases realizado e divulgado continuamente para toda população.



Figura 37: Funcionário da CETESB identificando e colhendo amostras para fiscalização.
(Fonte: Google 2018)

2. *Transporte público coletivo*

Do transporte público coletivo que atende Franco da Rocha, apenas os ônibus municipais estão diretamente sob a competência do município, em contrato de concessão já realizado e vigência de 30 anos. A Linha 7 (Rubi) de trem pertence a CPTM e os ônibus que fazem transporte intermunicipal são de responsabilidade da EMTU, através de suas concessionárias.

Portanto, as propostas aqui refletem claramente aquelas que são de inteira responsabilidade da prefeitura e também do governo do estado (pela competência). Estas geralmente demandam ações, convênios e leis no sentido de estabelecer parcerias e visando atender às demandas do município.

O eixo *Transporte Público Coletivo* é estruturado por um conjunto de programas e propostas de caráter fundamental para melhorar, qualificar e ampliar o conforto e a segurança de operadores e usuários do transporte público, a um custo módico das tarifas praticadas. É composto pelo *Programa Integração e Diminuição do Custo do Transporte Municipal e Metropolitano*; *Programa Melhoria do Transporte Público Coletivo* e pelo *Programa Comunicação para Transporte Público*.



Figura 38: Estação da CPTM de Franco da Rocha integrada operacionalmente com o transporte municipal através do Terminal Leste. A demanda agora é pela integração tarifária.

São objetivos principais dos programas que compõem o eixo *Transporte Público Coletivo* a diminuição do custo do transporte e a sua integração com a rede metropolitana, formada pela CPTM e EMTU, a melhoria da qualidade e da oferta, com ônibus mais modernos, e a diminuição no tempo de deslocamentos dos usuários, com a priorização do viário para os ônibus através dos corredores, faixas exclusivas e semaforização especial.

As propostas 31 a 46 estão subdivididas em três programas (A, B e C), conforme descrito a seguir:

A. Programa Integração e Diminuição do Custo do Transporte Municipal e Metropolitano

PROPOSTA 31 | Integrar os ônibus municipais e trens da CPTM, com desconto na tarifa integrada

Prazo: Médio.

Necessidade de legislação: Legislação municipal autorizativa e convênio com governo estadual.

Atores sociais envolvidos: STTMU, CPTM (governo do estado) e concessionária do transporte municipal.

Metas: Reduzir 20% o valor da tarifa integrada (10% concessionária e 10% CPTM).

Ações:

31.1: Negociar com os atores sociais envolvidos a integração e redução da tarifa;

31.2: Identificar o impacto financeiro desta integração.

Impactos: Redução dos custos de transporte para a população e maior número de pessoas utilizando o transporte público coletivo.



Figura 39: O modelo de integração tarifária que a CPTM e a SPTrans praticam na cidade de São Paulo serve como parâmetro para Franco da Rocha e demais cidades da região metropolitana.
(Fonte: Google 2018)

PROPOSTA 32 | Integrar os ônibus municipais e ônibus metropolitanos da EMTU, com desconto na tarifa integrada

Prazo: Médio.

Necessidade de legislação: Legislação municipal autorizativa e convênio com governo estadual.

Atores sociais envolvidos: STTMU, EMTU (governo do estado) e concessionária do transporte municipal.

Metas: Reduzir 20% o valor da tarifa integrada (10% concessionária e de 10% EMTU e suas concessionárias).

Ações:

32.1: Negociar com os atores sociais envolvidos a integração e redução da tarifa;

32.2: Identificar o impacto financeiro desta integração.

Impactos: Redução dos custos de transporte para a população e maior número de pessoas utilizando o transporte público coletivo.



Figura 40: Integração em Diadema: ônibus municipal e ônibus intermunicipal da EMTU, no Corredor ABD de Trólebus.
(Fonte: Google 2018)

PROPOSTA 33 | Estimular o uso do cartão BEM, com ampliação do limite temporal de utilização para 2 horas e outras promoções e benefícios

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Resolução do secretário.

Atores sociais envolvidos: STTMU e SRICS.

Metas: Ampliar os benefícios do BEM e aumentar as viagens pagas em cartão (atualmente representa 35% das viagens).

Ações:

33.1: Estabelecer regulamentação alterando as regras;

33.2: Fazer campanhas de divulgação dos benefícios;

33.3: Implantar novos pontos de emissão do cartão (na prefeitura e na STTMU).

Impactos: Redução dos custos com transporte, diminuição das viagens pagas em espécie e maior número de pessoas utilizando o transporte público coletivo.



Figura 41: Bilhete Eletrônico Municipal – BEM de Franco da Rocha.
(Fonte: Google 2018)



Figura 42: Ônibus municipal de Franco da Rocha.

PROPOSTA 34 | Construir formas de financiamento e subsídios que possam baratear o custo do transporte público para o usuário

Prazo: Médio.

Necessidade de legislação: Lei Municipal para subsídios e para criação de outras receitas.

Atores sociais envolvidos: STTMU; concessionária do transporte municipal; governos federal e estadual.

Metas: Diminuir o impacto do valor da tarifa (custo com transporte) no custo de vida das pessoas.

Ações:

34.1: Analisar a criação de subsídios no orçamento municipal;

34.2: Vincular a arrecadação da zona azul e dos estacionamentos;

34.3: Absorção da receita tarifária não utilizada como subsídio.

Impactos: Redução dos custos de transporte para a população e estímulo a utilização do transporte público coletivo.



Figura 43: Novas formas para diminuir o custo do transporte devem ser buscadas.
(Fonte: Google 2018)

PROPOSTA 35 | Dar prioridade ao transporte público no sistema viário, na sua manutenção, sinalização e semaforização³

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e SIH.

Meta: Adequar às vias por onde passam os ônibus municipais, aprimorando sua condição de circulação (pavimentação, sinalização e semaforização).

Ações:

35.1: Recuperar as vias por onde passam os ônibus municipais e metropolitanos;

35.2: Captar recursos provenientes de programas estaduais e federais.

Impactos: Aumento da velocidade e conforto dos deslocamentos por transporte público para usuários e operadores.

³ Ver Anexo 2 – Mapeamento das áreas de Trânsito em Franco da Rocha.



Figura 44: Intervenções viárias deverão apontar pela melhoria da mobilidade urbana e prioridade pelo transporte coletivo pelos pedestres, como no projeto de canalização na Rua Basílio Fazzi.
(Fonte: francodarocha.sp.gov.br 2018)

PROPOSTA 36 | Desenvolver campanhas para valorizar e aumentar a utilização do transporte público

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e SRICS.

Metas: Ampliar a utilização do transporte público nos deslocamentos urbanos, integrando com modos ativos de transporte.

Ações:

36.1: Preparar a campanha e peças publicitárias impressas e virtuais;

36.2: Envolver a concessionária de transporte coletivo no processo;

36.3: Divulgar as pesquisas de satisfação do transporte coletivo.

Impactos: Aumento da utilização do transporte público e da satisfação dos usuários.



Figura 45: Campanha publicitária da NTU.
(Fonte: transportepublico.org.br)

B. Programa Melhoria do Transporte Público Coletivo

PROPOSTA 37 | Promover a reestruturação da rede de transporte público (linhas, frequência e paradas)⁴

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e concessionária do transporte municipal.

Metas: Linhas de ônibus atendendo todas as regiões e demandas do município.

⁴ Ver Anexo 3 – Rede de Transporte Público de Franco da Rocha.

Ações: Preparar o plano da rede, com linhas, frequências e paradas reestruturadas de acordo com os estudos e pesquisas realizadas.

Impactos: Transporte público atendendo a todas as regiões e demandas, com qualidade e conforto.

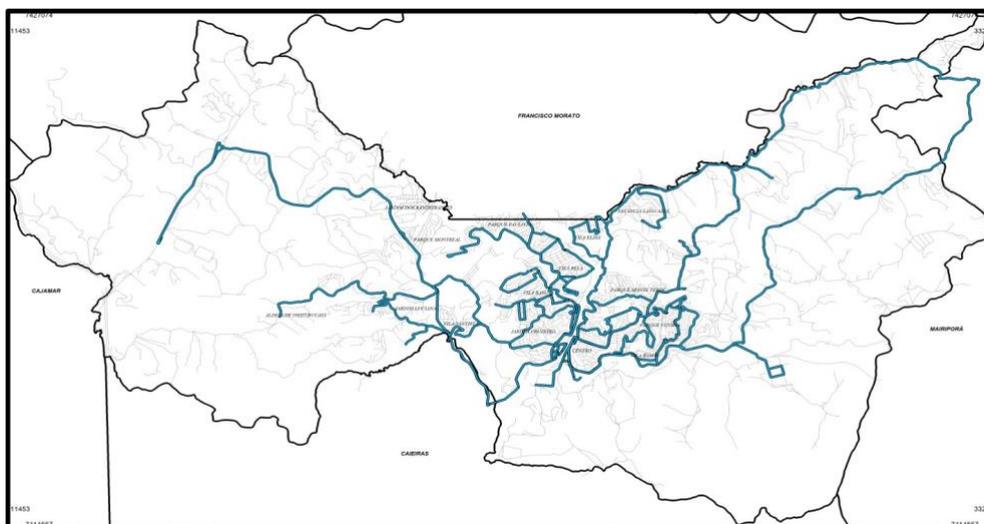


Figura 46: O Diagnóstico sobre a área de cobertura das linhas municipais indica a necessidade de ajustes para melhorar o serviço e atender toda cidade.
(Fonte: Pesquisa de Origem e Destino, 2018)

PROPOSTA 38 | Implantar plano de capacitação permanente para motoristas do transporte público

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita e faz parte das exigências contratuais.

Atores sociais envolvidos: STTMU e concessionária do transporte municipal.

Metas: Cursos e palestras periódicas com motoristas sendo realizadas periodicamente.

Ações: Realizar cursos e palestras periódicas com motoristas do transporte público (trimestrais/semestrais).

Impactos: Motoristas mais preparados para a prestação do serviço à população, garantindo mais segurança e conforto nos deslocamentos.



Figura 47: Treinamento vivencial de operadores do sistema de transporte público, simulando sensação dos ciclistas.
(Fonte: Vá de bike.org)

PROPOSTA 39 | Criar faixas exclusivas nos principais pontos de lentidão

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU, SIH e concessionária do transporte municipal.

Metas: Implantar corredores e faixas exclusivas para transporte coletivo nos principais pontos e horários, com prioridade clara para o transporte coletivo.

39.1: Corredor/Faixa Exclusiva 1⁵ - João Batista Garcez/Benedito Fagundes Marques;

39.2: Corredor/Faixa Exclusiva 2⁶ - Basílio Fazzi/Prof. Carvalho Pinto;

39.3: Corredor/Faixa Exclusiva 3⁷ - Cavaleiro Ângelo Sestine/Tônico Lenci;

39.4: Corredor/Faixa Exclusiva 4⁸ - Avenida dos Coqueiros/Rua José Alves R. Filho/Rod. Luiz Salomão Chamma;

39.5: Corredor/Faixa Exclusiva 5⁹ - Avenida Coronel Domingues Ortiz/Avenida das Saudades.

⁵ Ver Anexo 4 – Trânsito Corredor 1.

⁶ Ver Anexo 5 – Trânsito Corredor 2.

⁷ Ver Anexo 6 – Trânsito Corredor 3.

⁸ Ver Anexo 7 – Trânsito Corredor 4.

Ações:

39.1: Realizar plano de implantação dos corredores e faixas;

39.2: Realizar campanha de esclarecimento das medidas e dos impactos positivos das mudanças para população.

Impactos: Aumento da velocidade dos ônibus, diminuição dos custos do transporte e ainda, aumento da utilização do transporte público coletivo.



Figura 48: Faixa exclusiva à direita em Cuiabá.
(Fonte: onibuselite.blogspot.com)

PROPOSTA 40 | Ampliar os mecanismos de fiscalização e monitoramento da operação de transporte coletivo

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e concessionária do transporte municipal.

Metas: Utilizar o sistema GPS e câmeras para monitorar e fiscalizar a operação do transporte coletivo e ampliar os fiscais presenciais nos terminais.

Ações:

40.1: Ampliar a equipe contratada de agentes e fiscais de trânsito e transporte;

40.2: Capacitar os agentes para utilização do GPS e câmeras na fiscalização.

⁹ Ver Anexo 8 – Trânsito Corredor 5.

Impactos: Aumento da confiabilidade e qualidade do transporte coletivo público e maior controle público sobre o serviço oferecido pela concessionária.



Figura 49: Posto avançado de fiscalização do transporte em Franco da Rocha.
(Fonte: francodarocha.sp.gov.br 2017)

PROPOSTA 41 | Construir o novo Terminal de Ônibus Oeste, integrado à estação da CPTM

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e SIH.

Metas: Construir terminal até final de 2019.

Ações:

41.1: Licitar e iniciar as obras;

41.2: Preparar um plano operacional para o terminal.

Impactos: Melhorar a organização dos embarques e desembarques dos ônibus municipais e a integração com a estação da CPTM.



Figura 50: Obras do novo Terminal de Ônibus Oeste conferirá organização e eficácia ao transporte coletivo municipal.

PROPOSTA 42 | Ampliar o conforto, a segurança e a praticidade com a renovação da frota de ônibus

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita, previsto no contrato da concessão.

Atores sociais envolvidos: STTMU e concessionária do transporte municipal.

Metas: Incorporar elementos de segurança e conforto, tais como ar condicionado, wi-fi, carregadores, etc. nas exigências contratuais no processo de renovação da frota.

Ações: Ajustar com a concessionária o processo de renovação da frota, com a aquisição de veículos com estas características.

Impactos: Maior conforto e segurança para os usuários do transporte coletivo.



Figura 51: Ônibus do sistema urbano de Valinhos com itens de conforto.
(Fonte: valinhos.sp.gov.br)

PROPOSTA 43 | Readequar e melhorar os pontos de parada de ônibus, com abrigo, iluminação e acessibilidade

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e SIH.

Metas: Prover aos pontos centrais e nos bairros condições adequadas de iluminação, cobertura e acessibilidade no entorno.

Ações:

43.1: Adquirir e implementar novos abrigos para os pontos de parada de ônibus;

43.2: Estimular o *Programa Adote um Ponto*.

Impactos: Maior conforto, segurança e acessibilidade aos usuários do transporte público coletivo.



Figura 52: Novos abrigos que estão sendo implantadas pela prefeitura de Franco da Rocha.

C. Programa Comunicação para Transporte Público

PROPOSTA 44 | Divulgar amplamente o *Projeto "Cadê meu busão"* - CittaMobi (localização em tempo real pelos aplicativos)

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU, SRICS e concessionária do transporte municipal.

Metas: Aumentar a utilização do aplicativo pelos usuários do transporte público.

Ações: Realizar campanhas e parcerias para divulgação do aplicativo.

Impactos: Informação da oferta do transporte público ao usuário em tempo real, possibilitando a organização do seu tempo e a fiscalização dos serviços também pela própria população.

INFORMAÇÕES DO SEU ÔNIBUS NA HORA CERTA!

BAIXE O APLICATIVO
GRATUITAMENTE



Figura 53: Aplicativo moderno e funcional agiliza as informações do transporte já está implantada, porém com pouca divulgação de sua existência.

PROPOSTA 45 | Fazer uma campanha de divulgação do BEM e seus benefícios

Prazo: Curto

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU, SRICS e concessionária do transporte municipal.

Metas: Aumentar as viagens pagas pelo cartão BEM, que atualmente representa 35% das viagens por transporte público coletivo.

Ações: Organizar e programar campanhas de divulgação.

Impactos: Redução das viagens pagas em espécie, aumentando a segurança e a praticidade dos deslocamentos realizados por transporte público coletivo.



Figura 54: O cartão é uma excelente ferramenta operacional e de economia ao sistema. Precisa ser divulgado para população seus benefícios e praticidade.
(Fonte: bemfrancodarocha.com.br)

PROPOSTA 46 | Criar e qualificar os instrumentos de informação, reclamações e sugestões para usuários, ampliando a utilização das redes sociais

Prazo: Curto, médio e longo.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU, SRICS e concessionária do transporte municipal.

Metas: Dotar a população de meios para contribuição ao serviço com reclamações e sugestões e, na outra ponta, a prefeitura agindo para corrigir os problemas.

Ações:

46.1: Potencializar as informações da STTMU com link no site da prefeitura;

46.2: Fortalecer o contato com a ouvidoria do município.

Impactos: Maior transparência, participação popular e qualidade do serviço de transporte público coletivo.

Motivos da insatisfação

- Limpeza
- Velocidade lenta ou rápida demais
- Valor alto da tarifa
- Motoristas conversam muito alto
- Itinerários muito longos



Figura 55: A Pesquisa de satisfação elaborada para este Plano foi importante na coleta de reclamações e sugestões para a formulação das propostas.
(Fonte: Pesquisa de Satisfação do Transporte Coletivo, 2018)

3. *Transporte de interesse público*

O *Eixo Transporte de Interesse Público* é estruturado por um conjunto de programas e propostas que abrangem o transporte coletivo e individual privado, de caráter estratégico e complementar à rede de transporte público coletivo e integrador com os demais modos de transporte da mobilidade urbana. É composto pelo *Programa Transporte por Fretamento*; *Programa Transporte Escolar*; *Programa Transporte por Taxi* e *Programa Transporte por Aplicativos*.

São objetivos principais dos programas que compõem o eixo *Transporte de Interesse Público* o incentivo à utilização de formas coletivas de deslocamento, como os serviços de transporte escolar regulado pela Lei municipal 1367/2018, bem como através da regulamentação e fiscalização da atividade de fretamento. Implementar medidas definidas na Lei municipal 1.365/2018, que alterou parte da Lei municipal 1.290/2017, que trata da regulamentação da atividade econômica de prestação de serviço de transporte privado de passageiros, baseado em tecnologia de comunicação em rede.

As propostas de 47 a 65 estão subdivididas por quatro programas (A a D), conforme descrito a seguir:

A. Programa Transporte por Fretamento

PROPOSTA 47 | Regular e fiscalizar os serviços prestados por fretamento

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Lei ou Decreto Municipal.

Atores sociais envolvidos: STTMU e empresas de fretamento.

Metas: Fiscalizar as empresas de maneira a prestarem bons serviços de fretamento, com qualidade e segurança.

Ações: Fiscalizar periodicamente os serviços de fretamento, exigindo parâmetros de qualidade e segurança de veículos e condutores.

Impactos: Aumentar o controle público sobre os serviços privados de transporte, garantindo mais segurança e conforto aos deslocamentos da população.



Figura 56: A pesquisa de Origem e Destino identificou que apenas 1% das viagens ocorrerem por fretamento. Apesar da baixa proporção, é um serviço fundamental e complementar que precisa ser estimulado.

(Fonte: Google 2018)

PROPOSTA 48 | Definir e melhorar os pontos de embarque e desembarque dos ônibus de fretamento

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e empresas de fretamento.

Metas: Garantir mais segurança, conforto e acessibilidade no embarque e desembarque dos ônibus fretados.

Ações:

48.1: Cobrar na regulamentação a divulgação de itinerários, horários e pontos de embarque e desembarque;

48.2: Desenvolver campanhas valorizando e incentivando esse serviço.

Impactos: Aumentar a segurança e conforto dos usuários do serviço de fretamento.



Figura 57: Uma melhor definição de paradas evita conflito com as paradas dos sistemas de transporte urbano e intermunicipal e aumenta o conforto e segurança para usuários.
(Fonte: Google 2018)

PROPOSTA 49 | Realizar campanhas para ampliar a utilização do serviço por fretamento

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU, SRICS; empresas de fretamento.

Metas: Aumentar o número de pessoas utilizando o serviço de fretamento.

Ações: Preparar campanha junto a empresas e população.

Impactos: Diminuição da utilização do transporte individual e migração para o coletivo.

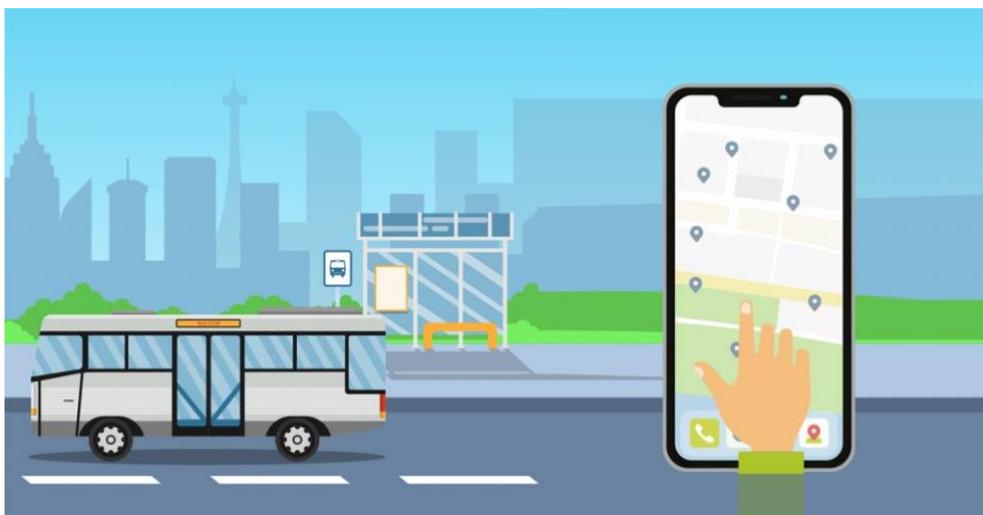


Figura 58: O transporte por fretamento tem utilizado aplicativos de celular para identificar horários e posição dos ônibus, estimando o uso por usuários.

(Fonte: Google 2018)

B. Programa Transporte Escolar

PROPOSTA 50 Implementar as diretrizes e ações definidas na lei municipal 1367/2018, que trata da regulamentação e fiscalização dos serviços prestados pelo transporte escolar

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Decreto. Os alvarás são renovados anualmente.

Atores sociais envolvidos: STTMU e prestadores do serviço de transporte escolar.

Metas: Elaborar nova regulamentação dos serviços prestados pelo transporte escolar.

Ações:

50.1: Elaborar a proposta de regulamentação;

50.2: Discutir a proposta com a categoria.

Impactos: Aumento da segurança e do conforto dos deslocamentos de crianças e jovens realizados por transporte escolar.



Figura 59: Vistoria e fiscalização rotineiras aumentam a confiabilidade na prestação do serviço.
(Fonte: Google 2016)

PROPOSTA 51 | Desenvolver projetos de sinalização, com travessias e paradas rápidas no entorno das escolas

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e SIH.

Metas: Criar pontos de parada exclusivos ao serviço de transporte escolar coletivo no entorno de todas as escolas e colégios municipais e estaduais.

Ações: Elaborar e programar projetos de sinalização para todas as instituições de ensino público municipal e estadual.

Impactos: Mais segurança para crianças e cidadãos.



Figura 60: Sinalização adequada, com regulamentação aumenta a segurança na entrada e saída de escolares.

(Fonte: Google 2018)

PROPOSTA 52 | Capacitar permanentemente os operadores escolares

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita. Alvará de operação é renovado anualmente.

Atores sociais envolvidos: STTMU e prestadores do serviço de transporte escolar.

Metas: Estabelecer a exigência de capacitação permanente dos operadores.

Ações: Realizar parcerias com empresas privadas para realização de cursos aos operadores escolares, com definição de um conteúdo programático pela STTMU.

Impactos: Aumento da segurança e do conforto nos deslocamentos de crianças e jovens realizados pelo transporte escolar.



Figura 61: Escola municipal em Franco da Rocha.

PROPOSTA 53 | Aumentar e otimizar o cadastro da demanda pelo transporte escolar licitado pela Prefeitura

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU, Secretaria da Educação e prestadores do serviço de transporte escolar.

Metas: Aperfeiçoar a oferta e aumentar o número de alunos atendidos pelo sistema, de acordo com a renda e as distâncias de deslocamento.

Ações:

53.1: Realizar um cadastro permanente dos alunos matriculados nas escolas públicas e sua demanda por transporte escolar;

53.2: Definir novos critérios para otimização da oferta de acordo com a demanda existente.

Impactos: Atendimento mais eficiente e igualitário à população.



Figura 62: FATEC de Franco da Rocha.

PROPOSTA 54 | Apoiar e desenvolver tecnologias veiculares para transporte escolar

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e prestadoras do serviço de transporte escolar.

Metas: Incorporar à frota veículos modernos, compatíveis com o sistema viário e dotados tecnologias adequadas (a exemplo de ônibus com portas de ambos os lados do veículo).

Ações:

54.1: Discutir com montadoras novas tecnologias veiculares;

54.2: Estimular a aquisição de veículos com tecnologias modernas;

54.3: Exigir a utilização do GPS.

Impactos: Aumento da segurança e do conforto do transporte escolar.



Figura 63: Veículo escolar com portas dos dois lados representa uma solução para embarque e desembarque em locais que atualmente necessitam da travessia dos escolares.

(Fonte: Google 2018)

PROPOSTA 55 | Realizar campanhas para ampliar a utilização do serviço de transporte escolar

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU, SRICS e operadores escolares.

Metas: Aumentar o número de pessoas utilizando o serviço de transporte escolar.

Ações: Preparar campanha junto a empresas e população.

Impactos: Diminuição da utilização do transporte individual.



Figura 64: Campanhas voltadas ao transporte escolar melhoram a confiabilidade no serviço.
(Fonte: Google 2018)

C. Programa Transporte por Taxi

PROPOSTA 56 | Implementar as definições e ações previstas na lei municipal 1322/2018, que atualizou a regulamentação do serviço de taxi, procurando também, formas de baratear o valor das corridas.

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação:

Atores sociais envolvidos: STTMU e taxistas.

Metas: Diminuir o valor das tarifas de maneira justa, atraindo novos passageiros a partir da competitividade com os serviços de transporte por aplicativos.

Ações:

56.1: Discutir com a categoria formas de baratear o valor das corridas;

56.2: Controlar a operação de bandeira 2 de forma permanente.

Impactos: Mais pessoas utilizando os serviços de taxi, praticados a preços mais justos.



Figura 65: A discussão sobre formas de viabilização e melhoria dos serviços prestados por taxistas devem ser intensificadas pela concorrência com transporte por aplicativos. (Fonte: Google 2018)

PROPOSTA 57 | Melhorar os pontos de taxi, com coberturas e acessibilidade

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e taxistas.

Metas: Dotar os pontos de táxi com cobertura e condições adequadas de acessibilidade

Ações:

57.1: Definir critérios e exigências de padrão para a readequação dos pontos;

57.2: Fiscalizar os critérios exigidos dos pontos.

Impactos: Aumento da segurança, acessibilidade e conforto aos usuários e operadores.



Figura 66: Este modelo inovador foi classificado em primeiro lugar no concurso público nacional de ideias para elementos de mobiliário urbano de São Paulo.

(Fonte: Estúdio-modulo Google 2018)

PROPOSTA 58 | Estimular o uso de aplicativos na frota como forma de ampliar a segurança, serviços e competitividade

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e taxistas.

Metas: Usar novas tecnologias para ampliar os serviços e a segurança de todos.

Ações: Estimular a realização de convênios e parcerias entre os taxistas, empresas e cooperativas para uso de aplicativos.

Impactos: Mais conforto e segurança aos usuários do serviço de táxi e maior competitividade com aplicativos.



Figura 67: Já estão disponíveis diversas plataformas de aplicativo por celular (APP), de forma a propiciar competitividade e confiabilidade ao sistema.

(Fonte: Google 2018)

PROPOSTA 59 | Capacitar permanentemente os operadores (permissionários e auxiliares) do serviço de táxi

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e taxistas. Alvarás de operação são renovados anualmente.

Metas: Exigir a participação em cursos de capacitação a cada dois anos.

Ações: Realizar parcerias com empresas privadas para cursos de capacitação, com a definição do programa feito pela STTMU.

Impactos: Maior conforto e segurança para usuários e competitividade dos serviços.



Figura 68: Cursos devem ser promovidos constantemente, inclusive com temas correlatos ao município de Franco da Rocha. (Fonte: Google 2018)

PROPOSTA 60 | Discutir formas de integrar e incorporar os serviços com demais modais e demandas

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e taxistas.

Metas: Adequar a demanda e oferta para o taxi, possibilitando a incorporação em outras atividades e serviços.

Ações: Discutir com a categoria novas demandas e serviços.

Impactos: Incorporação dos taxistas em outros serviços e demandas.



Figura 69: Taxis de Franco da Rocha não seguem padronização.

PROPOSTA 61 | Realizar campanhas para ampliar a utilização do serviço de táxi

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU, SRICS e taxistas.

Metas: Aumentar o número de passageiros transportados por táxi.

Ações: Preparar campanha junto à população.

Impactos: Mais pessoas utilizando os serviços de taxi.



Figura 70: Campanha da Ambev ajuda e estimula o uso do taxi.
(Fonte: Google 2018)

D. Programa Transporte por Aplicativos

PROPOSTA 62 | Implementar as diretrizes e ações da lei municipal 1290/2018, alterada pela lei municipal 1365/2018, que trata da regulamentação e fiscalização dos serviços por aplicativos, a partir da legislação federal

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Decreto regulamentador.

Atores sociais envolvidos: STTMU e representantes dos aplicativos.

Metas: Regulamentar em 2019.

Ações: Regulamentar à legislação municipal.

Impactos: Mais controle e segurança para todos e captação de recursos para prefeitura.



Figura 71: Discussões sobre aplicativos e taxistas já foram e estão sendo realizadas na maioria das cidades. A regulamentação federal ajudou a uniformizar os entendimentos nos municípios.
(Fonte: Google 2018)

PROPOSTA 63 | Cadastrar os motoristas de aplicativos que moram na cidade e definir número máximo de operadores

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Lei e Decreto.

Atores sociais envolvidos: STTMU e representantes dos aplicativos.

Metas: Motoristas devidamente cadastrados e regulamentados.

Ações:

63.1: Fazer o cadastro anual dos motoristas;

63.2: Cobrar individualmente o ISS.

Impactos: Conhecimento e controle público sobre a operação dos serviços de transporte por aplicativos.



Figura 72: Transporte por aplicativos em Campinas com identificação usado nas laterais do veículo através de adesivos autocolantes.

PROPOSTA 64 | Fiscalizar os serviços de transporte prestados por aplicativos

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Lei municipal e decreto regulamentador.

Atores sociais envolvidos: STTMU e representantes dos aplicativos.

Metas: Fiscalizar os serviços de transporte por aplicativos periodicamente.

Ações: Capacitar agentes e fiscais de trânsito da prefeitura para fiscalizar os serviços.

Impactos: Maior segurança e conforto aos usuários.



Figura 73: Agentes da Mobilidade Urbana fiscalizam e orientam o trânsito e o transporte.

PROPOSTA 65 | Debater formas de incorporar e integrar os serviços de transporte por aplicativos com a rede de transporte público

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU, representantes dos aplicativos e concessionária do transporte municipal.

Metas: Pensar sua integração com transporte coletivo e em formas de convivência harmônica com taxistas.

Ações:

65.1: Projetar espaços de integração modal;

65.2: Buscar parcerias para a oferta do transporte em locais ou horários em que o transporte público é ineficiente;

65.3: Realizar parcerias para o atendimento de idosos e pessoas com necessidades especiais de locomoção (em conjunto com a Secretaria de Saúde).

Impactos: Redução de conflitos viários no entorno das principais estações de transporte público e integração com os demais modos de deslocamento urbano.

4. Transporte ferroviário

O *Eixo Transporte Ferroviário* é estruturado por um programa, propostas e ações que abrangem processos de integração com ônibus municipal, intervenções para qualificar e dar mais conforto e segurança aos usuários nos acessos às estações, bem como políticas para integrar com modo ciclovitário.

São objetivos principais do programa que compõe o eixo *Transporte Ferroviário* a integração da Linha 7 (Rubi) da CPTM com os ônibus municipais, a expansão e melhoria do serviço para outras cidades e um conjunto de ações no sentido de melhorar a acessibilidade, segurança de usuários e moradores. Deve ainda diminuir a segregação territorial causada pela estrada de ferro.

As propostas de 66 a 70 estão descritas a seguir:

Programa Transporte Ferroviário

PROPOSTA 66 | Integrar os ônibus municipais e trens da CPTM, com desconto na tarifa integrada. Esta proposta é igual a Proposta 31, mas resolvemos repeti-la para manter a estrutura deste programa e pela sua importância.

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Legislação municipal autorizativa e convênio com governo estadual.

Atores sociais envolvidos: STTMU, CPTM (governo do estado) e concessionária do transporte municipal.

Metas: Reduzir 20% da tarifa integrada (10% concessionária e 10% CPTM).

Ações:

66.1: Negociar com os atores sociais envolvidos a integração e redução da tarifa;

66.2: Identificar o impacto financeiro desta integração.

Impactos: Redução dos custos de transporte para a população e maior número de pessoas utilizando o transporte público coletivo.

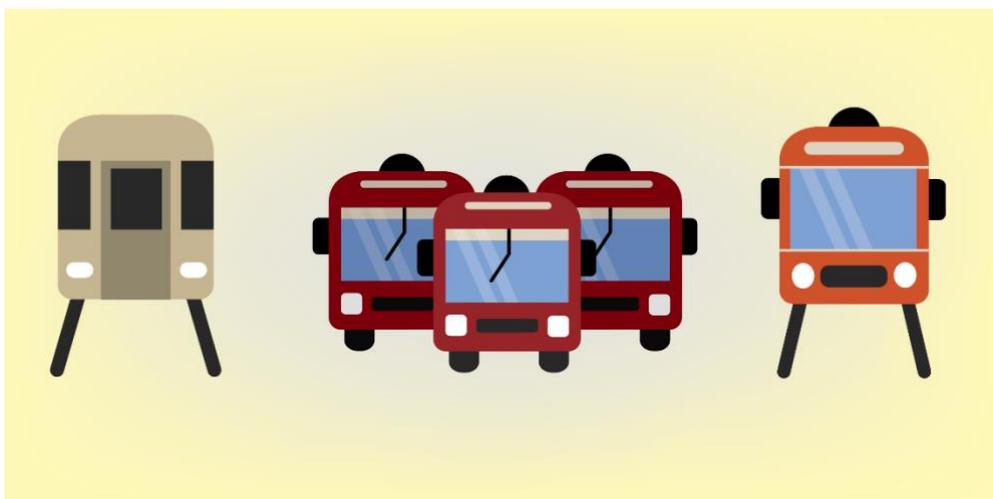


Figura 74: A integração tarifária e operacional é realizada em diversas cidades e regiões do país e cada uma apresenta sua característica. O Bilhete Único é o maior e mais conhecido no Brasil. Franco da Rocha pode buscar sua integração com CPTM e EMTU.
(Fonte: Google 2018)

PROPOSTA 67 | Ampliar a Linha 7 CPTM para os municípios da Região Metropolitana de Campinas (RMC) até Aeroporto de Viracopos

Prazo: Médio.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e CPTM (governo do estado).

Metas: Estender a rede ferroviária, ampliando as opções de destino.

Ações: Acompanhar e apoiar os testes e estudos da CPTM.

Impactos: Integração com Aeroporto Viracopos e RMC, aumentando as opções de destinos e trajetos à população.



Figura 75: A rota (Campinas-Capital) é utilizada atualmente apenas para carga e, com a novidade, passaria também a receber passageiros.
(Fonte: CPTM 2018)

PROPOSTA 68 | Construir uma nova Estação da CPTM no Complexo Juquery

Prazo: Longo.

Necessidade de legislação: Não necessita

Atores sociais envolvidos: Prefeitura e CPTM (governo do estado).

Metas: Ampliar as opções de trajetos aos passageiros.

Ações: Negociar com CPTM a realização da obra, prevista Plano Diretor.

Impactos: Ampliação das opções para embarque, desembarque e integração para a população.



Figura 76: A proposta é sustentada pela proximidade do Complexo Hospitalar Juquery junto à Linha da CPTM e faz parte das definições do Plano Diretor de Franco da Rocha.
(Fonte: Google Earth 2018)

PROPOSTA 69 | Construir um novo bicicletário na Estação Baltazar Fidelis e ampliar o existente na Estação de Franco da Rocha. Igual à proposta 9.

Prazo: Médio.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e CPTM.

Metas: Ofertar mais vagas para as bicicletas.

Ações: Discutir com a CPTM a demanda crescente.

Impactos: Ampliar a integração entre bicicletas e trens.



Figura 77: Bicicletário da Estação Franco da Rocha.

PROPOSTA 70 | Elaborar e implantar projetos de segregação dos trilhos, da rede viária e das passagens de pedestres

Prazo: Médio.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e CPTM.

Metas: Ampliar a segurança dos pedestres.

Ações: Elaborar propostas de obras, financiamento e contratação de projetos e obras.

Impactos: Diminuição dos acidentes e melhoria na acessibilidade.



Figura 78: O transporte ferroviário também participa na segregação e divisão da cidade, por isso a importância de travessias e passarelas de fácil acesso e seguras.

5. *Transporte de cargas e mercadorias*

O *Eixo Transporte de Cargas e Mercadorias* é estruturado por um conjunto de programas e propostas de caráter municipal e territorial, uma vez que a política para este modo de transporte obrigatoriamente deve assumir caráter regional. Impacta diretamente na economia local e regional, e, sobretudo no comércio local. É composto pelo *Programa Transporte de Cargas e Mercadorias*.

São objetivos principais do programa que compõe o eixo *Transporte de Cargas e Mercadorias* a regulamentação territorial e regional para circulação, carga e descarga através de veículos de pequeno, médio e grande porte que não comprometam o

comércio local, mas principalmente, em ações que melhorem o trânsito, a segurança e o desempenho do transporte público coletivo.

As propostas de 71 a 74 estão descritas a seguir:

Programa Transporte de Cargas e Mercadorias

PROPOSTA 71 | Discutir a unificação de regulamentação sobre o transporte de cargas e mercadorias para região metropolitana ou sub-região

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Lei municipal.

Atores sociais envolvidos: Municípios limítrofes da Região Metropolitana de São Paulo e do aglomerado urbano de Jundiáí.

Metas: Unificar parâmetros, como tamanho, capacidade e horários para circulação, carga e descarga para toda sub-região.

Ações: Discutir no Conselho da Região Metropolitana de São Paulo a proposta (sub-região norte da RMS), expandindo a discussão com o aglomerado urbano de Jundiáí.

Impactos: Redução dos congestionamentos causados por conflitos com veículos de grande porte, proporcionando maior fluidez e segurança ao tráfego.



Figura 79: Tamanho, horários e vias para circulação de caminhões precisam ter uma dimensão regional na nova legislação. Cenas como essa podem ser vistas em todas as cidades vizinhas.

PROPOSTA 72 | Implementar as diretrizes e ações definidas na Lei municipal 1368/2018, que disciplina o tráfego de caminhões, cargas, com critérios de circulação nos horários de pico, priorizando transporte coletivo no viário

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Lei municipal ou resolução do secretário.

Atores sociais envolvidos: STTMU, estabelecimentos comerciais e transportadoras.

Metas: Proibir o fluxo de veículos de carga na área central da cidade nos horários de pico em dias úteis e aos sábados.

Ações:

72.1: Preparar regulamentação e delimitação da área central da cidade;

72.2: Divulgar amplamente as medidas.

Impactos: Redução do congestionamento causado pelos conflitos com veículos de carga.



Figura 80: A regulamentação da circulação, cargas e descarga de mercadorias é fundamental para a mobilidade urbana e para o comércio local. Foto de obras também indicam a necessidade de sinalização especial durante sua execução.

PROPOSTA 73 | Elaborar e negociar plano de obras viárias nas rodovias que cruzam a cidade

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e SIH.

Metas: Buscar recursos e projetos de obras importantes para este e demais modais.

Ações: Elaborar projetos de financiamento e a contratação de obras.

Impactos: Mobilidade urbana com mais estrutura viária, segurança e acessibilidade.



Figura 81: Projetos e obras previstas podem ajudar a mobilidade urbana e a circulação de cargas e mercadorias.

(Fonte: Google 2018)

PROPOSTA 74 | Criar mais vagas através de estacionamentos públicos para veículos e caminhões

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e SIH.

Metas: Projeto de estacionamento público vertical.

Ações: Elaborar o projeto e a forma de execução e contratação das obras.

Impactos: Redução do espaço destinado a estacionamentos no viário e aumento da arrecadação municipal.



Figura 82: Um dos principais problemas do trânsito na região central está relacionado a este tipo de carga e descarga, especialmente em locais e horários de pico.

6. *Transporte por motocicletas*

O *Eixo Transporte por Motocicletas* está estruturado por um programa que compreende um conjunto de propostas de caráter estratégico e em sintonia com as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana e com o Plano Diretor da cidade.

São objetivos principais do programa que compõem o eixo *Transporte por Motocicletas* a busca pela diminuição dos acidentes e mortes no trânsito, a regulamentação do serviço de moto frete e a execução de atividades de formação.

As propostas de 75 a 78 estão descritas a seguir:

Programa Transporte por Motocicletas

PROPOSTA 75 | Implementar as diretrizes e ações definidas pela lei municipal 1368/2018, que regulamentou o serviço de moto-frete

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Decreto.

Atores sociais envolvidos: STTMU, SMAJC e categorias.

Metas: Reduzir os acidentes e mortes envolvendo motociclistas.

Ações:

75.1: Elaborar a proposta de regulamentação;

75.2: Discutir a proposta com os envolvidos;

75.3: Enviar proposta para a Câmara de Vereadores.

Impactos: Redução dos acidentes e mortes no trânsito.



Figura 83: A regulamentação possibilita a realização de vistorias e da exigência de equipamentos que traduzem em aumento da segurança.

(Fonte: Google 2018)

PROPOSTA 76 | Proibir o serviço de moto-táxi

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Lei municipal ou decreto.

Atores sociais envolvidos: STTMU e categoria.

Metas: Proibir o serviço de moto-táxi.

Ações: Elaborar proposta de proibição junto com a aprovação do Plamob.

Impactos: Redução do número de acidentes e mortes no trânsito e aumento da segurança da população nos deslocamentos diários.



Figura 84: O moto-táxi tem sido proibido nas grandes e médias cidades brasileiras. Praticamente todos os municípios da região metropolitana de São Paulo já proibiram devido a enormes riscos a vida e a saúde. (Fonte: Google 2018)

PROPOSTA 77 | Ampliar as ações de fiscalização da Prefeitura, Guarda Municipal e Polícia Militar

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU, Guarda Municipal e Polícia Militar.

Metas: Realizar a fiscalização do tráfego de motocicletas de maneira constante.

Ações: Elaborar um plano de ações conjuntas com a Polícia Militar e a Guarda Municipal.

Impactos: Maior controle do poder público, com motos irregulares apreendidas e maior segurança no viário.



Figura 85: Ações de fiscalização retiram das ruas motos irregulares em Franco da Rocha.

PROPOSTA 78 | Desenvolver ações de educação de trânsito

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e SRICS.

Metas: Desenvolver cursos e atividades de maneira permanente.

Ações: Elaborar propostas de atividades para os diversos tipos de motociclistas.

Impactos: Redução dos acidentes e mortes no trânsito.



Figura 86: Campanha do Ministério das Cidades em 2014.

7. *Infraestrutura viária para mobilidade urbana*

O *Eixo Infraestrutura Viária para Mobilidade Urbana* é estruturado em um programa e propostas de caráter estratégico e em sintonia com as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana e com o Plano Diretor da cidade. É composto pelo *Programa Obras para Integração e Melhoria do Transporte Público*.

São objetivos principais do programa que compõe o eixo *Infraestrutura Viária para Mobilidade Urbana* o planejamento e a execução de obras e intervenções viárias que possam contribuir positivamente para mobilidade urbana, notadamente para aqueles modos de transporte estabelecidos como prioridades da política nacional de mobilidade urbana e pelo Plano Diretor do município.

As propostas de 79 a 83 estão descritas a seguir:

Programa Infraestrutura Viária para Mobilidade Urbana

PROPOSTA 79 | Elaborar e negociar o plano de obras viárias nas rodovias que cruzam a cidade

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e SIH.

Metas: Elaborar o plano de obras viárias para facilitar a obtenção de recursos para as intervenções necessárias.

Ações:

79.1: Elaborar o plano de obras para toda cidade;

79.2: Buscar formas de financiamento do plano nas três esferas federativas.

Impactos: Redução dos principais gargalos da mobilidade urbana e do desenvolvimento da cidade, com a organização do processo de captação de recursos e investimentos.



Figura 87: Local com congestionamentos diários que necessita de intervenção.
(Fonte: Relatório do Diagnóstico Preliminar 2018)

PROPOSTA 80 | Criar um anel viário que se estende aos municípios vizinhos (Francisco Morato - Jardim Alegria)

Prazo: Médio.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: Franco da Rocha, Francisco Morato e governo do estado.

Metas: Elaborar o projeto de um anel viário que crie uma rota alternativa aos veículos que cruzam Franco da Rocha em direção aos municípios vizinhos.

Ações:

80.1: Elaborar proposta e negociar com municípios e governo do estado;

80.2: Dar continuidade as obras em execução.

Impactos: Redução do trânsito e do congestionamento de veículos nas avenidas centrais.

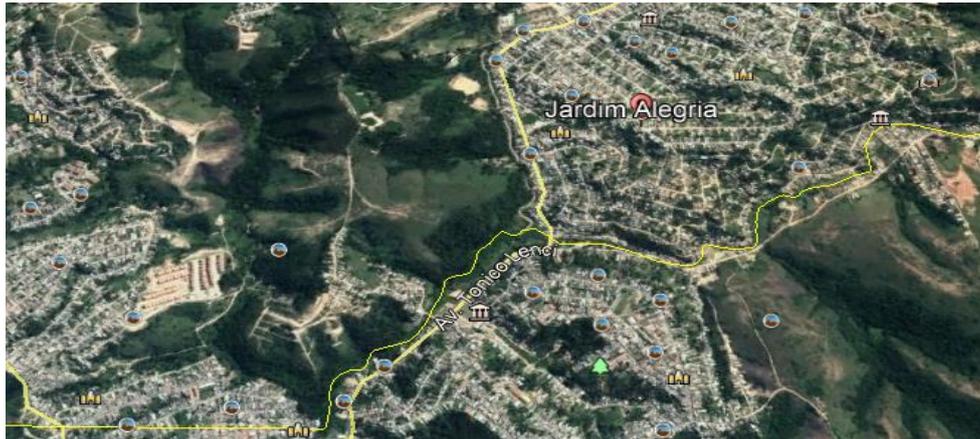


Figura 88: Proposta para criar uma alternativa mais segura e rápida e para redistribuição dos fluxos que cruzam a cidade.
(Fonte: Google Earth 2018)

PROPOSTA 81 | Elaborar um plano de obras para novas centralidades (4 Terminais de Ônibus nas sub-regiões)

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e SIH.

Metas: Desenvolver novas centralidades com investimentos em infraestrutura e a implementação de novos terminais de ônibus nos bairros.

Ações: Elaborar projetos e buscar formas de financiamento.

Impactos: Estímulo a novas centralidades, com infraestrutura para mobilidade urbana e redução das distâncias e tempos dos deslocamentos diários.



Figura 89: Terminais como este ou menores podem ser fundamentais na criação de novas centralidades.
(Fonte: Google 2018)

PROPOSTA 82 | Elaborar e executar o plano de corredores e faixas exclusivas

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e SIH.

Metas: Buscar recursos e projetos para obras importantes para o transporte público coletivo e demais modos de transporte.

Ações: Elaborar propostas de corredores e faixas, financiamento e a contratação das obras.

Impactos: Aumento da velocidade média e menor tempo de deslocamento.



Figura 90: Sinalização de faixa exclusiva para ônibus.
(Fonte: Fetranpor 2011)

PROPOSTA 83 | Definir normas relativas à mobilidade urbana para mitigar os impactos gerados pela construção de novos empreendimentos

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Lei municipal.

Atores sociais envolvidos: STTMU e SIH.

Metas: Elaborar projeto de estacionamento público vertical junto ao piscinão, a ser implementado na Rua Amilton Prado, entre a ferrovia e o Ribeirão.

Ações: Elaborar proposta de regulamentação dos PGT's, definindo contrapartidas.

Impactos: Melhor organização dos acessos aos novos empreendimentos, incorporando a prioridade ao transporte coletivo e aos modos ativos de deslocamento.



Figura 91: Projeto de integração transporte coletivo e pedestres realizado pelo novo empreendimento gerador de viagens.
(Fonte: Google 2018)

8. *Participação social e transparência*

O *Eixo Participação Social e Transparência* é estruturado por dois programas com propostas em sintonia com as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana que determina que a construção da política pública de mobilidade e sua implantação deve ser pautada pela mais ampla transparência e participação social em todo seu processo.

Este eixo é composto pelo *Programa Conselho Municipal de Mobilidade Urbana* e pelo *Programa Transparência e Informação*.

São objetivos principais dos programas que compõem o eixo *Participação Social e Transparência* a garantia que informações, dados e atos relativos à mobilidade urbana sejam amplamente divulgados e que a população, de forma organizada, possa participar da construção, implementação, fiscalização e avaliação dos impactos das políticas públicas em todo seu processo. Assim, os canais virtuais assumem caráter estratégico e a criação do Conselho Municipal da Mobilidade Urbana condição essencial para o pleno êxito desta política e do Plano de Mobilidade Urbana do município.

As propostas de 84 a 88 estão subdivididas em dois programas (A e B), descritas a seguir:

A. Programa Conselho Municipal de Mobilidade Urbana

PROPOSTA 84 | Criar o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Decreto municipal.

Atores sociais envolvidos: STTMU e SMAJC.

Metas: Criar conselho com funcionamento de forma regular.

Ações:

84.1: Definir composição;

84.2: Elaborar plano de trabalho - proposta inicial.

Impactos: Ampla participação social, com a população definindo projetos, fiscalizando políticas públicas, com maior transparência na gestão.



Figura 92: Conselho da Juventude reunido em Franco da Rocha.

PROPOSTA 85 | Preparar a regulamentação (regimento) e funcionamento do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Decreto municipal.

Atores sociais envolvidos: STTMU, SMAJC e Conselho Municipal de Mobilidade Urbana.

Metas: Elaborar o regulamento do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana com funções e regras claras de funcionamento.

Ações:

85.1: Preparar regulamento do conselho;

85.2: Publicar decreto.

Impactos: Garantia da participação popular em todo o processo de formulação e implementação das políticas de mobilidade.



Figura 93: Eleição democrática adotada para conselho gestor do parque. Pode ser referência para a escolha do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana.
(Fonte: francodarocha.sp.gov.br 2018)

PROPOSTA 86 | Divulgar todos os atos e decisões do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana na internet

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e SRICS.

Metas: Ampla divulgação e balanços mensais sobre as atividades do conselho.

Ações: Criar um link no site da prefeitura para divulgação das reuniões, votações e decisões.

Impactos: Mais transparência na gestão da mobilidade urbana no município e estímulo à participação da população no processo de planejamento e implementação das políticas.



Figura 94: Processo participativo adotado em Franco da Rocha para área da cultura.

B. Programa Transparência e Informação

PROPOSTA 87 | Divulgar projetos, dados e demais informações relativas à mobilidade urbana

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e SRICS.

Metas: Divulgar e acompanhar os indicadores da operação do transporte público mensal.

Ações:

87.1: Cobrar da concessionária de transporte os dados mensais da operação;

87.2: Divulgar os resultados no site da empresa e no portal da prefeitura.

Impactos: Aumento da transparência e do controle da operação do transporte público.

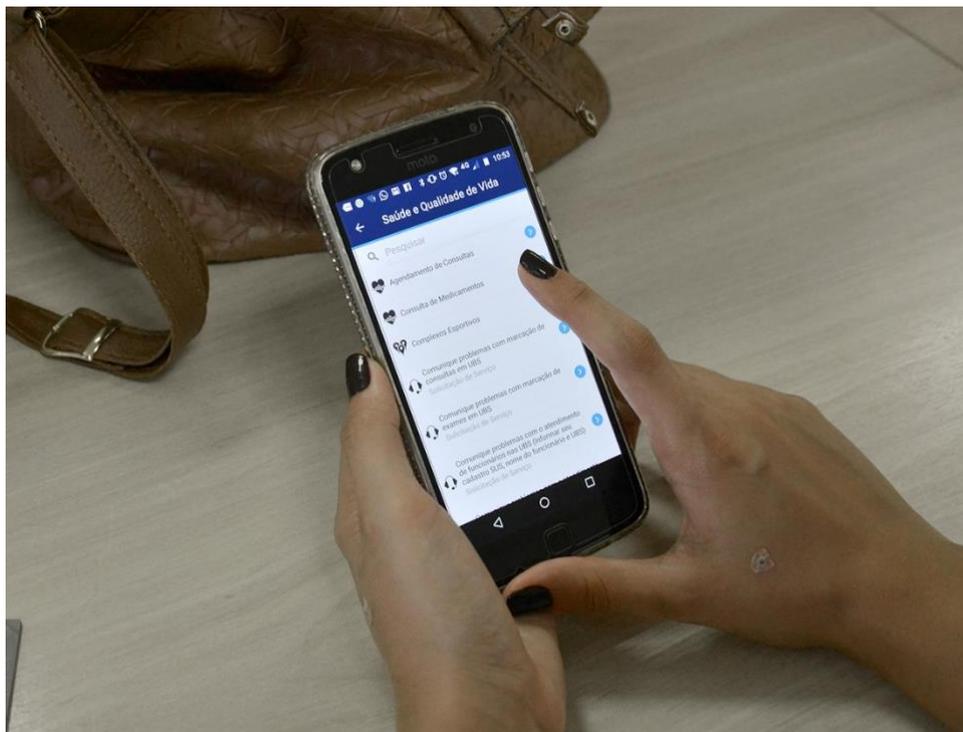


Figura 95: Aplicativo desenvolvido para prefeituras para divulgação de dados e informações gerais que pode ser adotado para área mobilidade urbana e para decisões do Conselho.
(Fonte: Google 2018)

PROPOSTA 88 | Criar mecanismos de participação da população através das redes sociais

Prazo: Curto.

Necessidade de legislação: Não necessita.

Atores sociais envolvidos: STTMU e SRICS.

Metas: Tornar transparente os atos e dotar de agilidade a tomada de decisões para corrigir problemas operacionais ou de planejamento da rede de transportes.

Ações: Criar número de Whatsapp, página específica do Facebook e link com a página da prefeitura para informar as questões relativas à mobilidade urbana.

Impactos: Maior transparência e participação popular e melhor qualidade do serviço de transporte.

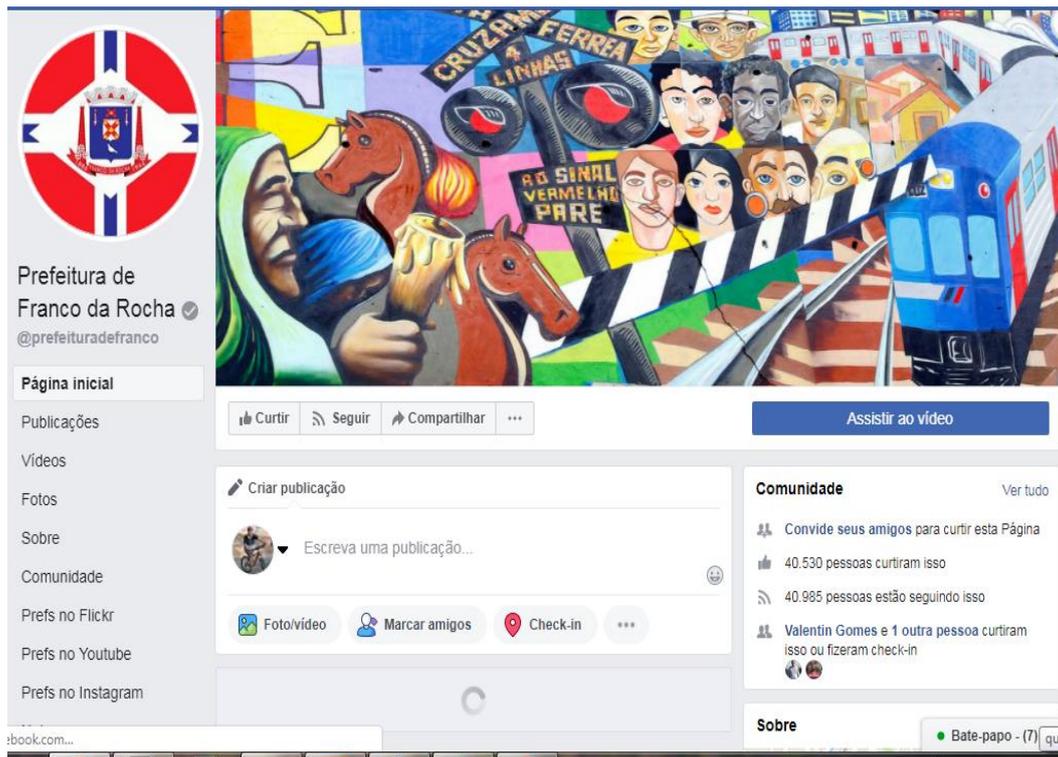


Figura 96: Página do Facebook da prefeitura de Franco da Rocha com mais de 40 mil curtidas é um excelente canal de interação na comunicação.

VI. PÓLOS GERADORES DE TRÁFEGO

Os Polos Geradores de Tráfego – PGT’s constituem-se em territórios públicos ou privados cuja implantação, direta ou indiretamente, provoca impactos temporários ou permanentes no sistema viário e de transporte das áreas próximas. A magnitude deste impacto, bem como o tamanho da área de influência de cada PGT, é proporcional ao porte do empreendimento ao número de pessoas e veículos de passeios e de carga que farão parte desta nova realidade e que transformarão a mobilidade e a dinâmica urbana local.

Portanto, para a implementação de novos polos geradores de tráfego na cidade, faz-se necessária a realização prévia de estudos, projetos e intervenções relativas aos deslocamentos de pedestres, ciclistas, transporte coletivo, transporte de cargas e transporte individual de forma a garantir a segurança, praticidade e funcionalidade dos espaços urbanos.



Figura 97: Projeto do Shopping em Franco da Rocha.

No que se refere aos polos geradores de médio e de alto impacto será necessária à produção do Relatório de Impacto no Trânsito – RIT, com a devida identificação dos impactos gerados pela implantação do empreendimento ao sistema viário do entorno e ao transporte público coletivo. A circulação de pedestres e ciclistas e as mudanças na acessibilidade são elementos fundamentais a serem observados. Além disso devem ser considerados:

1. O RIT deverá ser elaborado por profissional técnico habilitado, com a apresentação da respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica – ART ou Registro de Responsabilidade Técnica – RRT;
2. Se o RIT apresentado for considerado insuficiente ou incompleto, deverá o responsável pelo empreendimento refazê-lo, a expensas do empreendedor e reapresenta-lo para nova análise;
3. Se o RIT indicar a necessidade de execução de obras e intervenções relacionadas ao sistema viário e a segurança e acessibilidade das pessoas com baixa mobilidade, ficará o empreendedor responsável por arcar com as despesas que couberem.

Caberá a Secretaria de Transportes, Trânsito e Mobilidade Urbana a responsabilidade de analisar e aprovar, se for o caso, todos os RIT dos polos geradores de tráfego dos empreendimentos.

Ficará também a Secretaria de Transportes, Trânsito e Mobilidade Urbana a responsabilidade com a fiscalização das obras e intervenções relativas ao PGT, assim como a aprovação final do empreendimento no que se diz respeito aos impactos na mobilidade urbana.

VII. GESTÃO, MONITORAMENTO E REVISÃO DO PLAMOB

Para plena e satisfatória execução de qualquer plano, faz-se necessário tomar os devidos cuidados em seu processo de gestão e monitoramento. Este monitoramento deve estar em consonância com Plano Diretor do município e o Plamob deve funcionar como ferramenta para a integração entre os diferentes modos de transporte e para a melhoria da acessibilidade e da mobilidade de pessoas e cargas. Deve contar com métodos de avaliação de resultados e possíveis ajustes de modo a atender às transformações urbanas e às crescentes demandas da população e a atingir as metas propostas para o curto (2022), médio (2026) e longo prazo (2030).

O monitoramento e a gestão do Plamob deverão ser realizados por uma equipe de secretários (as) e técnicos da prefeitura sob coordenação da STTMU e devidamente indicada pelo prefeito. Este grupo terá a missão de se reunir mensalmente e analisar o andamento de cada um dos eixos propostos, ajustando as ações e os prazos estabelecidos conforme se fizer necessário. Deverá também apresentar relatórios periódicos ao Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, apresentando os avanços e possíveis problemas na implementação dos programas aqui definidos.

Este Conselho, como já comentado anteriormente, cumpre papel estratégico no êxito das políticas públicas e da execução deste Plano. Por isso, a sua criação deve ser feita o mais rapidamente possível, sendo igualmente necessária a aprovação de um regimento e de um calendário de reuniões bimestrais, decisivos para garantir a transparência e a participação da sociedade.

Os canais virtuais de participação, usados na elaboração deste Plano, devem também ser aperfeiçoados e adotados. A divulgação do Plamob, juntamente com a planilha detalhada de propostas, ajuda a sociedade a acompanhar e a opinar sobre o andamento das políticas, estimulando a cidadania e a construção coletiva das questões relativas à cidade.



Figura 98: Equipe da secretária de trânsito, transportes e mobilidade urbana de Franco da Rocha que será responsável pela coordenação do Plamob.

O monitoramento e a gestão devem ser feitos analisando individualmente cada eixo do Plamob, subdivididos em diversos programas com propostas e prazos de implementação específicos. Se for identificada a necessidade de alguma mudança ou regulamentação própria, devem ser consultados atores sociais envolvidos, discutindo-se novamente as metas, as ações e os impactos da proposta ou programa em questão.

A primeira incumbência da equipe de gestão, monitoramento e revisão do Plamob será a complementação da planilha que acompanha este documento, com a estimativa e o detalhamento de informações relativas aos custos das intervenções, fontes de financiamento e, ainda, novas ações para sua viabilização.

A Planilha de Gestão e Monitoramento do Plamob pode ser organizada também conforme as datas das ações, os períodos de execução e implantação das propostas e as ações que envolvem recursos próprios (da prefeitura) ou de outros órgãos e instituições. Muitas possibilidades podem ser adotadas. O fundamental é que o Grupo possa encontrar a melhor forma de trabalho, ajustando os métodos e as ferramentas disponíveis aos contextos determinados.

VIII. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Diagnóstico elaborado durante a construção do Plamob identificou diversos elementos que, analisados conjuntamente, não apontam indicações de discrepâncias e alterações bruscas para mobilidade urbana de Franco da Rocha, quando projetada para os próximos doze anos. A dinâmica de crescimento populacional a taxas decrescentes nas últimas décadas; as características de desenvolvimento econômico e social da cidade com destaque para o setor de serviços; as rodovias e ferrovias consolidadas, necessitando de investimentos para duplicação e melhorias; e a rede de transporte público coletivo municipal concessionada, bem avaliada pelos usuários e com ajustes pontuais a serem feitos, são alguns destes indícios.

Os eixos, programas e ações estabelecidos neste Plamob partem desta perspectiva e com o objetivo claro de construir uma cidade inclusiva, acessível e sustentável, tendo a mobilidade urbana como um dos alicerces deste desenvolvimento. Para tanto, é imprescindível a integração entre os diversos serviços e modos de transporte urbano e metropolitano, alinhados à política de desenvolvimento urbano sustentável.

Se a configuração urbana induz a demanda efetiva por deslocamentos, os investimentos em transporte igualmente influenciam as diferentes formas de ocupação do espaço, a partir de mecanismos combinados e inter-relacionados. Então, a associação entre o planejamento dos sistemas de transporte e o planejamento urbano torna-se imperativa para a organização de formas urbanas que promovam a igualdade e sociabilidade. Políticas de habitação, educação, saúde, emprego, cultura e gestão do uso do solo devem estar integradas e serem integradoras desta dinâmica.

Com base nas pesquisas realizadas de mobilidade e de satisfação do transporte público, bem como em todo o processo participativo de construção do Plamob, pode-se afirmar que a população da cidade tem a real dimensão da importância dos modos não motorizados de deslocamento, apoia a prioridade do transporte coletivo em detrimento do individual e reconhece a centralidade da integração dos diversos serviços de transporte público, municipais e estadual, determinantes para a redução das tarifas e o aumento da qualidade nos serviços.

A prioridade do transporte coletivo sobre o individual é manifestada também no amplo apoio aos corredores e faixas exclusivas de ônibus, vistos como estratégicos no sentido de conferir mais agilidade, pontualidade e conseqüentemente mais confiança aos serviços. Desse modo, contribuem para a redução dos custos destes sistemas, aumentando sua atratividade e utilização.

Complementarmente, destaca-se a existência e a manutenção de calçadas seguras e acessíveis e a ampliação e melhoria da infraestrutura para bicicletas, com sinalização e fiscalização contínua através de agentes de trânsito e de transportes e o auxílio de equipamentos eletrônicos, como formas de diminuir as mortes e lesões no trânsito. O estímulo ao transporte ativo, utilizado de forma isolada ou combinado com outros modos de transporte, em especial o transporte público coletivo, deve ser colocado como demanda urgente a ser resolvida, garantindo segurança e conforto aos deslocamentos.

Em razão da configuração da ocupação da cidade, que concentra a grande maioria dos serviços públicos (prefeitura, câmara municipal, saúde, educação, lazer, cultura, esporte) e privados (shopping, supermercados, comércio em geral, cartórios, autoescolas) na região central, além de ser este o destino ou a origem das linhas de ônibus municipais e metropolitanas, sendo inclusive a localização da principal estação de trem da CPTM, esta área requer ações urgentes e emergenciais para que sejam priorizados os deslocamentos a pé, por bicicletas e por transporte coletivo.

Veículos com matrizes energéticas menos poluentes, caronas compartilhadas, integração entre modos de transporte, apoio aos serviços de transporte coletivo privado (como escolar e fretamento) e a massiva aprovação do transporte por aplicativos, que apresentou um crescimento exponencial nos últimos anos, indicam que a população também anseia por novas e mais baratas formas de deslocamento.

A adoção de tecnologias modernas e de mecanismos de comunicação e relação com usuários e cidadãos, continuamente ampliados e qualificados, é então imperativa para a garantia e manutenção da viabilidade e atratividade do transporte público coletivo. Projetos como Citta Mobi, a existência de GPS e câmeras nos ônibus municipais (conferindo mais segurança e informação em tempo real de todo funcionamento do transporte) e a possibilidade de se fazer integração (por meio do

cartão BEM) dentro do próprio sistema municipal, até mesmo com desconto na segunda viagem, são ainda desconhecidos por grande parcela da população.

A participação social e a transparência são essenciais para o êxito da construção da política pública e para garantir que ações de maior impacto, mais sustentáveis, baratas e rápidas sejam implementadas atendendo ao interesse público e da coletividade. Os canais virtuais de comunicação assumem então caráter estratégico, e a criação do Conselho Municipal da Mobilidade Urbana condição essencial para o pleno êxito da política e do plano de mobilidade urbana do município, garantindo que informações, dados e atos relativos à mobilidade urbana sejam amplamente divulgados e que a população, de forma organizada, possa participar da construção, implementação, fiscalização e avaliação dos impactos das políticas públicas em todo seu processo.

Por fim, pode-se afirmar, após esse processo participativo do Plamob, que a população de Franco da Rocha apoia as políticas de mobilidade urbana e de desenvolvimento sustentável para sua cidade, alicerçadas nos princípios da mobilidade urbana e da inclusão social.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Caderno de referência para elaboração de Planos de Mobilidade Urbana – Ministério das Cidades – Acesso em 19 de outubro de 2017.
<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSE/planmob.pdf>

Cartilha de orientação para elaboração de Planos de Mobilidade Urbana – Ministério das Cidades – Acesso em 19 de outubro de 2017.
<http://www.portalfederativo.gov.br/noticias/destaques/cartilha-orienta-municipios-na-elaboracao-do-plano-de-mobilidade-urbana>

Consulta Pública On Line para o Plamob de Franco da Rocha (2017/18), Franco da Rocha/SP.

Consultas Públicas presenciais para o Plamob de Franco da Rocha (2017/18), Franco da Rocha/SP.

Diagnostico Preliminar para Plano de Mobilidade urbana de Franco da Rocha, 2017. Franco da Rocha/SP.

DETRAN – SP – Vários acessos a partir do dia 21 de novembro. www.detran.sp.gov.br/

Estudos sobre pontos de ônibus no município, 2017, em mãos

IBGE Cidades – Vários acessos a partir do dia 19 de outubro.
<https://cidades.ibge.gov.br/>

INFOSIGA – dados de acidentalidade em São Paulo, vários acessos a partir de 20 de novembro de 2017. <http://www.infosiga.sp.gov.br/InfoMapa>

Pesquisa Origem e Destino do Município de Franco da Rocha, 2017, em mãos.

Pesquisa Origem e Destino e de Satisfação do Transporte Publico do Município de Franco da Rocha, 2018, em mãos.

Pesquisa Origem e Destino, metrô São Paulo – acesso 21 de novembro de 2017.
www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/

PLAMOB São Paulo, 2015, acesso em 01 de novembro de 2015.
http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobsp_v072_1455546429.pdf

PLAMOB Belo Horizonte, 2010.
http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/pls/portal/!PORTAL.wwpob_page.show? doc name=9604263.PDF

Planilhas do sistema de bilhetagem da Viação Caieiras, 2017, em mãos

Planilhas sobre as leis municipais relativas à mobilidade urbana, 2017, em mãos.

Planilhas do Plano Plurianual, 2017, em mãos

Planilhas sobre vagas para a zona azul e carga e descarga, 2017, em mãos.

Plano Diretor do Município de Franco da Rocha, 2015.

Plano de Mobilidade Urbana de Hortolândia, SP, 2016.

Proposta de nova geometria para o acesso Oeste, consultoria TTC – 2014, em mãos.

Revista Juntos Pela Mobilidade Sustentável e Segura – I Seminário Metropolitano Cidades Inteligentes, Guarulhos, julho, 2016.

Termo de referência, PLAMOB Petrópolis, nov./2014, Acesso em 01 de novembro de 2017.

http://www.petropolis.rj.gov.br/egov/spe/home ftp/secplan/TTR_PlanMob_v04.pdf

Internet: Dados sobre o Histórico

https://pt.wikipedia.org/wiki/Franco_da_Rocha

<http://www.francoदारocha.sp.gov.br/franco/index/acidade/2>

<https://franconoticias.com.br/historia-de-franco-da-rocha.html>

<http://francodarocha.net.br/historia-de-franco-da-rocha/>

<http://www.encontrafrancodarocha.com.br/franco-da-rocha/>

<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/saopaulo/francodarocha.pdf>

<http://rnews.com.br/franco-da-rocha-sete-decadas-de-historia.html>

<https://www.youtube.com/watch?v=NLu37mdaXFc>

<https://hemetec.wordpress.com/2016/08/10/conhecendo-franco-da-rocha/>

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/f/francorocha.htm>

<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/franco-da-rocha/panorama>

ANEXO 1. *Conceitos e definições*

Para os fins deste Plamob consideram-se os seguintes conceitos e definições:

Acessibilidade: possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida;

Acessível: espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias ou elemento que possa ser alcançado, acionado, utilizado e vivenciado por qualquer pessoa;

Acostamento: parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim;

Adaptado: espaço, edificação, mobiliário, equipamento urbano ou elemento cujas características originais foram alteradas posteriormente para ser acessível;

Área de circulação: espaço livre de obstáculos, destinado ao uso de todas as pessoas;

Bicicletários: são caracterizados como estacionamentos de bicicletas de longa duração, grande número de vagas, controle de acesso, podendo ser públicos ou privados, cobertos ou ao ar livre, podendo contar com banheiros e vestuários;

Calçada: parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins;

Calçada rebaixada: Rampa construída ou implantada na calçada, destinada a promover a concordância de nível entre estes e o leito carroçável;

Canteiro central: obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício);

Ciclofaixa: espaço delimitado na pista, calçada ou canteiro destinado à circulação exclusiva de bicicletas delimitada por sinalização específica;

Ciclorotas: caminhos ou vias identificadas como agradáveis e/ou recomendados para uso de bicicletas que complementam a rede de ciclovias e ciclofaixas, minimamente preparados para garantir a segurança de ciclistas, e que não recebem tratamento físico, podendo receber sinalização específica;

Ciclovia: espaço totalmente ou parcialmente segregado, em nível ou desnível com relação à via, separada do tráfego veicular por elementos físicos ou geométricos (ilhas, calçadas, blocos, linhas e balizadores);

Corredor: pista de rolamento de uso prioritário ou exclusivo do transporte coletivo;

Estacionamento: imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros;

Faixa compartilhada: via aberta à utilização pública, caracterizada como pista compartilhada com o trânsito de veículos motorizados, bicicletas e pedestres, sendo preferencial ao pedestre quando demarcada na calçada e à bicicleta quando demarcada na pista de rolamento, desde que tecnicamente viável;

Faixa de pedestre: faixa reservada para travessia de pedestre, que para este fim terão prioridade de passagem;

Faixa exclusiva para ônibus: faixas de vias públicas destinadas, exclusivamente à circulação dos veículos de transporte coletivo, separadas do tráfego em geral por meio de pintura delimitadora e/ou tachões fixados no pavimento;

Faixa de rolamento: cada uma das faixas componentes da pista de rolamento;

Faixa de travessia de pedestres elevada: Elevação do nível do leito carroçável composto de área plana elevada, sinalizada com faixa para travessia de pedestres e rampa de transposição para veículos, destinada a nivelar o leito carroçável às calçadas em ambos os lados da via;

Faixa de travessia de pedestres em nível: Sinalização transversal ao leito carroçável, destinada a ordenar e indicar os deslocamentos dos pedestres para a travessia da via;

Faixa preferencial para ônibus ou para algum tipo de serviço: faixas da via pública para que determinados veículos, desde que identificados pela sinalização da via, tenham prioridade de circulação;

Malha viária: o conjunto de vias urbanas do município;

Meios motorizados: deslocamentos realizados por intermédio de veículos automotores;

Meios não motorizados: deslocamentos realizados a pé e por veículos movidos pelo esforço humano ou tração animal;

Mobilidade urbana: conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte;

Mobilidade urbana sustentável: realização dos deslocamentos sem comprometimento do meio ambiente, das áreas e atividades urbanas e do próprio transporte;

Mobiliário urbano: conjunto de objetos existentes nas vias e nos espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos de urbanização ou de edificação, de forma que sua modificação ou seu traslado não provoque alterações substanciais nesses elementos, como semáforos, postes de sinalização e similares, terminais e pontos de acesso coletivo às telecomunicações, fontes de água, lixeiras, toldos, marquises, bancos, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga;

Paraciclos: são caracterizados como estacionamento de bicicletas, de curta ou média duração, pequeno número de vagas, de uso público e sem qualquer controle de acesso;

Passeio: parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas;

Piso tátil: piso caracterizado por textura e cor contrastantes em relação ao piso adjacente, destinado a constituir alerta ou linha-guia, servindo de orientação, principalmente, às pessoas com deficiência visual ou baixa visão. São de dois tipos: piso tátil de alerta e piso tátil direcional;

Transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiro não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais específicas;

Transporte privado individual: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

Transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;

Transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

Transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

Vias compartilhadas: espaço sobre a calçada utilizado simultaneamente por pedestres e ciclistas;

Via rural: estradas e rodovias;

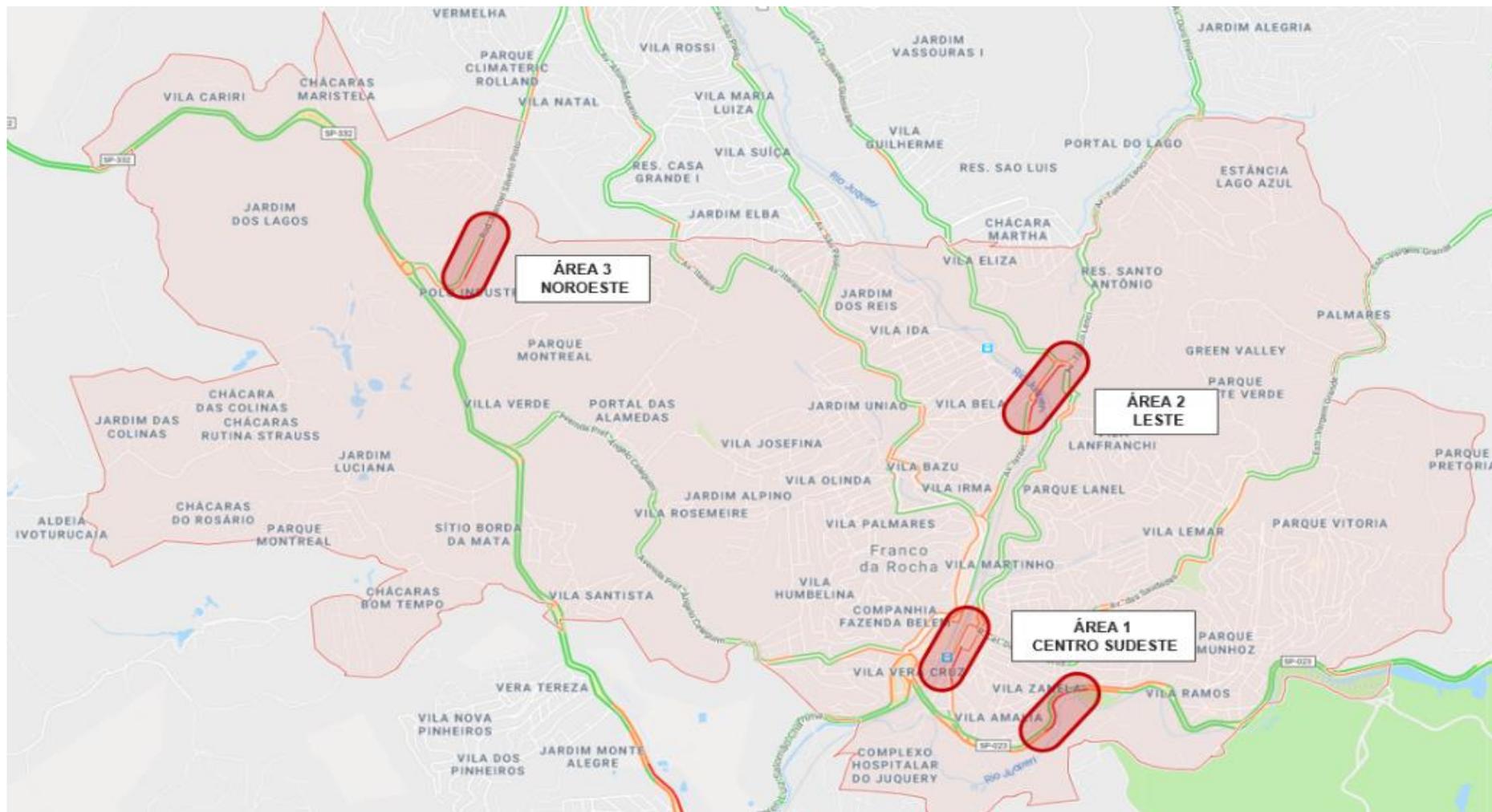
Via urbana: ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificados ao longo de sua extensão;

Via arterial: aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade;

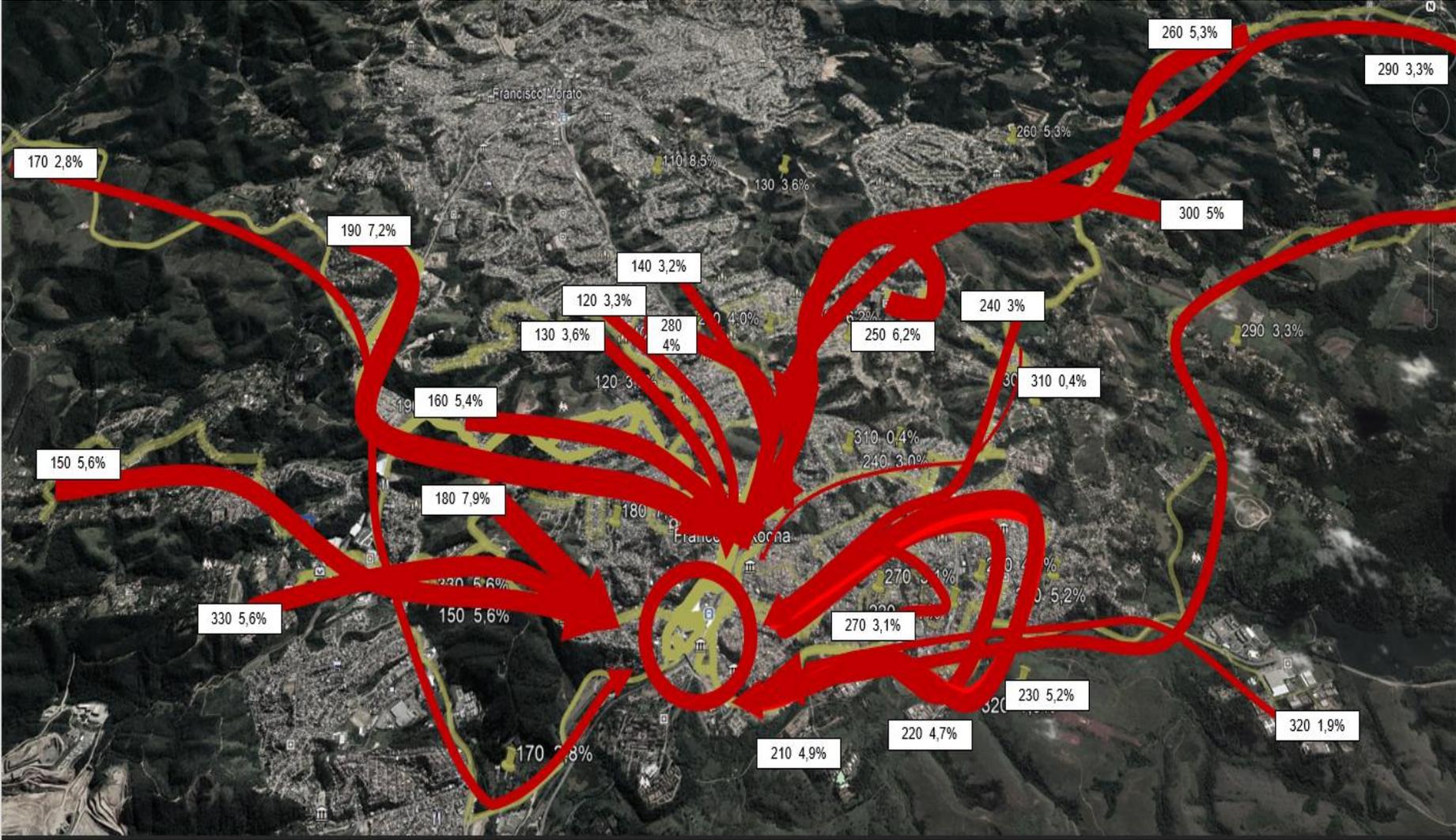
Via coletora: aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade;

Via local: aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

ANEXO 2. Mapeamento do trânsito nas áreas de Franco da Rocha

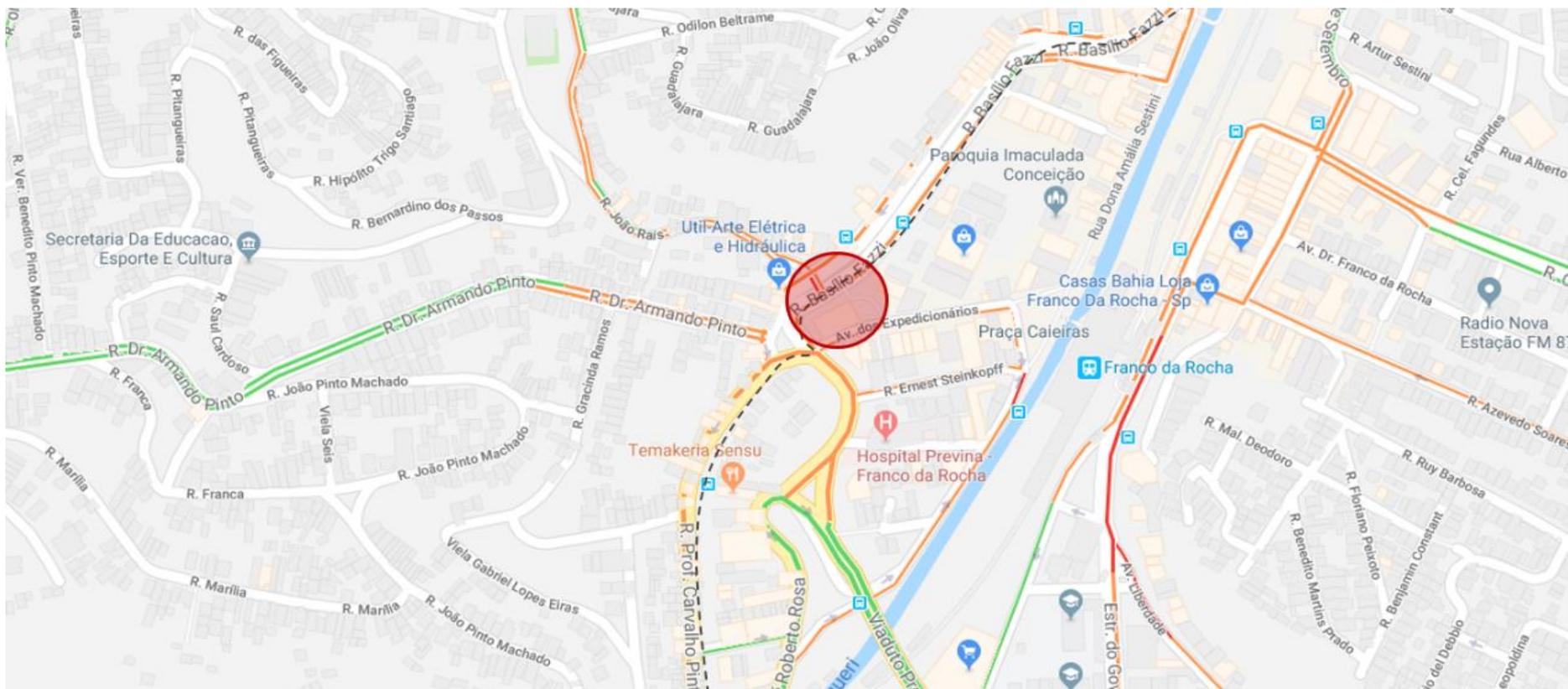


ANEXO 3. Rede de transporte público de Franco da Rocha



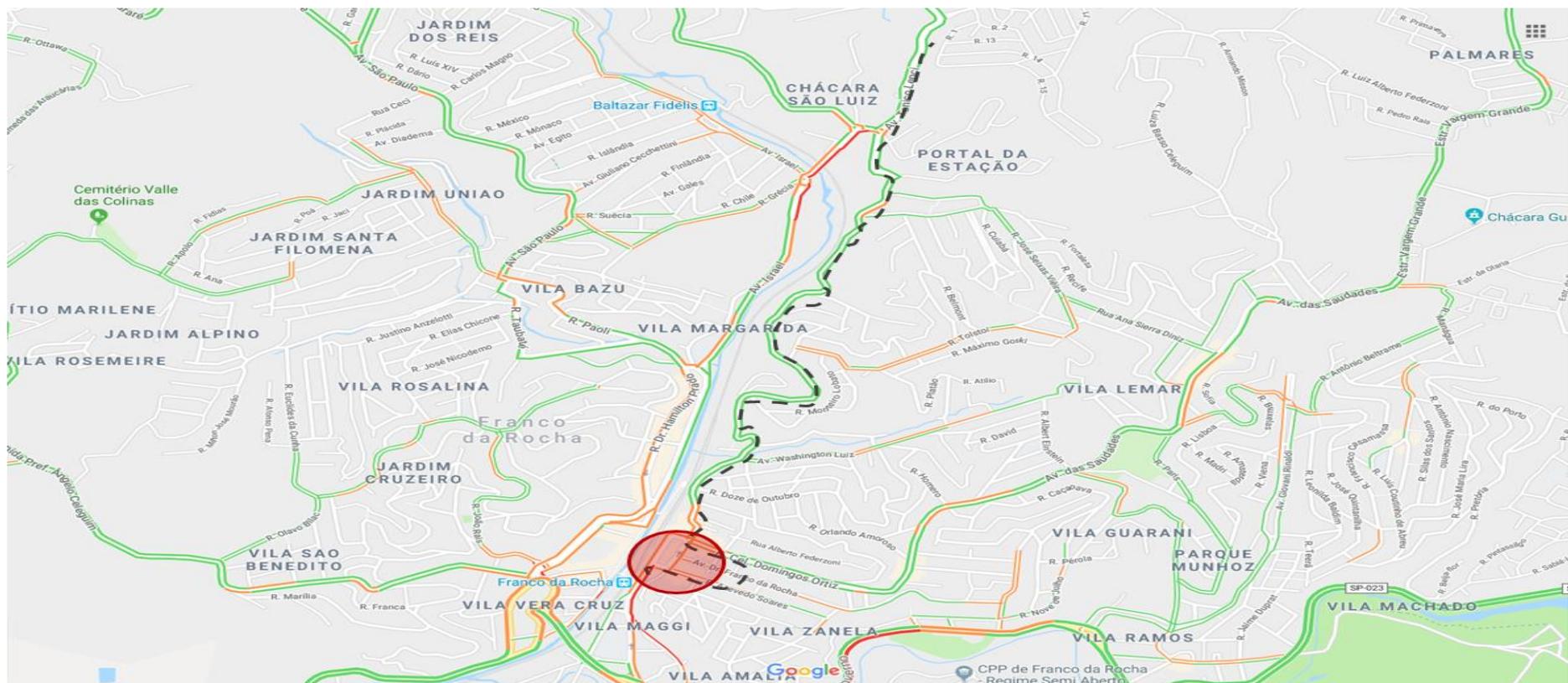
ANEXO 5. Trânsito no Corredor 2: Basílio Fazzi – Professor Carvalho Pinto

Tráfego de 446 ônibus do transporte municipal e de 282 do transporte coletivo intermunicipal, totalizando de 728 passagens pelo centro.



ANEXO 6. Trânsito no Corredor 3: Cavaleiro Ângelo Sestini – Tonico Lenci

Tráfego de 551 ônibus do transporte coletivo municipal (até Cel. Domingos Ortiz), tráfego de 162 ônibus do transporte coletivo intermunicipal, totalizando 713 passagens pelo centro.



ANEXO 7. Trânsito no Corredor 4: Av. dos Coqueiros/R. José Alves Ferreira Filho/Rod. Prefeito Luiz Salomão Charmina

Tráfego de 194 ônibus do transporte coletivo municipal.

