

# DIÁRIO OFICIAL



## MUNICIPIO DE BEBEDOURO

<http://sp.portaldatransparencia.com.br/prefeitura/bebedouro/>



**Prefeitura de  
Bebedouro**

ADM. 2013/2016



*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

### **LEI COMPLEMENTAR N. 117 DE 03 DE FEVEREIRO DE 2016**

**Institui o Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade.**

**O Prefeito Municipal de Bebedouro**, usando de suas atribuições legais,  
Faz saber que a Câmara Municipal aprovou e ele promulga a seguinte lei complementar:

#### **CAPÍTULO I**

#### **DOS OBJETIVOS E DISPOSIÇÕES GERAIS**

**Art. 1º** Esta lei complementar institui o Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade - PlanMob-BBD - nas formas previstas Lei Complementar n. 43, de 29 de dezembro de 2006, Plano Diretor do Município de Bebedouro - PDB.

**Art. 2º** O Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade regulamenta a Política de Mobilidade e Acessibilidade Urbana, Lei Municipal n. 3.691, de 25 de julho de 2007, cujo objeto é a interação dos deslocamentos de pessoas e bens com a cidade, de acordo com os incisos IX e XI do art. 5º, artigos 93 e 95 do PDB.

**Art. 3º** O Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade é também um instrumento de desenvolvimento urbano sustentável e tem como objeto a implementação de ações e projetos que garantam o acesso das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida a todos os bens, produtos e serviços disponibilizados na sociedade, tendo como referência as Leis Federais n. 10.048, de 08 de novembro de 2000, 10.098, de 19 de novembro de 2000, o Decreto Federal n. 5.296, de 02 de dezembro de 2004, as normas técnicas de acessibilidade, em especial a ABNT NBR 9050, que trata da Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, bem



como a Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal n. 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

**Art. 4º** A Política de Mobilidade e Acessibilidade Urbana tem como objetivos:

I - objetivos gerais:

- a) proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os meios de transporte coletivos e não motorizados, de forma inclusiva e sustentável;
- b) contribuir para a promoção do desenvolvimento urbano em condições compatíveis com o estabelecido no Plano Diretor Municipal;
- c) utilizar padrões e normas de acessibilidade arquitetônica, urbanística e comunicacional, bem como dos princípios do Desenho Universal, como parâmetros fundamentais para o planejamento, implementação e fiscalização de projetos municipais nas áreas de engenharia, arquitetura, urbanismo, transporte, mobilidade urbana e infraestrutura;
- d) contribuir para a redução das desigualdades e para a promoção da inclusão social;
- e) promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- f) adequar os espaços, serviços, equipamentos e mobiliário urbano público já existentes, de acordo com os preceitos do Desenho Universal, a legislação federal vigente sobre acessibilidade e as normas técnicas específicas, em especial a ABNT NBR 9050;
- g) proporcionar segurança e conforto na circulação de pedestres, promovendo a inclusão das pessoas deficientes e com mobilidade reduzida no sistema de circulação;
- h) qualificar o espaço urbano de modo a contribuir com o desenvolvimento urbano, social e econômico;
- i) promover a qualidade de vida da população, proporcionando segurança, rapidez e conforto nos deslocamentos motorizados e não motorizados;
- j) desenvolver projetos para implementação de rotas alternativas acessíveis em regiões de grande circulação, como polos geradores de tráfego;
- k) promover a articulação entre as diferentes regiões do município;



- l) reduzir os custos envolvidos nos deslocamentos de pessoas, bens e serviços causados pelas insuficiências e imperfeições do atual sistema de mobilidade;
- m) desestimular o uso do veículo motorizado individual nos deslocamentos urbanos cotidianos, incentivando o uso do transporte coletivo e de bicicletas;
- n) conscientizar a população quanto ao uso dos sistemas de circulação;
- o) disciplinar o sistema viário e de circulação;

II - objetivos específicos:

- a) proporcionar melhoria das condições urbanas no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- b) promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no município;
- c) reduzir a emissão de gases, partículas e ruídos emitidos, minimizando os impactos ao conforto e saúde das pessoas, bem como ao meio ambiente;
- d) criar condições adequadas para circulação de bicicletas proporcionando ciclovias que atendam às necessidades de deslocamento com qualidade e segurança;
- e) consolidar a gestão democrática como instrumento de garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.
- f) integrar as políticas públicas de transporte, trânsito, desenvolvimento urbano, habitação, saneamento básico, urbanismo, planejamento, gestão do uso do solo e meio ambiente;
- g) aumentar a eficácia, o conforto, a confiabilidade, acessibilidade e a segurança do transporte público coletivo.

III - os objetivos estratégicos, coerentes com os princípios e diretrizes da Política Municipal de Mobilidade e Acessibilidade de Pessoas com Mobilidade Reduzida, Lei Municipal n. 3.691/2007, para promoção da mobilidade urbana contemplados pelo PlanMob-BBD, são:

- a) garantir a acessibilidade na ocupação física e circulação nas edificações e nos equipamentos públicos e privados, novos ou existentes na rede viária e no sistema de transporte público;



- b) garantir a mobilidade, acessibilidade e circulação autônoma no Sistema Integrado de Transportes Públicos;
- c) viabilizar serviços adequados de transporte público para atendimento com segurança e conforto das necessidades dos usuários;
- d) instituir programas de implantação e fiscalização da aplicação de normas de construção, recuperação e ocupação da rede viária para o deslocamento a pé, que garantam as condições de acessibilidade, ocupação física e circulação com segurança, seguridade e conforto;
- e) estabelecer, implantar e fiscalizar a aplicação de normas de remoção de barreiras e de obstáculos nas vias públicas e no acesso ao transporte público;
- f) criar a Comissão Permanente de Mobilidade e Acessibilidade - CPMA, formada por representantes da Administração Pública Municipal e sociedade civil;
- g) promover estímulo à atuação da sociedade civil organizada para o endereçamento das demandas das pessoas com deficiência, permitindo sua participação no processo de revisão, adequação e fiscalização do espaço público urbano;
- h) participar da elaboração, revisão e aprovação de normas de instalação de equipamentos e mobiliário urbano que sejam afetos à rede viária e ao sistema de transporte;
- i) estabelecer a regulamentação para circulação, parada e estacionamento de veículos, e implantar a respectiva sinalização de trânsito, compatível com a segurança e as necessidades da circulação e acessibilidade desses usuários;
- j) garantir nos espaços públicos e privados dos polos geradores de viagens de médio e grande porte, medidas e dispositivos de acesso, ocupação física e circulação;
- k) ampliar os canais de informação, comunicação e de participação da comunidade, devidamente adequados a todos os tipos de deficiência;
- l) tornar o transporte coletivo mais atrativo do que o transporte individual, tendo como meta ampliar o percentual de viagens em modos de transporte coletivos, em relação ao total de viagens em modos motorizados;
- m) promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade;



- n) promover a segurança no trânsito;
- o) assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimulem o uso de modos não motorizados;
- p) tornar a mobilidade e a acessibilidade urbana um fator positivo para o ambiente de negócios da cidade;
- q) tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social.
- r) promover a integração entre os diversos modais, com prioridade para o transporte público de passageiros e os meios não motorizados;
- s) reduzir as situações de isolamento dos cidadãos.

**Art. 5º** A concepção, implementação e reforma de quaisquer projetos arquitetônicos, urbanísticos, paisagísticos e de transporte deverão atender aos princípios do Desenho Universal, bem como estar em conformidade com as normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), especificamente a ABNT NBR 9050 e demais referências normativas complementares.

**§ 1º** A Convenção sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência define o Desenho Universal como a concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados, na maior medida possível, por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou projeto específico.

**§ 2º** São princípios do Desenho Universal:

- I - equiparação nas possibilidades de uso - utilizável por pessoas com habilidades diferenciadas;
- II - flexibilidade no uso - atende a uma ampla gama de indivíduos, preferências e habilidades;
- III - uso simples e intuitivo - fácil compreensão, independentemente de experiência, nível de formação, conhecimento do idioma ou da capacidade de concentração do usuário;



IV - captação da informação - comunica eficazmente ao usuário as informações necessárias, independentemente de sua capacidade sensorial ou de condições ambientais;

V - tolerância ao erro - o desenho minimiza o risco e as consequências adversas de ações involuntárias ou imprevistas;

VI - mínimo esforço físico - pode ser utilizado com um mínimo esforço, de forma eficiente e confortável;

VII - dimensão e espaço para uso e interação - oferece espaço e dimensões apropriados para interação, alcance, manipulação e uso, independentemente de tamanho, postura ou mobilidade do usuário.

**Art. 6º** A CPMA deverá ser implementada em até 120 dias, contados a partir da data da publicação deste plano, mediante decreto municipal.

**Parágrafo único.** A CPMA deverá possuir corpo técnico capacitado para realizar a fiscalização de obras arquitetônicas e urbanísticas dentro do município, tendo como referência os critérios e normas técnicas de acessibilidade.

**Art. 7º** A Política de Mobilidade Urbana será implantada através do Sistema de Gestão da Mobilidade e Acessibilidade Urbana, definido no Capítulo V do plano de Mobilidade e Acessibilidade Urbana, composto pelos Departamentos de Administração, Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Obras de Bebedouro, Departamento de Trânsito e Transportes e Coordenadoria Executiva de Acessibilidade de Bebedouro.

§ 1º Visando garantir a gestão participativa prevista no PDB, o sistema será ainda composto pelos Conselhos da Cidade, Conselho Para Assuntos da Pessoa com Deficiência e Conselho Municipal de Trânsito e Transporte e Conselho do Idoso e Comissão Permanente de Mobilidade e Acessibilidade - CPMA.

§ 2º O Departamento de Administração, Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Obras deverá desenvolver ações de planejamento, projetos viários e de



acessibilidade em conjunto com a Coordenadoria Executiva de Acessibilidade de Bebedouro.

§ 3º O Departamento de Trânsito e Transporte - DMTT - deverá desenvolver as ações de controle e execução de ações ligadas ao trânsito, transporte coletivo, de carga, fretamento e segurança.

§ 4º A Comissão Permanente de Mobilidade e Acessibilidade para acompanhamento do PlanMob-BBD, ou CPMA, deverá ser formada por membros de 60% (sessenta por cento) da sociedade civil e por 40% (quarenta por cento) do poder público, sendo esses membros representantes dos Conselhos da Cidade, Conselho para Assuntos da Pessoa com Deficiência e Conselho Municipal de Trânsito e Transporte e Conselho do Idoso, devendo 50% (cinquenta por cento) ser técnicos ligados à área e terá caráter consultivo, deliberativo e normativo.

§ 5º Caberá à CPMA acompanhar periodicamente os projetos elaborados no município, visando garantir o cumprimento das normas técnicas de acessibilidade.

**Art. 8º** O Setor de Planejamento e Desenvolvimento Urbano em conjunto com a Coordenadoria Executiva de Acessibilidade da Prefeitura Municipal possui ainda mais as seguintes atribuições:

- I - definir e rever os indicadores de desempenho a serem tomados como referência para o monitoramento e a avaliação do PlanMob-BBD;
- II - consolidar e permitir acesso amplo e democrático às informações sobre o sistema de mobilidade urbana no município;
- III - elaborar e divulgar balanço anual relativo à implantação do PlanMob-BBD e seus resultados;
- IV - promover ações individuais e coletivas de reconhecimento, voltadas para estudos, pesquisas e divulgação de resultados;
- V - contribuir para a realização dos diagnósticos e prognósticos a serem desenvolvidos com vistas à elaboração das revisões do PlanMob-BBD;



VI - analisar casos não previstos e dirimir dúvidas na aplicação da legislação de Mobilidade e acessibilidade.

**Art. 9º** São considerados objetos das ações deste plano:

- I - edificações;
- II - espaços públicos;
- III - equipamentos e mobiliário urbano;
- IV - calçadas;
- V - veículos, infraestruturas e sistema de transporte;
- VI - sistemas de comunicação e sinalização.

**Art. 10.** O disposto neste plano deverá ser observado nos seguintes casos:

- I - para aprovação de projetos de natureza arquitetônica, urbanística, paisagística ou de transporte, bem como na execução de qualquer tipo de obra, seja ela permanente ou temporária, quando a mesma tiver como objetivo a utilização pública e coletiva de espaços externos e internos;
- II - para aprovação e implementação de projetos de sinalização e comunicação, nos espaços internos e externos de utilização pública e coletiva;
- III - na outorga de concessão, permissão, autorização ou habilitação para prestação de serviço público municipal;
- IV - para aprovação de projetos de natureza arquitetônica, urbanística, paisagística ou de transporte, com destinação pública, frutos de convênio, contrato, acordo ou termo similar.

**Art. 11.** O Sistema de Mobilidade e Acessibilidade de Bebedouro está articulado através de macrozonas, dos eixos estruturantes e transposição de barreiras naturais ou físicas (rodovias, ferrovia e aeroporto), além de parques e condomínios.

## **CAPÍTULO II** **DO SISTEMA VIÁRIO**





**Art. 12.** A estrutura viária está definida no Mapa PD18 - Sistema Viário, Anexo 8 desta lei, e deve garantir a eficiência dos serviços de transporte público de passageiros, a priorização dos meios não motorizados nos locais definidos, o aumento da mobilidade com rapidez, segurança e eficiência no sistema viário sendo composto de cinco tipos:

I - Sistema Viário Estrutural - composto por vias arteriais onde a fluidez do tráfego é a preocupação dominante, mas que admitem travessias em nível e algum acesso a lotes lindeiros como grandes condomínios e ou sítios de recreio, sendo classificadas em dois níveis:

- a) via arterial primária - interliga macrozonas e ou bairros e possuem geralmente grande extensão e largura.
- b) via arterial secundária - interliga setores ou bairros residenciais;

II - Sistema Viário Secundário - formado por vias coletoras que permitem além da fluidez do tráfego, a interligação com as vias arteriais, admitindo-se mais travessias e maiores facilidades para entradas de garagens e congêneres, sendo classificadas como:

- a) vias coletoras primárias - aquelas que coletam e distribuem o fluxo de tráfego dentro das zonas e ou de bairros, com a função de alimentar as vias arteriais e permitir o a distribuição do transporte público de passageiros nos bairros;
- b) vias coletoras secundárias - aquelas que coletam e distribuem o fluxo de tráfego dentro de bairros, admitindo-se gabarito diferenciado no Centro, onde o patrimônio histórico e cultural impede sua adequação.

III - Sistema Viário Local - são aquelas onde se privilegiam os interesses dos pedestres e dos usuários dos imóveis lindeiros, impedindo que os veículos possam atingir velocidades elevadas, construindo-se calçadas largas e arborizadas;

IV - Sistema Ciclovitário - são as ciclovias ou ciclo-faixas que permitem o deslocamento de bicicletas com segurança e fluidez;



V - Sistema Viário Rural - composta pelas estradas ou rodovias rurais municipais que coletam e distribuem o fluxo de tráfego na área rural, distritos, povoados e núcleo urbano de Areias.

**Parágrafo único.** O Mapa PD18 - Sistema Viário, anexo desta lei, indicará as intervenções viárias necessárias que garantirão a eficiência da estrutura viária, como a implantação de novas vias arteriais primárias e secundárias, vias coletoras primárias, pontes ou viadutos e áreas de trânsito restrito.

**Art. 13.** A infraestrutura de mobilidade urbana está definida no PlanMob-BBD, no anexo 1 desta lei e contempla:

- I - Implantação, nos eixos de faixas compartilhadas destinadas a modais de alta, média e baixa capacidade, bem como aos meios não motorizados;
- II - Implantação de infraestrutura de acessibilidade, arborização, ciclovias, passeios de pedestres e mobiliários urbano;
- III - Disciplinamento da circulação e do estacionamento de veículos, implantação de pontos para embarque e desembarque de passageiros e de cargas, com regulamentação de horários;
- IV - Sinalização viária e de trânsito;
- V - Instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações, monitoramento e equipes de apoio local.

**Art. 14.** As rotas acessíveis deverão ser planejadas e implementadas em todos os projetos e obras de edifícios públicos ou de uso coletivo no município, devendo harmonizar todos os elementos de urbanização de modo a impedir interferências em seu percurso.

**§ 1º** Considera-se rota acessível o trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os ambientes externos e internos de espaços e edificações, possibilitando sua utilização de forma autônoma e segura por todas as pessoas, principalmente aquelas com deficiência e mobilidade reduzida.



§ 2º O Poder Executivo Municipal, auxiliado pela CPMA, estabelecerá por decreto a meta anual de execução de rampas e faixas elevadas, a serem executadas ou adaptadas em logradouros públicos municipais até atingir 100% (cem por cento) dos mesmos como previsto PlanMob-BBD no Anexo 2, Quadro Plano de Ações, sendo 30% (trinta por cento) em curto prazo, mais 30% (trinta por cento) em médio prazo e os demais 40% (quarenta por cento) em longo prazo.

**Art. 15.** Nos passeios públicos municipais, dos caminhos preferenciais e regiões de grande circulação de pedestres, onde houver ausência ou descontinuidade da linha-guia identificável, deverá ser instalado piso tátil, de acordo com os critérios de aplicação, desenhos e descrições da ABNT NBR 9050.

#### **Seção I**

#### **Das Calçadas**

**Art. 16.** As calçadas deverão seguir os padrões contidos nas normas da ABNT e demais referências normativas, apresentando uma faixa livre de circulação com largura mínima recomendada de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros), sendo o mínimo admissível 1,20 m (um metro e vinte centímetros), sendo que os potenciais obstáculos aéreos, como placas, faixas, dentre outros, deverão estar localizados a uma altura superior a 2,50 m.

§ 1º A inclinação transversal das calçadas, passeios e vias, não poderá ser maior do que 3% (três por cento), sendo a máxima inclinação longitudinal permitida de 8,33%(oito e trinta e três centésimos por cento).

§ 2º Para garantir o estabelecido no caput deste artigo, poderá ser modificado o formato original da calçada, sendo analisados especificamente os casos de intervenção em locais pertencentes ao patrimônio histórico e cultural.

§ 3º Os materiais para pavimentação, reforma ou ampliação de calçadas deverão permitir uma superfície antiderrapante, com características mecânicas de



resistência, nivelamento uniforme e que propicie sua fácil substituição e manutenção.

**§ 4º** As grelhas e juntas de dilatação dos passeios devem estar, preferencialmente, fora do alcance do fluxo principal de circulação.

**§ 5º** Em rotas acessíveis, quando instaladas no sentido transversal ao movimento, as grelhas e juntas de dilatação não devem ter vãos resultantes maiores do que 15 mm (quinze milímetros).

**Art. 17.** Caberá à CPMA aprovar modelos alternativos de calçada para passeios e vias públicas municipais, tendo em vista os critérios técnicos de acessibilidade.

**Art. 18.** A responsabilidade pela adaptação e manutenção permanente das calçadas e dos passeios em praças, parques, largos, vias estruturais e demais espaços públicos será do Poder Executivo Municipal, com acompanhamento da CPMA.

**Art. 19.** O Poder Executivo Municipal desenvolverá Programa Municipal de Calçadas para implantação e recuperação de calçadas, inclusive as consideradas prioritárias com melhorias nos passeios, acessibilidade, acessos aos prédios públicos, Escolas, Centros Universitários, estabelecendo ainda novas rotas estratégicas, além das previstas no PlanMob-BBD, que abranjam serviços básicos, como escolas, hospitais, bancos, correios, paradas de embarque e desembarque de passageiros, as quais terão prioridade no redesenho de suas calçadas.

**Parágrafo único.** O Poder Executivo Municipal, auxiliado pela CPMA, estabelecerá por decreto a meta anual de metros quadrados de calçadas a serem adaptadas em passeios públicos municipais, até atingir 100% (cem por cento) das calçadas como previsto PlanMob-BBD no Anexo 2, Quadro Plano de Ações, sendo 30% (trinta por cento) em curto prazo, mais 30% (trinta por cento) em médio prazo e os demais 40% (quarenta por cento) em longo prazo.



**Art. 20.** A execução, adaptação ou manutenção da calçada fica a cargo e responsabilidade do proprietário do imóvel que faz frente a esta calçada, nos termos do § 2º do art. 48, e deverá ser feita de acordo com o padrão estabelecido pela CPMA, tendo em vista os critérios de desenho previstos nas normas técnicas de acessibilidade.

§ 1º O não cumprimento da adequação no prazo previsto neste plano e ratificado pela CPMA acarretará multa no valor de 10 UFM (Unidade Fiscal do Município).

§ 2º O responsável poderá após o pagamento da multa prevista no parágrafo primeiro, solicitar novo prazo e se não cumprido receberá multa de 20 UFM, sendo as obras necessárias executadas pela municipalidade e cobradas como contribuição de melhoria, após notificação.

§ 3º As pessoas que possuírem um único imóvel e comprovarem que recebem até 2 salários mínimos de renda familiar, poderão solicitar a adesão ao Programa Municipal de Calçadas para que a calçada seja executada pela municipalidade e cobrada como contribuição de melhoria em até 24 parcelas.

## Seção II

### Dos Estacionamentos

**Art. 21.** Os polos geradores de tráfego deverão possuir estacionamentos conforme previsto no Plano Diretor Municipal, lei complementar n. 43/2006 e suas alterações.

**Parágrafo único.** Os polos geradores de tráfego, como escolas e similares deverão possuir área para embarque e desembarque de passageiros, dimensionada para atendimento da demanda, e área para estacionamento dos ônibus com infraestrutura de apoio mínima, como sanitário e local para descanso e alimentação dos motoristas.



**Art. 22.** Os estacionamentos de uso público e coletivo deverão possuir vagas reservadas às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, e a idosos.

§ 1º Em áreas públicas deverão ser reservadas vagas de forma gratuita e sem ônus, sendo no mínimo 5% (cinco por cento) para pessoas com deficiência, e 10% (dez por cento) para pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, sendo o mínimo de 2 (duas) vagas, assegurada pelo menos uma vaga próxima à entrada das edificações e associada às rampas.

§ 2º O número de vagas para idosos deve corresponder à metade das vagas para o deficiente.

§ 3º Quando o cálculo do número de vagas for fração, será adotado o número inteiro imediatamente superior.

§ 4º O usuário da reserva de vaga citada no caput deste artigo, deverão possuir cartão de identificação.

### **CAPÍTULO III DAS EDIFICAÇÕES**

**Art. 23.** As edificações públicas ou de uso coletivo deverão disponibilizar infraestrutura que permita o acesso e a circulação das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, inclusive em seu entorno, tendo como referência os critérios arquitetônicos e urbanísticos previstos na norma ABNT NBR 9050 e suas normas complementares.

**Art. 24.** A contratação de obras e serviços para construção, reforma ou ampliação de edificações públicas deverá seguir as seguintes diretrizes:



I - elaboração de editais de licitação que adotem como requisito fundamental para realização de obras e serviços o cumprimento dos critérios técnicos de acessibilidade arquitetônica e urbanística;

II - acompanhamento das obras e serviços contratados, pela CPMA, que atuará em articulação com as demais Secretarias e Departamentos Municipais.

**Art. 25.** Para a emissão de certificado de conclusão de qualquer projeto arquitetônico ou urbanístico dentro dos limites do município, deverá ser observado e validado o atendimento aos requisitos de acessibilidade previstos na legislação e nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

§ 1º Poderá ser emitido um certificado de conclusão parcial com prazo de validade, não sujeito a prorrogação.

§ 2º Será emitido o certificado de conclusão após a instalação de todos os requisitos de acessibilidade.

**Art. 26.** Os teatros, cinemas, auditórios, estádios, ginásios de esporte, casas de espetáculos, restaurantes, hotéis, escolas e demais estabelecimentos comerciais e de serviço de uso coletivo deverão apresentar as condições básicas de acessibilidade exigidas pela legislação vigente e descritas nas normas técnicas, em especial a ABNT NBR 9050 e suas referências complementares.

**Parágrafo único.** Caberá à CPMA e a Coordenadoria Executiva de Acessibilidade a fiscalização dos locais descritos nesse artigo, emitindo parecer técnico com detalhamento dos pontos a serem aperfeiçoados.

**Art. 27.** Os projetos referentes às reformas ou intervenções e modificações em edificações públicas ou de uso coletivo, que modifiquem a condição de acessibilidade de seu entorno, deverão passar por aprovação da CPMA, com o acompanhamento de responsável pelo projeto, devendo as adaptações serem analisadas e aprovadas pela equipe técnica da Prefeitura Municipal.



**Art. 28.** Nos espaços externos de acesso às edificações públicas ou de uso coletivo, é obrigatória a existência de equipamentos de sinalização para a adequada orientação das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, instaladas de acordo com as especificações técnicas da ABNT e demais referências normativas de acessibilidade.

**Art. 29.** Todas as edificações públicas e de uso coletivo, que desenvolvam atividades de atendimento ao público, estão obrigadas a dispensar atendimento prioritário, ou preferencial, com tratamento diferenciado e imediato a gestantes, lactantes, pessoas com crianças de colo, idosos e pessoas com deficiências ou mobilidade reduzida.

**Art. 30.** O atendimento preferencial compreenderá:

- I - prioridade às pessoas especificadas no artigo anterior;
- II - destinação de espaços e instalações adequadas para essa finalidade de acordo com a NBR9050;
- III - garantia de fácil e rápido acesso a esses locais;
- IV - atendimento por pessoal ou funcionários devidamente informados e treinados quanto aos procedimentos para o atendimento preferencial.

§ 1º Os locais de atendimento deverão possuir placa indicativa do atendimento preferencial para pessoas com deficiências ou mobilidade reduzida, devendo ser visíveis e de fácil leitura, nos termos da lei.

§ 2º Os caixas e locais de atendimento preferencial deverão ter largura mínima de 90 cm (noventa centímetros), permitir a aproximação e passagem de cadeiras de rodas, e área de manobra, de acordo com a NBR 9050 e NBR15.250.

#### **CAPÍTULO IV**

#### **DOS ESPAÇOS PÚBLICOS, EQUIPAMENTOS E MOBILIÁRIO URBANO**





**Art. 31.** Em qualquer obra de construção, ampliação ou reforma de vias, praças, logradouros, parques e demais espaços de uso público ou coletivo, o Poder Executivo Municipal e as empresas concessionárias municipais ou contratadas responsáveis pela execução deverão garantir o livre trânsito e a circulação segura de todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência e mobilidade reduzida, durante e após a execução do projeto, tendo como referência as normas técnicas da ABNT, em especial a NBR 9050 e demais referências normativas de acessibilidade.

**Art. 32.** A instalação de equipamentos e mobiliário urbano, sejam eles temporários ou permanentes, deverá seguir critérios de posicionamento que levem em conta o seu tamanho e impacto na circulação pelo passeio público, visando não interferir na faixa livre acessível, conforme normas da ABNT e das demais referências normativas vigentes.

**§ 1º** Incluem-se nas condições estabelecidas no caput:

- I - marquises, toldos, placas e demais elementos de sinalização, postes de energia e iluminação, hidrantes;
- II - os telefones públicos e os terminais de autoatendimento de produtos e serviços;
- III - lixeiras, caixas de correio, bancos, dispositivos de sinalização e controle de trânsito, abrigos de ônibus;
- IV - botoeiras, comandos e outros sistemas de acionamento de equipamentos e mobiliário urbano;
- V - as espécies vegetais que possuam projeção sobre a faixa livre destinada à circulação de pedestres.

**§ 2º** As empresas contratadas e ou as concessionárias de serviços públicos municipais deverão, quando da instalação de qualquer equipamento no passeio, inclusive aqueles relativos à urbanização, respeitar os parâmetros descritos nas normas da ABNT, em especial a NBR 9050.

**Art. 33.** Fica proibida a instalação de componentes construtivos sob a forma de degraus, canaletas para escoamento de água, obstáculos e declives, entre outros



elementos de urbanização, que possam vir a dificultar a circulação de pessoas, principalmente aquelas com deficiência e mobilidade reduzida, em passeios e calçadas de parques, praças, vias, áreas externas de edificações e demais espaços públicos ou de uso coletivo.

**Parágrafo único.** Os elementos de urbanização já existentes, que não possam ser imediatamente reposicionados, a fim de garantir a faixa livre acessível, deverão ser adequadamente sinalizados de acordo com as normas técnicas vigentes.

**Art. 34.** Ao desenvolver o programa de arborização e rearborização, o Poder Executivo Municipal deverá, continuamente, monitorá-lo e revisá-lo, levando em conta o fluxo de pessoas e a acessibilidade em cada local de intervenção.

Parágrafo único. A CPMA auxiliará quando do planejamento dos projetos de arborização e rearborização.

## CAPÍTULO V DO SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTE

**Art. 35.** O Sistema Municipal de Transporte Público - SMTP compreende os seguintes elementos:

- I - veículos de transporte coletivo rodoviário urbano;
- II - estações, terminais, pontos de parada e seu entorno;
- III - rotas de acesso;
- IV - bilheterias e plataformas;
- V - estacionamentos e áreas de embarque e desembarque;
- VI - polos geradores de tráfego;
- VII - equipamentos e mobiliário da infraestrutura básica de transporte;
- VIII - veículos de transporte individual, táxi e mototáxi.

**Art. 36.** O SMTP deve atender às seguintes diretrizes além das indicadas neste plano:



- I - regulação dos serviços de transporte público com a adoção de um modelo que exija, nos processos de concessão, permissão ou autorização, o cumprimento das normas e critérios de acessibilidade;
- II - adaptação da infraestrutura da rede de transporte público para garantir acessibilidade arquitetônica e comunicacional;
- III - política tarifária consoante com os critérios legais de gratuidade para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;
- IV - integração dos modos de transporte coletivo, complementarmente ao desenvolvimento de rotas alternativas acessíveis;
- V - integração físico-tarifária do transporte coletivo, baseada em princípios de estruturação urbana, racionalização da rede de transporte público, melhoria da acessibilidade e mobilidade econômica com o equilíbrio tarifário;
- VI - capacitação continuada de condutores, cobradores e demais profissionais do SMTP, com orientação para o atendimento adequado à pessoa com deficiência e mobilidade reduzida;
- VII - avaliação, com periodicidade anual, das necessidades atuais e futuras do sistema de atendimento aos bairros ou loteamentos mais distantes, propondo melhorias e ajustes quando necessários;
- VIII - coleta de dados que permita o planejamento do sistema de transporte coletivo e a programação dos serviços.

**Art. 37.** O SMTP deve compreender projetos e ações que tenham como referência os princípios do Desenho Universal, a legislação federal e as normas técnicas de acessibilidade vigentes, além de garantir a mobilidade na área urbana, rural, povoados e distritos.

**Art. 38.** Na construção, ampliação ou reforma de rotas acessíveis, deverá ser considerado, na formulação dos projetos, a implantação de elementos que permitam a interligação das vias com os sistemas de transporte existentes, de forma a permitir o uso, com segurança e autonomia, em especial pelas pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.



**Art. 39.** Os semáforos de pedestres localizados nas vias públicas deverão estar equipados com mecanismo que forneça orientação para a travessia segura das pessoas, em especial as pessoas com deficiência visual, nos locais onde a periculosidade da via assim exija, ou mediante solicitação dos munícipes, e comprovado por estudo técnico para o atendimento.

§ 1º Deverá ser desenvolvido controle sistemático de acidentes, relacionando os veículos envolvidos, vítimas, inclusive as fatais, locais críticos para subsidiar ações corretivas e programas de redução de acidentes.

§ 2º Caberá ao DMTT coletar, sistematizar e armazenar os dados de acidentes e enviá-los para o banco de dados do Planejamento Urbano do Departamento de Administração, Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Obras, como previsto neste plano.

§ 3º O Mapa PD38 - Pontos Críticos de Acidentes (2014), Anexo 7 desta lei, é indicativo para subsidiar ações corretivas e programas de redução de acidentes.

**Art. 40.** As empresas concessionárias, permissionárias e os órgãos públicos municipais responsáveis pela administração do SMTP, de acordo com suas atribuições legais, deverão garantir todas as medidas necessárias para a operacionalização de forma segura e em conformidade com as normas técnicas vigentes, inclusive de acessibilidade.

§ 1º As empresas concessionárias e permissionárias integrantes do SMTP deverão assegurar treinamento dos profissionais que atuam nesses serviços, para que prestem atendimento adequado aos usuários, em especial às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

§ 2º Os veículos do Sistema de Transporte Coletivo Urbano -STCU deverão possuir 10% (dez por cento) das poltronas reservadas para idosos, e quando o cálculo der um número fracionário, deverá se adotar o número imediatamente superior.



§ 3º Os veículos do STCU devem atender às disposições da NBR 14022- Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros e NBR 15646 - Plataforma Elevatória Veicular e Rampa de Acesso Veicular.

**Art. 41.** O Poder Executivo Municipal desenvolverá programas de incentivo e metas para a adaptação de veículos e serviços pelo setor privado de transporte, visando o melhor atendimento à pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida.

**Parágrafo único.** A fiscalização do cumprimento das metas de adaptação de veículos e serviços prestados pelo setor privado de transporte, ou empresa concessionária do STCU ficará a cargo da CPMA, após ouvido o Conselho de Trânsito e Transporte, devendo ser observados os princípios do Desenho Universal, a legislação e as normas técnicas de acessibilidade vigentes, emitindo relatório anual que deve ser publicado no Diário Oficial do Município.

## CAPÍTULO VI DA COMUNICAÇÃO E INFORMAÇÃO

**Art. 42.** Os sites e portais eletrônicos dos órgãos da administração pública municipal, direta e indireta, deverão atender aos critérios de acessibilidade digital, de acordo com as recomendações e protocolos do Modelo de Acessibilidade de Governo Eletrônico (e-MAG), tendo em vista o acesso aos serviços públicos municipais on-line e a Lei Federal nº 12.527/2011, de 18 de novembro de 2011, denominada "Lei de Acesso à Informação".

**Parágrafo único.** Para atender o disposto no caput deste artigo, a administração pública municipal poderá valer-se de contratação, mediante devido processo licitatório, de serviço especializado para adequação e manutenção de "sites".



**Art. 43.** Os telecentros comunitários, administrados pelo Poder Executivo Municipal, deverão disponibilizar acessibilidade arquitetônica, mobiliário adaptado, dispositivos de informática e tecnologia assistiva, bem como funcionários capacitados para o atendimento às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

**Art. 44.** O Poder Executivo Municipal desenvolverá programas para a implantação de acessibilidade comunicacional nos espaços culturais e de lazer, como museus, teatros, cinemas, bibliotecas, galerias de arte, parques e outros, de modo a garantir a disponibilização de recursos tecnológicos para o adequado atendimento às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

**Art. 45.** Os órgãos da administração pública municipal direta e indireta deverão fornecer recursos de acessibilidade comunicacional, visando permitir o adequado atendimento presencial às pessoas com deficiência que procurem os serviços prestados ao público.

**Parágrafo único.** Para o atendimento ao caput desse artigo, os órgãos públicos municipais poderão valer-se da aquisição de tecnologias e/ou contratação de serviços especializados, mediante devido processo licitatório e observadas as garantias de qualidade dos serviços prestados.

**Art. 46.** O Poder Executivo Municipal deve solicitar junto à empresa prestadora de serviços de telefonia, a instalação de telefones acessíveis nos principais edifícios e equipamentos urbanos, como em estádios, rodoviárias, aeroportos e centros comerciais, entre outros.

**Art. 47.** O Poder Executivo Municipal desenvolverá um programa para o estímulo à acessibilidade comunicacional nos estabelecimentos do setor privado, como agências bancárias, lojas, restaurantes e hotéis, entre outros, de modo a incentivar a adoção de recursos tecnológicos, bem como a capacitação de recursos humanos para o atendimento à pessoa com deficiência e mobilidade reduzida.



## CAPÍTULO VII

### DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

**Art. 48.** Aplicam-se, no que couber às infrações aos dispositivos desta lei as penalidades previstas, estando as multas indicadas no quadro de multas e infrações abaixo.

INFRAÇÃO	MULTA OU SANÇÃO
Não manter faixa mínima livre para circulação de pedestres em calçadas. (Art.16)	Liberação imediata da calçada e. Multa de 5 UFM.
Descumprimento da inclinação máxima prevista nas calçadas ou existência de obstáculos. (Art. 16 e Art. 33)	Prazo de 30 dias para adequação. Multa de 10 UFM.
Não atender as especificações de tipo de piso e localização de grelhas. (Art. 16, §§ 3º e 4º)	Prazo de 30 dias para adequação. Multa de 10 UFM.
Não adequar a calçada no prazo previsto no plano. (Art. 19 e § 1º do Art. 20)	Multa de 10 UFM
Não adequar a calçada no novo prazo solicitado (§ 2º do Art. 20)	Multa diária de 0,5 UFM até regularização.
Não dispor de vagas no estacionamento, Pátios de carga e descarga. (lei complementar n. 43/2006 - Plano Diretor e suas alterações). Terminais de Embarque e Desembarque (Art. 21 desta lei).	Multa de 50 UFM. Multa diária de 1 UFM até regularização.
Não dispor de vagas acessíveis no estacionamento. (Art. 22)	Multa de 20 UFM. Multa diária de 1 UFM até a regularização.
Não dispor nas edificações públicas ou de uso	Multa de 30 UFM.



coletivo os requisitos de acessibilidade previstos na NBR9050 (artigos 23ou 28)	Multa diária de 0,5 UFM até a regularização.
Instalar mobiliários urbanos em desacordo com os artigos 32 ou 33 ou § 2º do artigo 52.	Multa de 30 UFM. Multa diária de 0,5 UFM até a regularização.
Não possuir espaço para atendimento preferencial a gestantes, pessoa com crianças de colo, idosos e pessoas com deficiências e ou mobilidade reduzida como previsto o artigo 29 ou em desacordo com o artigo 30.	Multa de 30 UFM. Multa diária de 0,5 UFM até a regularização.
Não possuir nos veículos de transporte coletivo urbano ou fretamento os requisitos previstos no Art. 40.	Multa de 100 UFM. Multa diária de 0,5 UFM até a regularização.

**§ 1º** A notificação far-se-á ao infrator pessoalmente ou via postal, com recebimento ou, ainda por edital nas hipóteses de recusa do recebimento da notificação ou não localização do notificado.

**§ 2º** Para os efeitos desta lei complementar, considera-se infrator o proprietário ou possuidor do imóvel, ainda quando for o caso, o síndico, o usuário e o responsável pelo uso, diretor ou gerente de sociedade.

**§ 3º** As infrações ao essa lei não especificadas no quadro de multas e infrações será de 10 UFM e Multa diária de 1 (uma) UFM até regularização.

**Art. 49.** O infrator, a partir da lavratura do auto de infração, terá o prazo de 10 (dez) dias corridos para pagar ou apresentar defesa à autoridade competente, sob pena de confirmação da penalidade imposta.

**Art. 50.** Na reincidência a multa será aplicada em dobro.





**Parágrafo único.** A reincidência ficará caracterizada, quando após 30 (trinta) dias da multa, persistir a infração, ou tendo sido multado venha infringir a qualquer tempo as disposições desta lei.

**Art. 51.** Fica instituído o Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano - FMDU -, destinado a financiar, isolada ou complementarmente, os instrumentos do PlanMob-BBD, cujas ações tenham sido aprovadas pela Comissão Permanente de Mobilidade e Acessibilidade - CPMA e Conselho da Cidade.

## CAPÍTULO VIII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

**Art. 52.** Compreendem as ações prioritárias para implantação do PlanMob-BBD as ações e respectivas metas integrantes deste plano, identificadas no Anexo 2 - Quadro - Planos de Ações, desta lei.

**Art. 53.** São partes integrantes dessa lei complementar oito anexos, com os seguintes conteúdos:

I - Plano de Mobilidade e Acessibilidade Urbana - PlanMob-BBD - Anexo 1;

II - Quadro- Planos de Ações - Anexo 2;

III - O mapa PD41 - Intervenções Viárias - Anexo 3.1, Gabaritos Viários - Anexo 3.2 e Intervenções Viárias - Investimentos - Anexo 3.3 -, todos parte do Anexo 3;

IV - Os roteiros de transporte coletivo, pontos e terminais existentes estão relacionados no mapa PD27 - Linhas de Ônibus - TCU - Anexo 4, e podem sofrer alterações quando aprovadas pela CPMA, desde que fundamentada tecnicamente e validada em audiência pública, através de decreto municipal;

V - O mapa de ciclovias, PD39 - Sistema Cicloviário - Anexo 5, deve ser incorporado nas ações de integração intermodal, que podem sofrer alteração quando aprovadas pela CPMA, desde que fundamentada tecnicamente e validade em audiência pública, através de lei municipal;



VI - O Mapa PD40 - Caminhos de Pedestres Preferenciais - Anexo 6, indica as rotas preferenciais para pedestres, em função das regiões de grande circulação, e as intervenções de alargamento de passeios, execução e revitalização de passeios e calçadas, e de caminhos de pedestres;

VII - Mapa PD38 - Pontos Críticos de Acidentes (2014) - Anexo 7;

VIII - Mapa PD18 - Sistema Viário - Anexo 8.

**Art. 54.** O Sistema Cicloviário terá sua rede integrada ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano - STCU e aos corredores verdes.

§ 1º Os corredores verdes a serem implantados em vias locais e arteriais que estabeleçam conexão entre duas macrozonas, integrarão o Sistema Cicloviário e serão dotados de ciclovias ou ciclo-faixas, passeio e arborização.

§ 2º É obrigatória a implantação de bicicletários junto à rodoviária, pontos de integração, prédios públicos, polos geradores de tráfego, escolas, hospitais e supermercados.

**Art. 55.** O monitoramento da implementação do PlanMob-BBD, no que toca à operacionalização das estratégias nele previstas e aos seus resultados em relação às metas de curto, médio e longo prazo, são de responsabilidade CPMA em conjunto com o Departamento de Administração, Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Obras de Bebedouro em conjunto com o DMTT, a Coordenadoria Executiva de Acessibilidade de Bebedouro, o Conselho da Cidade, o Conselho para Assuntos da Pessoa com Deficiência e o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte.

§ 1º O monitoramento será realizado tendo como base os indicadores de desempenho.

§ 2º Os indicadores de desempenho serão apurados anualmente e divulgados no Balanço Anual da Mobilidade e Acessibilidade, que será de responsabilidade da



Comissão Permanente de Acompanhamento do PlanMob-BBD, ou CPMA, e deverá ser disponibilizado na página eletrônica da Prefeitura ou do Plano Diretor, e serão utilizados nas avaliações periódicas do PlanMob-BBD.

**Art. 56.** As revisões do PlanMob-BBD terão periodicidade de 5 (cinco) anos e serão realizadas conjuntamente com o processo de revisão do Plano Diretor de Bebedouro, incluindo ampla e democrática discussão nas Conferências Municipais de Políticas Urbanas, nos termos da legislação urbanística em vigor.

**Art. 57.** As despesas com a execução da presente lei complementar correrão por conta de dotações próprias do orçamento, suplementadas, se necessário.

**Art. 58.** Esta lei complementar entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial as Leis n. 2.077/1990, 2.079/1990, 3218/2002, 3.230/2002, 3.535/2005, 3.580/2006 e o artigo 6º da Lei n. 4.887/2015 e Lei n. 4.989/15.

Prefeitura Municipal de Bebedouro 03 de fevereiro de 2016.

**Fernando Galvão Moura**

**Prefeito Municipal**

Publicada na Secretaria da Prefeitura a 03 de fevereiro de 2016.

**Ivanira A de Souza**

**Secretaria**



**Prefeitura de  
Bebedouro**

ADM. 2013/2016



*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - Nº 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 [www.bebedouro.sp.gov.br](http://www.bebedouro.sp.gov.br)

## **PlanMob-BBD/2016**

### **ANEXOS**



**ANEXO 1**

**PLANO MUNICIPAL DE**

**MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE**

**PlanMob-BBD**

**BEBEDOURO**

**Janeiro 2016**



## Sumário

<b>I- Introdução</b>	03
1- Diretrizes do Ministério das	03
2- Diretrizes do Plano Diretor Municipal para mobilidade e acessibilidade urbana	06
3- Objetivos Gerais e Específicos	05
4- Metodologia	06
5- Participação da Sociedade	08
6- Mobilidade Urbana e Zoneamento do Plano Diretor	09
<b>II- Diagnóstico e Análises</b>	11
1- Condicionantes da Mobilidade Urbana	11
2- Transporte Coletivo por ônibus	39
3- Análise da circulação viária e estacionamentos	49
4- Circulação de caminhões e operações de carga e descarga	54
5- Pesquisas de Opinião	55
6- Acessibilidade	68
<b>III- Cenários ou Alternativas</b>	73
<b>IV- Planos de Ação</b>	81
1- Diretrizes Gerais	81
1.1- Acessibilidade	82
1.2- Sistema Viário, de Circulação e de Transporte	83
1.3- Transporte Coletivo e Comercial de Passageiros	90
1.4- Transporte de Carga	95
1.5- Política e Ações que associam Uso do Solo e Mobilidade	96
<b>V- Órgão Gestor e Indicadores</b>	99
<b>VI- Monitoramento, Avaliação e Revisão</b>	99
<b>VII- Análise Econômica</b>	100
<b>VIII- Recomendações</b>	101
<b>IX- Equipe Executiva do PlanMob-BBD</b>	101



## I- INTRODUÇÃO

O presente documento apresenta o Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade de Bebedouro, em atendimento ao Estatuto da Cidade, a Lei Federal nº 10.048/2000, a Lei Federal nº 10.098/2000 e o Decreto Federal nº 5.296/2004. O Plano ainda atende a Lei Estadual 12.907/2006 que consolida toda a legislação relativa à pessoa com deficiência no Estado de São Paulo.

O presente texto considera ainda os dispositivos da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade de Bebedouro ou **PlanMob-BBD**, está em sintonia com o Plano Diretor Municipal - Lei Complementar 43/2006 e suas alterações na Lei Complementar 89/2011.

O PlanMob-BBD tem por finalidade orientar as ações do município de Bebedouro no que se refere aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte que garantam os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, com vistas a atender as necessidades atuais e futuras de mobilidade e acessibilidade da população do município.

Mobilidade e acessibilidade são conceitos intrínsecos, pois enquanto o primeiro implica na quantidade e qualidade dos deslocamentos, abrangendo os mecanismos que os propiciam de forma eficiente, rápida e segura, o segundo refere-se às condições que possibilitam acesso e uso equânime, por todos os cidadãos, desses modos de deslocamento.

### 1- Diretrizes do Ministério das Cidades

O PlanMob-BBD foi desenvolvido considerando o conceito de **mobilidade urbana**, definido como um atributo das cidades, relativo ao deslocamento universal de pessoas e bens no espaço urbano, utilizando para isto veículos, vias e toda a infraestrutura urbana. Este é um conceito bem mais abrangente do que a forma antiga de tratar os elementos que atuam na circulação de forma fragmentada ou estanque, e de administrar a circulação de veículos e não de pessoas.

Esse conceito ainda é complementado pela política urbana de inclusão social, de sustentabilidade ambiental, da gestão participativa e a democratização do espaço público.

Foram ainda considerados os conceitos abaixo descritos:

- a- Priorização dos pedestres e dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados;
- b- Priorização dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado visando reduzir as situações de isolamento para dar acesso aos serviços de saúde e educação;



- c- Integração com a política municipal de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito do Município;
- d- Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no município;
- e- Desenvolvimento dos meios não motorizados de transportes, valorizando a bicicleta como um meio importante de transporte e integrando com o transporte coletivo;
- f- Reconhecer a importância do deslocamento dos pedestres, valorizando o caminhar como meio de transporte e incorporando a calçada como parte importante da via pública;
- g- Propiciar mobilidade às pessoas com deficiência ou com restrição de mobilidade, permitindo o acesso dessas pessoas à cidade e aos serviços urbanos;
- h- Planejamento da mobilidade urbana orientado pelo gerenciamento de demanda;
- i- Fomento às pesquisas relativas à sustentabilidade ambiental e à acessibilidade no trânsito e no transporte;
- j- Busca por alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do PlanMob-BBD;
- k- Promoção de ações educativas capazes de sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender aos princípios do PlanMob-BBD;
- l- Priorização do investimento público destinado à melhoria e expansão do sistema viário para a implantação da rede estruturante de transporte público coletivo.

## **2- Diretrizes do Plano Diretor Municipal para mobilidade e acessibilidade urbana**

O PlanMob-BBD segue as diretrizes do Plano Diretor, Lei Complementar nº43/2006 contidas nos incisos IX e XI do artigo 5º, artigo 93 e 95, abaixo descritos:

- a- Assegurar o direito de locomoção dos seus habitantes, mediante oferta de transporte público e de condições adequadas para a circulação de veículos em geral e de pedestres, universalizando a mobilidade e acessibilidade;
- b- Elevar a qualidade de vida do cidadão, promovendo a inclusão social e reduzindo desigualdades particularmente no que se refere à Educação, Cultura, Esportes, condições habitacionais e à oferta de infraestrutura, serviços públicos e a geração de oportunidade de acesso a trabalho e à renda;
- c- O sistema de transporte público urbano deverá atender à demanda por deslocamentos entre os elementos da estrutura urbana, priorizando os deslocamentos entre habitação e local de trabalho e entre habitação e equipamentos comunitários;
- d- Desenvolver melhoria das condições de segurança e conforto da circulação de pedestres, visando prioritariamente a solução dos seguintes problemas de conflitos de circulação entre pedestres e veículos, notadamente em áreas de concentração de comércio e serviço, proximidade de grandes





estabelecimentos industriais, proximidade de equipamentos comunitários, travessias da rede viária principal, vizinhanças de terminais de transporte, nas proximidades de estabelecimentos escolares e nas ocorrências de barreiras constituídas por curso d'água, rede ferroviária e rede rodoviária;

e- Desenvolver programa para garantir a universalidade da acessibilidade prioritariamente nas áreas escolares, central da cidade e locais de concentração de pessoas, tais como Centros Sociais e Educacionais, bibliotecas, mercados, outros prédio públicos municipais.

### 3- Objetivos Gerais e Específicos

#### 3.1 - Objetivos Gerais:

- a- Proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os meios de transporte coletivos e não motorizados, de forma inclusiva e sustentável;
- b- Contribuir para a promoção do desenvolvimento urbano em condições compatíveis com o estabelecido no Plano Diretor Municipal;
- c- Qualificar o espaço urbano de modo a contribuir com o desenvolvimento urbano, social e econômico;
- d- Contribuir para a redução das desigualdades e para a promoção da inclusão social;
- e- Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- f- Promover a qualidade de vida da população, proporcionando segurança, rapidez e conforto nos deslocamentos motorizados e não motorizados;
- g- Proporcionar segurança e conforto na circulação de pedestres, promovendo a inclusão das pessoas deficientes e com mobilidade reduzida no sistema de circulação;
- h- Reduzir os custos envolvidos nos deslocamentos de pessoas, bens e serviços causados pelas insuficiências e imperfeições do atual sistema de mobilidade;
- i- Promover a articulação entre as diferentes regiões do município;
- j- Desestimular o uso do veículo motorizado individual nos deslocamentos urbanos cotidianos, incentivando o uso do transporte coletivo e de bicicletas;
- k- Aumentar a eficácia, o conforto, a confiabilidade e a segurança do transporte público coletivo;
- l- Conscientizar a população quanto ao uso dos sistemas de circulação;
- m- Disciplinar o sistema viário e de circulação.

#### 3.2 - Objetivos Específicos:

- a- Proporcionar melhoria das condições urbanas no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- b- Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no município;



- c- Reduzir a emissão de gases, partículas e ruídos emitidos, minimizando os impactos ao conforto e saúde das pessoas, bem como ao meio ambiente;
- d- Criar condições adequadas para circulação de bicicletas proporcionando ciclovias que atendam as necessidades de deslocamento com qualidade e segurança;
- e- Consolidar a gestão democrática como instrumento de garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

### 3.3 - Objetivos Estratégicos:

Coerentes com os princípios e diretrizes da Política Municipal de Mobilidade e Acessibilidade de Pessoas com Mobilidade Reduzida, Lei Municipal nº 3.691/2007, são **objetivos estratégicos** para promoção da mobilidade urbana contemplados pelo PlanMob-BBD:

- a- Garantir a acessibilidade na ocupação física e circulação nas edificações e nos equipamentos públicos e privados, novos ou existentes na rede viária e no sistema de transporte público;
- b- Garantir a mobilidade, acessibilidade e circulação autônoma no Sistema Integrado de Transportes Públicos;
- c- Viabilizar serviços adequados de transporte público para atendimento com segurança e conforto das necessidades dos usuários;
- d- Instituir programas de implantação e fiscalização da aplicação de normas de construção, recuperação e ocupação da rede viária para o deslocamento a pé, que garantam as condições de acessibilidade, ocupação física e circulação com segurança, seguridade e conforto;
- e- Estabelecer, implantar e fiscalizar a aplicação de normas de remoção de barreiras e de obstáculos nas vias públicas e no acesso ao transporte público;
- f- Participar da elaboração, revisão e aprovação de normas de instalação de equipamentos e mobiliário urbano que sejam afetos à rede viária e ao sistema de transporte;
- g- Estabelecer a regulamentação para circulação, parada e estacionamento de veículos, e implantar a respectiva sinalização de trânsito, compatível com a segurança e as necessidades da circulação e acessibilidade desses usuários;
- h- Garantir nos espaços públicos e privados dos polos geradores de viagens de médio e grande porte, medidas e dispositivos de acesso, ocupação física e circulação;
- i- Ampliar os canais de informação, comunicação e de participação da comunidade, devidamente adequados a todos os tipos de deficiência;
- j - Tornar o transporte coletivo mais atrativo do que o transporte individual, tendo como meta ampliar o percentual de viagens em modos de transporte coletivos, em relação ao total de viagens em modos motorizados;
- k- Promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade;



- l- Promover a segurança no trânsito;
- m- Assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimulem o uso de modos não motorizados;
- n- Tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o ambiente de negócios da cidade;
- o- Tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social.

#### **4- Metodologia:**

A metodologia adotada foi a de elaboração de diagnóstico considerando:

##### 4.1- Estudos e proposições:

##### a- Condicionantes da Mobilidade urbana considerando:

- caracterização física,
- condicionantes geotécnicos,
- caracterização das tendências socioespaciais,
- caracterização da educação,
- caracterização da tendência econômica,
- caracterização da expansão urbana,
- caracterização do uso e ocupação do solo,
- caracterização da taxa de motorização

##### b- Inventário da infraestrutura viária considerando:

- as condições das calçadas, travessias, obras de arte especiais porventura existentes;
- as condições de circulação viária, estado da sinalização viária e dimensões das vias;
- a caracterização da questão semafórica, com atenção para as questões de centralização e coordenação;
  - Identificação dos pontos de descontinuidade viária entre bairros ou regiões, incluindo barreiras de transposição naturais ou artificiais
  - Identificação de áreas de tráfego local a serem preservadas mediante projetos de trânsito calmo ou restrições de circulação
  - Identificação do sistema viário de interesse para a circulação do transporte coletivo, independente da via ser muito ou pouco utilizada atualmente pelo transporte coletivo (rede viária do transporte coletivo) no qual deverão ser previstas diretrizes capazes de oferecer condições adequadas de circulação e de posicionamento de pontos de parada;
- c- Identificação dos conflitos de tráfego de passagem porventura existentes, em especial com rodovias e ferrovias e proposição de soluções;
- d- Identificação das necessidades de estacionamento nas áreas de atração de viagens (polos geradores);
- e - Identificação de Planos locais, estaduais e regionais;



- f- Caracterização e análise do sistema atual de mobilidade, entre outros aspectos os problemas ligados à expansão, localização e intensidade dos diversos usos e suas interferências com a qualidade urbana no que diz respeito à mobilidade do sistema viário municipal e dos seus projetos de expansão;
- g- Análise do sistema de transportes coletivos públicos e privados;
- h- Análise das condições de acessibilidade considerando:
- a circulação a pé e a acessibilidade das pessoas deficientes e com mobilidade reduzida,
  - a utilização cotidiana de veículos não motorizados,
  - o nível de educação para o trânsito dos cidadãos
- i- Pesquisa de origem e destino de viagens através da análise e consulta nos polos geradores de tráfego.

#### **4.2- Inventário da infraestrutura viária complementar:**

- a- Identificação das demandas de transporte na zona rural;
- b- Pesquisas de origem e destino de viagens através de entrevista com a população em zonas geradoras de tráfego identificadas como a área central, e outros polos de geração de viagens (região de fábricas, shopping ou centro de compras), verificando, além do local de origem e de destino modo de transporte, dentre outros indicadores úteis à compreensão da mobilidade da cidade.

#### **4.3- Informações relativas à instrumentalização das análises:**

- a- Elaboração de um zoneamento de tráfego (regiões) da cidade com características homogêneas de tipo de ocupação, perfil social e econômico da população, com um nível espacial mais agregado em razão da forma de obtenção dos dados de origem e de destino;
- b- Produção de mapas temáticos com as informações obtidas;
- c- Produção de mapa que represente a hierarquia viária atual.

#### **4.4- Informações relativas ao diagnóstico e prognóstico:**

- a- Identificação das orientações da política urbana estabelecidas no Plano Diretor Urbano;
- b- Identificação dos vetores de crescimento urbano e das áreas de expansão populacional;
- c- Identificação de novos parcelamentos de solo urbano em tramitação na Prefeitura ou de áreas de expansão para as quais haja especulação sobre futuro aproveitamento para parcelamento;
- d- Identificação de novos empreendimentos empresariais, na área de comércio, serviços e indústrias;
- e- Identificação de projetos existentes, com atenção para projetos de outras instâncias, como o governo estadual;
- f- Realização de projeção populacional para um horizonte de 10 anos e sua macro espacialização de acordo com as diretrizes urbanísticas, ou tendencial com base nos dados obtidos;



- g- Análise da malha viária, especialmente sobre o ponto de vista da sua capacidade de suporte para o atendimento de demandas futuras de transporte coletivo, de circulação a pé e por bicicletas;
- h- Análise da regulamentação em vigor sobre os transportes, especialmente sobre o transporte público por modos coletivos e individuais (táxi, escolar, lotação, moto táxi);
- i- Análise da organização da gestão pública do transporte, em especial prevendo a elevação das demandas e das complexidades inerentes ao crescimento urbano.

#### **5- Participação da Sociedade:**

A sociedade terá sua participação garantida conforme previsto pelo Estatuto da Cidade, primeiramente através da Portaria nº 2.9391/2015 que nomeia a Comissão de Acompanhamento do Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade, constituída por representantes sendo: 36,8% da área governamental e 63,20% da área não governamental.

Ainda serão utilizados os instrumentos previstos no artigo 43 do Estatuto da Cidade que é a participação dos Conselhos Municipais: Conselho da Cidade, Conselho Municipal para Assuntos da Pessoa com Deficiência, Conselho do Idoso, Conselho de Trânsito e Transporte, e através de duas audiências públicas que serão realizadas, uma para discussão do diagnóstico e propostas e uma para discussão do Projeto de Lei.

#### **6- Mobilidade Urbana e Zoneamento do Plano Diretor:**

A mobilidade Urbana deve ser garantida através dos eixos estruturantes e entre as macrozonas, delimitadas pelos anéis viários e barreiras naturais ou físicas (rodovias, ferrovia e aeroporto), além de parques e condomínios.

##### **6.1- Macrozona 1**

Essa região compreende a região consolidada como Centro, e as regiões delimitadas pela Rod. Armando Sales de Oliveira, Sistema de Lazer e Área Institucional do Jardim de Lúcia, Av. Dr. Antonio H. F. e Castro Neto do Jardim das Laranjeiras, Rua Sete de Setembro, leito ferroviário paralelo à Av. dos Antunes, Av. Pref. Sérgio Sessa Stamato, Lago do Córrego da Consulta, Av. Pedro Hortal, Rua Ibitiúva e Rua Mandembo, ambas do Jardim Três Marias, Av. Amélia Bernadini Cutrale, Av. José Cutrale Junior e Rod. Com. Pedro Monteleone.

##### **6.2- Macrozona 2**

Essa região compreende a região consolidada como Setor Sul, e as regiões delimitadas pela Av. Pref. Sérgio Sessa Stamato, leito ferroviário paralelo ao Córrego do Retiro, Rua Geraldo Ferreira do Jardim



União, Estrada Fabiano Zacarelli, área de Expansão do Jardim Portal do Lago, lago do Córrego da Consulta.

### **6.3- Macrozona 3**

Essa região compreende a região consolidada como Setor Oeste, e as regiões delimitadas pela Rod. Com. Pedro Monteleone, Av. José Cutrale Junior, Rua Amadeu Oliva, prolongamento paralelo a Alam. Atilio Fávero, ambas do Jardim Alvorada, Av. Prof. Francisco Martins Alvarez, Av. Gov. Paulo Hígido Martins, Rod. Armando Sales de Oliveira.

### **6.4- Macrozona 4**

Essa região compreende a região consolidada como Setor Nordeste, e as regiões delimitadas pela Rod. Armando Sales de Oliveira, Córrego Bebedouro, Rod. Brig. Faria Lima.

### **6.5- Macrozona 5**

Essa região compreende a região consolidada como Setor Norte, e as regiões delimitadas pela Rod. Armando Sales de Oliveira, faixa de terra paralela à Av. João Ferreira Penna, Rua Ver. José Carlos Tortorello, Córrego Mandembo, faixa de terra paralela a Rua Walter Padovani, ambos da Estância Vila Verde, atravessa mata, Estrada BBD-080, atravessa mata, Sistema de Lazer paralelo à Rua 26JP, Córrego Mandembo, ambos do Jardim Primavera, Áreas Verde e Institucional do Jardim Moriá e Bengala de Outro na divisa com o Bebedouro Clube, prolongamento da Av. Prof. Joaquim Alves Guimarães, Alam. Amândio Miranda do Res. Vale do Sol, Córrego Parati, divisa do prolongamento das Chácaras Parati, faixa de terra paralela à Rua Miguel Taube, leito ferroviário.

### **6.6- Macrozona 6**

Essa região compreende a região consolidada como Setor Leste, e as regiões delimitadas pela Rod. Armando Sales de Oliveira, Rod. Brig. Faria Lima, faixa de terra paralela a Rua Álvaro de Oliveira, Rua Vitor Rachel Toller, Escola Oswaldo Schiavon, Rua Alfredo Gomes Areias, Av. Manoel Moreira, todas do Res. Pedro Maia, atravessa a mata do Horto Florestal, leito ferroviário paralelo ao Córrego do Retiro e ao Córrego Bebedouro, Rua Sete de Setembro, Av. Dr. Antonio H. F. e Castro Neto do Jardim das Laranjeiras, Sistema de Lazer e Área Institucional do Jardim de Lúcia.

 **Prefeitura de Bebedouro**  
ADM. 2013/2016

*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

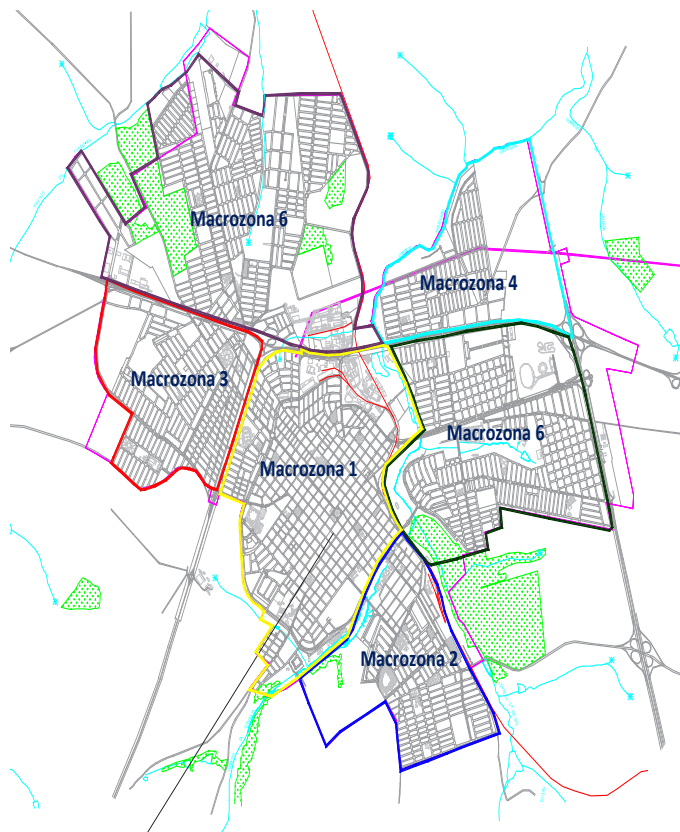


Figura 1- Mapa das Macrozonas



## II- DIAGNÓSTICO E ANÁLISES

### 1- Condicionantes da Mobilidade Urbana

#### 1.1- Caracterização Física:

O Município de Bebedouro faz parte da região norte do Estado de São Paulo.

O relevo assume assim grande importância no processo de ocupação do espaço, pois informa as propriedades de suporte ou recurso, assim como a forma ou uso de ocupação, e se poderão ocasionar impactos indesejados ou não.

O município segundo o censo do IBGE de 2010 apresenta 75.035 habitantes e área de 683.298 km<sup>2</sup> e está localizado nas coordenadas geográficas 20°56'58" S e 48°28'45" W.

A cidade de Bebedouro é atendida por rodovias estaduais com pistas duplas que ligam o município às principais cidades da região e à capital do Estado, sendo elas:

Rodovia Armando de Salles Oliveira: Ribeirão Preto

Rodovia Comendador Montealeone: Catanduva

Rodovia Brigadeiro Faria Lima: Barretos e Araraquara

O município de Bebedouro encontra-se no Planalto Ocidental Paulista, caracterizado por um relevo ondulado onde predominam colinas amplas e baixas com topos aplainados, conforme mostra o mapa do estado com a divisão de IPT. (figura 1)

Segundo Ross & Moroz (1997), no Planalto Ocidental predominam as formas de relevo denudacionais originadas do intemperismo e erosão com colinas amplas e baixas com topos convexos, aplanados ou tabulares. Os entalhamentos médios dos vales apresentam-se inferiores a 20 m, as dimensões interfluviais médias estão entre 750 e 3.750 m, as altitudes variam entre 500 e 700 m e as declividades médias das vertentes entre 2% e 10%, características da subdivisão de Patamares Estruturais de Ribeirão Preto, predominante no município.




**Prefeitura de Bebedouro**  
 ADM. 2013/2016

**Unindo esforços, somando competências**  
 Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
 CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
 BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
 Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

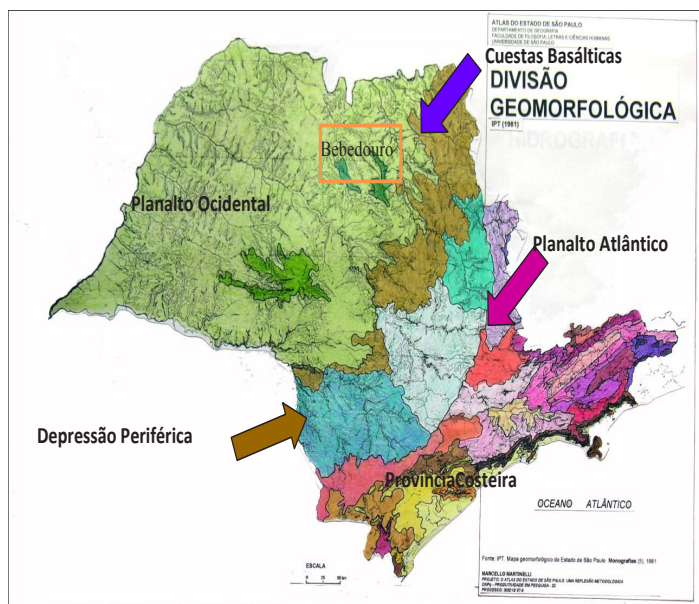


Figura2. Divisão Geomorfológica (IPT,1981)

O padrão dos rios mostram seus traçados ligeiramente inclinados em direção ao rio Paraná. A densidade de drenagem é baixa, sendo os vales pouco entalhados. De modo geral, apresenta baixo nível de fragilidade potencial exceto nas vertentes mais inclinadas que são muito susceptíveis aos processos erosivos.

A região de Bebedouro está inserida regionalmente na Bacia Sedimentar do Paraná, com ocorrência de rochas sedimentares e ígneas de origem vulcânica, cujas idades variam do Siluro-Ordoviciano relacionada ao final do Ciclo Brasileiro, ao Cretáceo, com ocorrência local de depósitos neocenozóicos.

Sua evolução estratigráfica é influenciada por estruturas do embasamento, composto por um mosaico de terrenos pré-cambrianos, com sua história materializada por seis grandes unidades, representando fases de subsidência e acumulação limitada por inconformidades tectonicamente controladas (Milani *et al*, 1997).

Localmente, as litologias predominantes na área são correlatas ao Grupo Bauru, pertencente à Formação Adamantina, caracterizado por arenitos finos a muito finos, com cimentação e nódulos carbonáticos, lentes de siltitos arenosos e argilitos.



O município de Bebedouro dentro do Grupo Bauru se encontra na Formação do Vale do Rio Peixe, sendo essa unidade a maior a leste da Bacia Bauru incluindo oeste, norte de São Paulo e o Triângulo Mineiro.

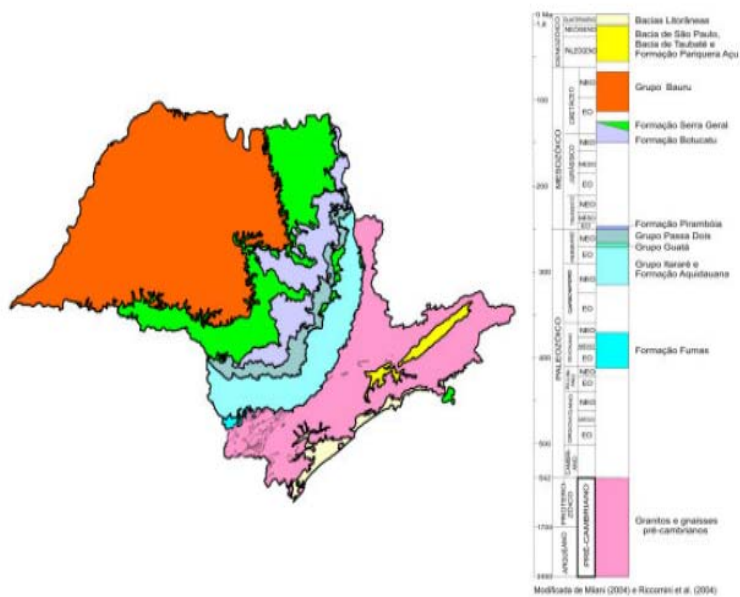


Figura 3 – Maiores unidades geológicas do Estado de São Paulo

A Formação Vale do Rio do Peixe corresponde a depósitos essencialmente eólicos, acumulados em extensas áreas planas, na forma de lençóis de areia e campos de dunas baixas, associados com depósitos de loess. Provavelmente os lamitos foram fixados em depressões, em corpos aquosos rasos e efêmeros, criados em períodos de elevação do nível freático.

**Prefeitura de Bebedouro**  
ADM. 2013/2016

*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

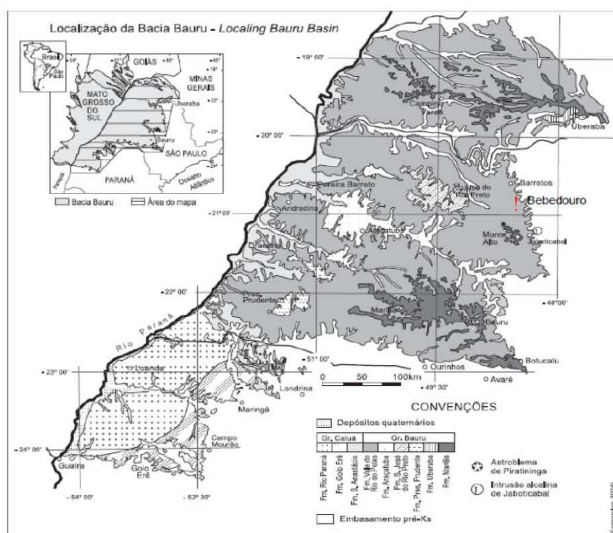


Figura 4 – Localização da Bacia Bauri e suas formações

Como característica do Planalto Ocidental as altitudes variam entre 550 a 700 m, exceto nas Planícies Fluviais que é da ordem de 400 m como pode ser visto na figura 4.



Figura 5- Altimetria do Município de Bebedouro

A declividade predominante é de 3 a 8% ocorrendo locais de 8 a 13%



Figura 6- Mapa da Declividade predominante

#### 1.1.1- Condicionantes geotécnicos

Os condicionantes geotécnicos são determinados pela análise da Fragilidade Potencial e da Fragilidade Emergente.

**Fragilidade Potencial** resulta da análise das interações de dados como:

- a) Declividade
- b) Solos
- c) Intensidade pluviométrica
- d) Geologia
- e) Geomorfologia
- f) Hidrogeologia
- g) Vegetação

A **Fragilidade Emergente** resulta da análise da Fragilidade Potencial da área de estudo com o uso do solo.

Segundo Ross (1994) a avaliação da fragilidade é realizada atribuindo pesos para classificação das fragilidades, adotando os parâmetros de declividade, pedologia, geologia e classes de uso.

#### a- Declividade

As classes de declividade recomendadas por Ross (1994) estão demonstradas na Tabela 1.

Tabela 1 – Fragilidade em função da declividade



Fragilidade	Classes de Declividade (%)	Peso
Muito Baixa	até 2	0
Baixa	de 2 a 4	2
Média	de 4 a 6	3
Média Alta	de 6 a 12	5
Alta	de 12 a 20	7
Muito Alta	de 20 a 30	8
Extremamente Alta	acima 30	10

Fonte: Adaptada de Ross (1994)

#### b- Geologia

As classes de fragilidade recomendadas por Crepanietal (2001) estão demonstradas na Tabela 2.

Fragilidade	Formação Geológica	Peso
Média	Marília (Mb Echaporã)	5
Alta	Caiua/Bauru	6
Muito Alta	Vale do Rio Peixe	8

Tabela 2 – Fragilidade em função da geologia

Fonte: Adaptada de Crepanietal. (2001)

#### c- Pedologia

As classes de declividade recomendadas por Ross (1994) estão demonstradas na Tabela 3.

Tabela 3 – Fragilidade em função do tipo do solo

Fragilidade	Tipos de solo	Peso
Muito Baixa	Latossolo: Bruno, Roxo, Vermelho e ou Amarelo; textura argilosa	1
Baixa	Latossolo: Vermelho/Amarelo e textura média argilosa	2
Média	Latossolo: Vermelho/Amarelo, Argissolos, Alissolos e textura média argilosa	3
Alta	Argissolos: textura média/arenosa, Cambissolos	4
Muito Alta	Neossolos e Organossolos	5

Fonte: Adaptada de Ross (1994)

#### d- Uso do Solo



As classes de declividade recomendadas por Ross (1994) estão demonstradas na Tabela 4.

Fragilidade	Uso do Solo	Peso
Muito Baixa	Vegetação Natural	1
Baixa	Área com Proteção da Vegetação/Cultura Permanente	2
Média	Pasto	3
Média Alta	Culturas Temporárias	4
Alta	Uso Antrópico	5
Muito Alta	Área Urbana	6
Extremamente Alta	Voçoroca/Processo de Erosão/Solo Exposto	7

Fonte: Adaptada de Ross (1994)

Considerando os critérios acima temos que grande parte do município é classificada com fragilidade baixa a média, porém a maioria dos vales das microbacias hidrográficas do município apresenta fragilidade Alta a Muito Alta, como demonstrado por Cardoso (2013) no estudo da Microbacia do Córrego Parati.

Segundo Cardoso o leito do córrego, do tipo “encaixado”, possuindo profundidades que variam de 1m (um metro) a 5 m (cinco metros) em direção a jusante, indicando o poder erosivo provocado em especial pelo aumento de vazão das águas pluviais coletadas na sua bacia de contribuição, que na área urbana inicia no Jardim Alvorada e tem a jusante o Jardim Rassim Dib. Como os estudos não indicaram aumento do índice pluviométrico, conclui-se com certeza que a origem da erosão de médio e grande porte ao longo do perfil longitudinal do córrego teve causas antropogênicas devido à grande velocidade que as águas chegam ao seu leito e a constituição do solo arenítico/argiloso.

## 1.2- Caracterização de Tendências Socioespaciais

O município de Bebedouro praticamente não cresceu nos últimos dez anos. Constata-se no Censo do IBGE em 2000 que o município possuía uma população de 74.815 habitantes, e em 2010 passou a 75035 habitantes, ou seja, um crescimento de apenas 0,3%. Chama atenção a migração dos distritos e zona rural para sede do município com redução de aproximadamente 55% da população de Turvínea, 44% da população de Botafogo e 27% da população rural como indicado na tabela 5.

Local	População 2000	População 2010	% de crescimento
<b>Sede do município</b>	<b>67.106</b>	69.774	3,98%
Turvínea	911	406	-55,43%
Botafogo	1788	1.005	-43,79%
Andes	159	257	61,64%
<b>TOTAL URBANO</b>	<b>69.964</b>	71.442	2,11%
Rural	4.851	3.593	-25,93%



<b>TOTAL DO MUNICÍPIO</b>	<b>74.815</b>	75.035	0,29%
---------------------------	---------------	--------	-------

Tabela 5- População de Bebedouro

Fonte: Adaptado dos Censos IBGE 2000 e 2010

Houve significativo crescimento de bairros de padrão baixo na periferia e diminuição da população no Centro e no Centro Oeste nos últimos dez anos.

O setor que mais cresceu foi o nordeste, mas em termos de bairro foi o Jardim Ciranda com a densidade passando de 305,80 habitantes/km<sup>2</sup> para 466,55 habitantes/km<sup>2</sup>, mas ainda menor que o Jardim Paraíso, que embora tenha diminuído sua densidade populacional, ainda mantém a liderança com 501,97 habitantes/km<sup>2</sup>. A tabela completa se encontra no anexo 2 do diagnóstico (Tabelas Temáticas).

O estudo de estimativa do crescimento populacional, baseado no cálculo pelo método geométrico indica que o município terá em 2025 cerca de 83.100 habitantes, com o pode ser visto na tabela 6.

O baixo crescimento populacional é reflexo do pequeno crescimento ocorrido na década 2000-2010 resultado da condições socioeconômicas ocorridas naquela década, tais como queda do PIB ou pequeno crescimento, além de queda do índice de natalidade.

Ano	População		
	Urbano	Rural	Total
1991	61986	5.766	67752
2000	69.964	4.851	74815
2010	71.442	3.593	75035
2011	71978	3505	75546
2012	72518	3418	76061
2013	73062	3334	76579
2014	73610	3252	77101
2015	74162	3172	77627
2016	74718	3094	78156
2017	75278	3018	78688
2018	75843	2944	79224
2019	76412	2872	79764
2020	76985	2801	80308
2021	77562	2732	80855
2021	78144	2665	81406
2023	78730	2600	81961
2024	79321	2536	82519
2025	79916	2473	83081

Tabela 6- Estimativa de crescimento da população de Bebedouro

Fonte: Adaptado dos Censos IBGE 2000 e 2010



Segundo IBGE (2010) a renda domiciliar mensal das famílias de Bebedouro é predominante na faixa de 3 a 5 salários mínimos (25,67%), seguida da faixa de 1 a 2 salários mínimos (20,59%) e de 2 a 3 salários mínimos (20,59%) como indicado na tabela 7.

Setor	Classes de rendimento nominal mensal domiciliar					
	Até 1/4 Salários		> 1/4 a 1/2 Salários		> 1/2 a 1 Salários	
	Domicílios	%	Domicílios	%	Domicílios	%
<b>CENTRO</b>	6	0,12%	13	0,25%	396	7,66%
<b>CENTRO-OESTE</b>	3	0,36%	2	0,24%	53	6,28%
<b>OESTE</b>	8	0,25%	16	0,50%	245	7,62%
<b>SUL</b>	13	0,33%	41	1,05%	440	11,28%
<b>LESTE</b>	5	0,13%	16	0,41%	289	7,35%
<b>NORTE</b>	10	0,27%	26	0,70%	361	9,70%
<b>NORDESTE</b>	10	0,78%	16	1,25%	135	10,55%
<b>NOROESTE</b>	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
<b>TOTAL SEDE</b>	55	0,25%	130	0,59%	1919	8,69%

Setor	Classes de rendimento nominal mensal domiciliar					
	> 1 a 2 Salários		> 2 a 3 Salários		> 3 a 5 Salários	
	Domicílios	%	Domicílios	%	Domicílios	%
<b>CENTRO</b>	733	14,19%	757	14,65%	1112	21,52%
<b>CENTRO-OESTE</b>	107	12,68%	114	13,51%	193	22,87%
<b>OESTE</b>	724	22,51%	674	20,95%	803	24,96%
<b>SUL</b>	876	22,45%	831	21,30%	921	23,60%
<b>LESTE</b>	823	20,92%	819	20,82%	1163	29,56%
<b>NORTE</b>	888	23,86%	976	26,22%	1188	31,92%
<b>NORDESTE</b>	392	30,63%	321	25,08%	286	22,34%
<b>NOROESTE</b>	2	33,33%	1	16,67%	0	0,00%
<b>TOTAL SEDE</b>	4545	20,59%	4493	20,36%	5666	25,67%

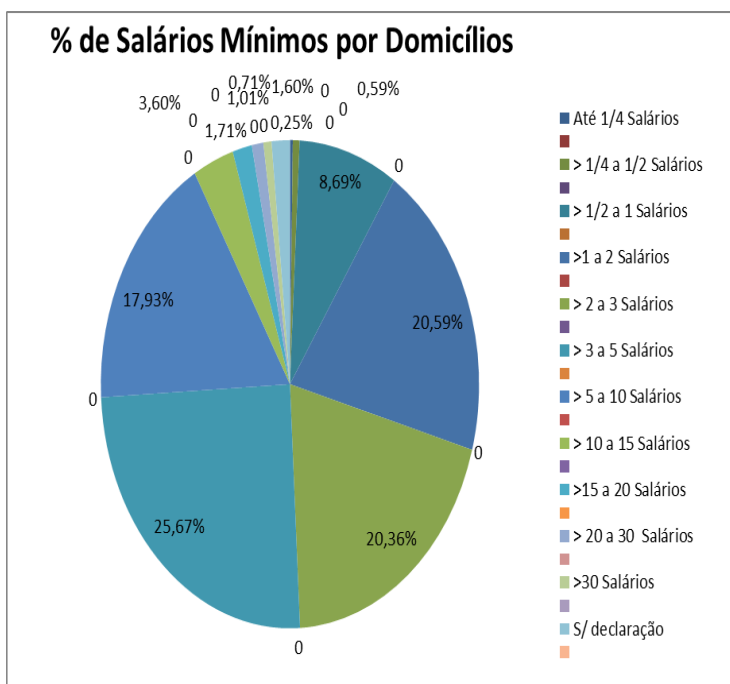
Setor	Classes de rendimento nominal mensal domiciliar					
	> 5 a 10 Salários		> 10 a 15 Salários		> 15 a 20 Salários	
	Domicílios	%	Domicílios	%	Domicílios	%
<b>CENTRO</b>	1219	23,59%	364	7,04%	219	4,24%
<b>CENTRO-OESTE</b>	227	26,90%	73	8,65%	30	3,55%
<b>OESTE</b>	526	16,35%	104	3,23%	43	1,34%
<b>SUL</b>	549	14,07%	100	2,56%	35	0,90%
<b>LESTE</b>	647	16,45%	75	1,91%	20	0,51%
<b>NORTE</b>	713	19,16%	71	1,91%	29	0,78%
<b>NORDESTE</b>	74	5,78%	7	0,55%	0	0,00%
<b>NOROESTE</b>	2	33,33%	0	0,00%	1	16,67%
<b>TOTAL SEDE</b>	3957	17,93%	794	3,60%	377	1,71%

Tabela 7- Classes de rendimento nominal mensal domiciliar por setor





Fonte: IBGE, 2010



O padrão de edificação foi determinado considerando a renda domiciliar e a quantidade de banheiros, sanitários e ligação de energia elétrica, ficando os padrões determinados conforme tabela 8.

Tabela de Padrão de Edificação		
Padrão	Renda	2 ou + Banheiros
Alto	A ou B	≥ 70%
Médio Alto	B	55% ≤ NB < 70%
Médio	B ou C	30% ≤ NB < 55%
Médio Baixo	C	NB < 30
Baixo	D ou E	NB < 30

Tabela 8- Condição para enquadramento do bairro no padrão de edificação



Na tabela 9 estão todos os bairros enquadrados pelo respectivo padrão e setorização. Constata-se que o setor nordeste somente possui bairros e respectivos loteamentos no padrão baixo. No Centro temos a maior concentração de loteamento no padrão alto.

SETOR/BAIRRO	Padrão de Edificação		
	Banh> 2	Renda	Padrão
<b>CENTRO</b>			
Centro	58,5%	B	M/A
Jardim Paulista			
São Domingos			
Vila Morumbi			
Jardim Luciana			
Jardim Primavera			
Vila Maria			
Jardim São Paulo			
Vila Monte Castelo			
Jardim do Sonho	52,7%	C	M
Vila São Bernardo			
Jardim Olga			
Desmembr. Arlindo Benetti			
Jardim São João	42,7%	C	M
Vila Julieta			
Jardim Paraíso	61,5%	B	M/A
Jardim Ciranda	44,7%	B	M
Res. San Conrado	91,3%	A	A
Suhail Ismael - SC			
Ville de France - SC			
Conjunto Residencial João Ismael			
Conjunto Residencial Laranjeiras			
Jardim N. S. Aparecida	83,9%	B	A
Cidade Coração - NSA			
Jd. São Sebastião			
Jd. Novo Lar	30,3%	C	M
Jardim Piratininga			
Vila Paula			
Vila Ipiranga	45,1%	C	M
<b>CENTRO-OESTE</b>	Banh> 2	Renda	Padrão
Jardim Talarico	73,9%	B	M/A
Jardim Casagrande	62,5%	B	M/A
Vila Cruzeiro do Sul	31,4%	C	M



Jd. Esplanada	90,7%	B	A
Jd. Lima			
<b>OESTE</b>			
Jardim Progresso	24,0%	E	B
Vila Elizabeth	29,1%	D	B
Vila Lourdes			
Jardim Alvorada	23,5%	D	B
Jardim Marajá	23,1%	D	B
Jd. Julia	87,7%	B	A
Jd. Califórnia	27,1%	C	M/B
Parque Res. Eldorado	79,3%	B	A
Vl. Sanderson	44,0%	B	M
Jd. Canadá	32,9%	C	M
Expansão Comercial do Canadá			
<b>SUL</b>	Banh > 2	Renda	Padrão
Parq. Residencial Irmãos Furquim	66,7%	B	M/A
Quinta do Horto			
Parq. Residencial Santo Antonio	24,8%	E	B
Vila Bom Retiro			
Jd. Estoril	3,3%	E	B
Jardim Três Marias	22,8%	C	M/B
Jd. Tropical	27,9%	C	M
Res. Franciscano	0,0%	B	M
União I e II	11,6%	D	B
Jd. São Carlos	8,3%	D	B
Residencial São Francisco	88,2%	B	A
Vila Major Cícero de Carvalho	40,2%	C	M
Jardim Recanto			
Vila Paulista	17,9%	E	B
Portal do Lago I	PL	A	A
Quinta do Parque			
<b>LESTE</b>	Banh > 2	Renda	Padrão
Dist. Industrial 1	17,6%	D	B
Alto Sumaré	27,6%	D	B
Dist. Industrial 2	40,0%	B	M
Pioneiro	42,9%	C	M
Jd. Centenário	39,0%	B	M
Jardim de Lúcia	25,5%	C	M/B
Pq. Ecológico			



Res. Antonia Santaella	36,6%	C	M/B
Alto dos Laranjais			M
Res. Pedro Maia	30,6%	C	M
Jd. Das Acácias	19,5%	D	B
Res. Hercules Hortal	55,2%	B	M/A
Res. Candinho			M
Jardim das Laranjeiras	44,4%	B	M
Vila Irmã Antonieta Farani	8,7%	D	B
Rodovia Feccib e Penna Verde			
<b>NORTE</b>	Banh > 2	Renda	Padrão
Jardim Claudia I	36,4%	C	M
Jardim Claudia II	32,0%	C	M
Jardim Aeroporto	16,5%	E	B
Vila Santa Terezinha	12,2%	D	B
Jd. Menino Deus 1	36,0%	C	M
Jd. Menino Deus 2	37,5%	C	M
Jardim Residencial Moriá			M
Jardim do Bosque	52,3%	B	M
Jardim São Fernando	36,9%	C	M
Residencial Rassin Dib	23,2%	C	M/B
Chácaras Parati	43,5%	C	M
Jd. Parati 1	34,2%	C	M
Jd. Parati 2	21,0%	C	M/B
Jd. Parati 3			
Residencial Vale do Sol	17,0%	C	M/B
Res. Pedro Paschoal	13,0%	D	B
Jardim Primavera	-	C	M
<b>NORDESTE</b>	Banh > 2	Renda	Padrão
Residencial Bebedouro	12,7%	D	B
Jd. Souza Lima	13,5%	D	B
Residencial Itália			B
Dist. Industrial 4	0,0%		B
<b>NOROESTE</b>	Banh > 2	Renda	Padrão
Dist. Industrial 3	0,0%		
Estância Vila Verde	50,0%	C	M

Tabela 9- Padrão de Edificação por bairro e respectiva setorização  
Fonte: IBGE - Amostra de Domicílios - 2010



Um importante indicador de qualidade de vida da população é o Índice de Desenvolvimento Humano-IDH, que foi criado pelas Nações Unidas, dentro do Programa para o Desenvolvimento como um contraponto a outro indicador utilizado que é o Produto Interno Bruto (PIB).

Novas metodologias de cálculo foram incorporadas desde 2010, quando o Relatório de Desenvolvimento Humano completou 20 anos. Atualmente, os três pilares que constituem o IDH são: Saúde, Educação e Renda, definidos da seguinte forma:

**1- Saúde:** Uma vida longa e saudável é medida pela expectativa de vida;

**2- Educação:** O acesso ao conhecimento é medido por:

a) média de anos de educação de adultos, que é o número médio de anos de educação recebidos durante a vida por pessoas a partir de 25 anos;

b) a expectativa de anos de escolaridade para crianças na idade de iniciar a vida escolar, que é o número total de anos de escolaridade que uma criança na idade de iniciar a vida escolar pode esperar receber, se os padrões prevaletentes de taxas de matrículas específicas por idade permanecerem os mesmos durante a vida da criança;

**3- Renda:** É medido pela Renda Nacional Bruta (RNB) per capita expressa em poder de paridade de compra (PPP) constante, em dólar, tendo 2005 como ano de referência.

Bebedouro possui um excelente IDH de 0,78, sendo que aumentou nas últimas décadas, estando em quinto lugar entre os municípios da região conforme pode ser visto nas Tabelas 10 e 11 abaixo.

**Condições de Vida - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal – IDHM**

Localidade	1991	2000	2010
Araraquara	0,607	0,742	0,815
Barretos	0,558	0,71	0,789
Bebedouro	0,548	0,695	0,78
Colina	0,522	0,663	0,757
Jaborandi	0,473	0,619	0,711
Jaboticabal	0,579	0,699	0,778
Monte Azul Paulista	0,494	0,662	0,753
Morro Agudo	0,483	0,619	0,712
Pirangi	0,541	0,674	0,756
Pitangueiras	0,498	0,627	0,723
Ribeirão Preto	0,626	0,733	0,8
Taiacu	0,421	0,62	0,71
Taiúva	0,552	0,697	0,76
Taquaral	0,468	0,627	0,759
Terra Roxa	0,484	0,609	0,749



São José do Rio Preto	0,61	0,745	0,797
Sertãozinho	0,551	0,692	0,761
Viradouro	0,502	0,646	0,739
Vista Alegre do Alto	0,505	0,668	0,744

Tabela 10 - IDH dos municípios da macrorregião

Fonte: PNUD, 2010

Município	1991	2000	2010
Araraquara	15	11	7
Ribeirão Preto	7	22	22
São José do Rio Preto	13	8	28
Barretos	91	48	38
<b>Bebedouro</b>	<b>120</b>	<b>93</b>	<b>66</b>
Jaboticabal	42	83	75
Sertãozinho	112	102	160
Taiúva	111	89	164
Taquaral	449	422	169
Colina	206	224	182
Pirangi	139	166	188
Monte Azul Paulista	327	230	207
Terra Roxa	380	504	236
Vista Alegre do Alto	285	189	274
Viradouro	298	299	314
Pitangueiras	315	422	446
Morro Agudo	392	461	522
Jaborandi	432	461	528
Taiacu	582	456	534

Tabela 11 - Ranking paulista do IDH dos municípios da macrorregião

Fonte: PNUD, 2010

A UNICEF Brasil também desenvolveu o IDI - Índice de Desenvolvimento Infantil, aplicando uma metodologia voltada às condições das crianças, quanto às condições de escolaridade dos pais, dos serviços de saúde e educação.

Na tabela 12 estão expressos os valores desse índice para a macrorregião em que Bebedouro está inserida.



*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

Tabela 12- IDI da macrorregião

Estado	País	Município	População		Escolaridade dos pais		Serviços de Saúde		Serviços de Educação	IDI 2004	
			Total	0-6 anos	Pai	Mãe	Tetravalente	% de crianças menores de 1 ano vacinadas	% de gestantes com mais de 6 consultas		% de crianças matriculadas em pré-escola
5	9	Araraquara	182471	17711	10,34	9,99	100	92,31	100,00	0,94	
29	43	S.J. do Rio Preto	358521	35545	9,52	9,68	86,42	81,12	97,07	0,904	
43	72	Monte Alto	43612	4448	13,77	12,72	100	92,16	86,47	0,890	
63	111	Matão	71753	8229	11,05	14,34	100,00	95,73	78,57	0,878	
96	169	Catanduva	105847	10542	15,3	11,56	100	97,63	73,65	0,864	
141	260	Sertãozinho	94662	11344	24,13	19,46	100	83,13	89,12	0,843	
150	282	V. Alegre do Alto	4754	493	28,74	23,41	97,14	85,00	96,63	0,839	
160	297	Ribeirão Preto	504922	55054	12,75	12,16	96,90	78,92	71,83	0,837	
<b>236</b>	<b>473</b>	<b>Bebedouro</b>	<b>74.813</b>	<b>8.429</b>	<b>15,88</b>	<b>16,09</b>	<b>100</b>	<b>73,40</b>	<b>70,02</b>	<b>0,812</b>	
242	491	Viradouro	15960	1990	25,16	26,14	100,00	91,14	79,25	0,809	
311	678	Jaboticabal	67406	7425	16,81	14,95	100,00	35,75	79,61	0,789	
417	1205	Terra Roxa	7752	898	25,79	30,32	100,00	68,63	75,42	0,759	
436	1109	Jaborandi	6423	673	28,12	16,62	96,97	90,91	51,4	0,751	
445	1147	Barretos	103913	10850	10,47	10,88	100,00	69,84	35,49	0,748	
458	1201	Pitangueiras	31154	4487	26,24	30,22	100,00	63,73	71,65	0,743	
467	1243	Pirangi	10038	1072	27,13	24,88	89,15	83,47	61,13	0,739	
489	1359	Taiúva	5504	572	24,38	22,48	100,00	59,21	59,09	0,730	
500	1392	Colina	16664	2015	20,28	19,74	97,53	66,27	48,96	0,727	
535	1619	Monte Azul Paulista	19553	2249	28,41	24,52	100,00	83,66	44,89	0,709	
538	1653	Cajobi	9174	913	25,13	22,26	88,57	66,43	52,55	0,707	
541	1704	Morro Agudo	25428	3583	32,3	21,57	100,00	80,60	44,77	0,703	
566	1837	Taquaral	2720	320	42,89	29,98	100,00	74,36	61,94	0,691	
595	2222	Taiacú	5619	731	41,4	44,77	85,53	47,67	83,28	0,659	
616	2585	Colômbia	5954	793	32,98	25,81	100,00	61,86	31,31	0,634	

Fonte: UNICEF, 2010



**1.3- Caracterização da Educação**

Bebedouro possui um bom atendimento na área educacional, com escolas de educação infantil, fundamental, médio e nível superior.

Constata-se ainda uma demanda reprimida por creches, uma vez que existem 3.270 crianças na faixa etária de 0 a 3 anos e 1.687 matrículas em creche, como pode ser constatado na Tabela 11 (IBGE, 2010).

Considerando os egressos do ensino fundamental, não se verifica evasão no ensino médio, apesar da pequena disponibilidade de vagas no noturno nas escolas do município de Bebedouro, e de dispor ainda de um Centro Universitário e uma Instituição Municipal de Ensino Superior, com grande número de cursos que atendem ao município e cerca de 30 cidades da região.

Esse fluxo de alunos fortalece a rede de serviços educacionais, mas ocasionam transtornos no trânsito e na vizinhança das escolas.

Tabela 13- Número de Matrícula por nível de ensino

Nível de Ensino	CRECHE	PRÉ-ESCOLA	ENSINO FUNDAMENTAL DE 8 ANOS (DIURNO)				ENSINO FUNDAMENTAL DE 9 ANOS (DIURNO)								
	DIURNO	DIURNO	5ª SÉRIE	6ª SÉRIE	7ª SÉRIE	8ª SÉRIE	1º ANO	2º ANO	3º ANO	4º ANO	5º ANO	6º ANO	7º ANO	8º ANO	9º ANO
Número de Alunos	1.687	1.693	24	83	1.175	1.084	918	1.038	727	921	972	1.166	959	141	139
Nível de Ensino	ENSINO MÉDIO (DIURNO)			ENSINO MÉDIO (NOTURNO)			EJA (NOTURNO)		EDUCAÇÃO PROFISSIONAL						
	1ª SÉRIE	2ª SÉRIE	3ª SÉRIE	1ª SÉRIE	2ª SÉRIE	3ª SÉRIE	1ª A 4ª SÉRIE	5ª A 8ª SÉRIE	EM	DIURNO	NOTURNO				
Número de Alunos	1.070	866	779	73	168	177	97	0	73	23	855				

Fonte: CENSO Escolar, 2012

O município possui 80 escolas distribuídas nos diferentes níveis de ensino como pode ser verificado na Tabela 14.

Tabela 14- Quantidade de Escolas do Município

Nível	Estadual	Municipal	Particular
creche/Pré		17	
1 a 8 ano	9	2	4
1 a 9 ano	9	9	11
Médio	9		6
Profission.	1		1
Superior		1	1
Total	28	29	23

Fonte: Diretoria de Ensino de Jaboticabal, 2012, DEMEC, 2013





A rede municipal é composta por 28 escolas conforme tabela 15 onde são identificadas com as respectivas quantidades de alunos matriculados.

Tabela 15- Relação de escolas municipais e matriculas

Unidade de Ensino	Ed. Infantil I 0-3 anos	Ed. Infantil II 4-5 anos	Ensino Fund. I 6-10 anos	Ensino Fund. II 11-14 anos
CEMEI Amélia Santana Lopes - Jd. Centenário	212	-	-	-
CEMEI Aparecida Zaccareli Molinari- Jd. Aeroporto	152	69	-	-
CEMEI Bernardina F. de Andrade- Jd. Alvorada	39	-	-	-
CEMEI Cacilda Carvalho Caputo - Jd. Três Marias	74	32	-	-
CEMEI Eliane de Vito Ferreira Penna - Jd. Alvorada	119	55	-	-
CEMEI Gicelda Baeninger - Jd. Tropical	184	-	-	-
CEMEI Iracema Berlutti Visoná - Distrito de Turvínea	13	13	-	-
CEMEI Ivete Vanice Silva- Jd. Santaella	73	32	-	-
CEMEI José Caldeira Cardoso- Jd. De Lúcia	108	79	-	-
CEMEI Ludovino Adrega de Moura- Distrito de Botafogo	22	20	-	-
CEMEI Mara Marques- Res. Rassim Dib	109	-	-	-
CEMEI Paulo Madeira – Jd. União	114	39	-	-
CEMEI do Residencial Bebedouro- Res. Bebedouro	96	-	-	-
EMEI Dulcinéa de Rosis Busse – Jd. Menino Deus	-	233	-	-
EMEI Margarida Marques Domingos – Jd. Tropical	-	183	-	-
EMEI Mathilde Rebelato Piffèr – Jd. Centenário	72	152	-	-
EMEI Plínio de Albuquerque Furtado - Jd. Primavera	153	161	-	-
EMEB Alfredo Naime - Distrito de Andes	-	10	28	24
EMEF Dr. Augusto Vieira- Jd. Centenário	-	-	421	-
EMEB Cel. Conrado Caldeira - Centro	-	-	578	-
EMEB Izabel Motta Silva Cardoso- Distrito de Turvânia	-	-	121	25
EMEB João Pereira Pinho – Jd. Tropical	-	-	461	-
EMEB Lellis Do Amaral Campos – Vila Antonieta Farani	21	38	80	76
EMEB Maria Fernanda Lopes Piffèr - Jd. Santaella	-	31	104	-
EMEB Octávio Guimarães de Toledo- Jd. Califórnia	-	51	343	-
EMEB Paulo Rezende T. de Albuquerque-Res. Bebedouro	-	79	331	-
EMEF Prof. Stélio Machado Loureiro- Centro	-	56	532	-
EMEF Yolanda Carolina Giglio Villela- Jd. Menino Deus	-	-	546	135
<b>TOTAL</b>	<b>1.561</b>	<b>1.333</b>	<b>3.545</b>	<b>260</b>
<b>TOTAL GERAL</b>	<b>6.699</b>			

Fonte: DEMEC,2014



#### 1.4- Caracterização da Tendência Econômica

A indústria sempre teve forte participação no PIB bebedourense nos últimos 30 anos e continua bastante presente embora tenha perdido a forte tendência de crescimento que teve no passado.

A estrutura produtiva regional e local é baseada nas atividades industriais, comerciais, de serviços e agropecuárias, sendo que a participação da indústria é a maior entre as demais atividades, constituindo em média nos últimos 13 anos 46,86% do PIB total, conforme podemos ver na tabela 16.

Tabela 16- Evolução do PIB de Bebedouro

Ano	Valor adicionado bruto a preços correntes (1 000 R\$)						Impostos (1.000 R\$)	% PIB	PIB (1.000 R\$)
	Agropecuária	% PIB	Indústrias	% PIB	Serviços	% PIB			
2012	R\$ 84.842	2,60%	R\$ 1.581.042	48,53%	R\$ 1.430.747	43,92%	R\$ 461.041	14,15%	R\$ 3.557.672
2011	R\$ 102.893	3,16%	R\$ 1.541.572	47,32%	R\$ 1.228.018	37,69%	R\$ 385.328	11,83%	R\$ 3.257.811
2010	R\$ 129.359	3,97%	R\$ 1.501.740	46,10%	R\$ 1.142.909	35,08%	R\$ 331.061	10,16%	R\$ 3.105.069
2009	R\$ 63.829	1,96%	R\$ 1.243.859	38,18%	R\$ 964.332	29,60%	R\$ 258.451	7,93%	R\$ 2.530.471
2008	R\$ 70.899	2,18%	R\$ 1.409.003	43,25%	R\$ 72.227	2,22%	R\$ 289.917	8,90%	R\$ 1.842.046
2007	R\$ 87.749	2,69%	R\$ 1.847.507	56,71%	R\$ 1.019.651	31,30%	R\$ 293.818	9,02%	R\$ 3.248.725
2006	R\$ 139.828	4,29%	R\$ 1.544.509	47,41%	R\$ 914.782	28,08%	R\$ 263.896	8,10%	R\$ 2.863.015
2005	R\$ 73.649	2,26%	R\$ 817.448	25,09%	R\$ 700.934	21,52%	R\$ 157.778	4,84%	R\$ 1.749.809
2004	R\$ 78.194	2,40%	R\$ 2.657.827	81,58%	R\$ 1.007.778	30,93%	R\$ 411.646	12,64%	R\$ 4.155.445
2003	R\$ 92.893	2,85%	R\$ 2.311.670	70,96%	R\$ 990.448	30,40%	R\$ 402.937	12,37%	R\$ 3.797.948
2002	R\$ 88.991	2,73%	R\$ 1.561.132	47,92%	R\$ 807.209	24,78%	R\$ 339.651	10,43%	R\$ 2.796.983
2001	R\$ 89.790	2,76%	R\$ 805.357	24,72%	R\$ 567.435	17,42%	R\$ 185.109	5,68%	R\$ 1.647.691
2000	R\$ 34.391	1,06%	R\$ 1.023.280	31,41%	R\$ 578.289	17,75%	R\$ 208.375	6,40%	R\$ 1.844.335

Fonte: IBGE/SEADE

Outro setor que vem crescendo nos últimos 13 anos é o de serviços (Comércio e Serviços), que hoje responde por aproximadamente 44% do PIB.

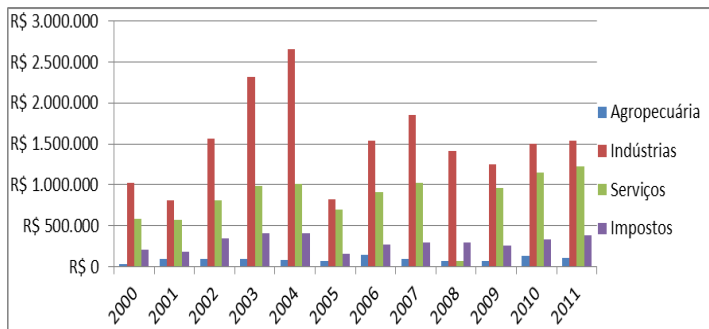


Gráfico - Evolução do PIB de Bebedouro por Setor Econômico

Fonte: IBGE/SEADE

Analisando Bebedouro dentro a microrregião, constata-se que o município se destaca com PIB quatro vezes maior que o segundo colocado que é Morro Agudo, seguidos por Pitangueiras e Colina, todos os municípios em que a indústria sucroalcooleira predomina, exceto Colina que também possui uma grande indústria cítrica. Na tabela 17 estão apresentados os municípios que compõem a microrregião com respectivos PIB e a renda per capita de 2011.

Municípios	Produto Interno Bruto						Per capita (R\$) 2011
	A preços correntes (1 000 R\$)					2011	
	2.006	2.007	2.008	2.009	2.010		
<b>Bebedouro</b>	2.863.015,25	3.248.725,66	2.747.627,74	2.530.470,60	3.105.069,42	3.257.811,00	43.407,39
Colina	357.956,31	253.589,25	326.190,73	401.794,00	415.013,37	493.395,00	28.313,70
Jaborandi	76.122,65	61.704,71	55.986,90	74.202,41	88.587,40	97.615,00	14.778,93
Monte Paulista A.	263.416,15	265.993,06	467.686,89	238.570,17	380.958,33	318.073,00	16.843,54
Morro Agudo	647.004,62	553.634,87	537.106,51	644.690,68	715.954,09	847.329,00	28.820,69
Pirangi	132.602,57	126.483,39	114.692,42	119.327,55	148.495,96	160.963,00	15.088,35
Pitangueiras	355.595,96	379.570,12	372.635,24	438.083,79	563.329,88	663.412,00	18.621,56
Taiacu	68.941,16	56.632,26	58.058,99	61.803,53	79.006,98	88.317,00	14.928,45
Taiúva	66.252,69	51.341,07	50.898,48	54.919,71	71.217,46	76.852,00	14.119,47
Taquaral	36.785,01	46.234,76	35.391,77	39.135,24	43.049,53	46.313,00	16.983,48
Terra Roxa	83.586,49	62.052,45	59.759,64	76.631,89	94.878,33	102.342,00	11.951,67
Viradouro	132.003,82	128.205,49	135.697,29	150.440,09	172.020,31	203.124,00	11.673,77
Vista A. do Alto	108.084,72	78.677,03	169.328,82	144.306,57	167.177,56	188.086,00	26.678,93

Tabela 17- Evolução do PIB da Microrregião

Fonte: IBGE/SEADE

Segundo dados da Relação Anual de Informação Social (RAIS) do Ministério do Trabalho e Emprego,



a participação da indústria no município na geração de empregos formais não é proporcional à sua força na parcela do PIB, pois o maior número de empregos formais gerados nos últimos quatro anos são do setor de comércio e serviços.

Tabela 18- Empregos Gerados no Município (2010 a 2013)

SETOR	2010		2011		2012		2013		Total
	Empregos Gerados	%	Empregos Gerados	%	Empregos Gerados	%	Empregos Gerados	%	
<b>Serviços</b>	499	1,24%	477	1,18%	332	0,82%	381	0,94%	1.689
<b>Agricultura</b>	-5.415		6.109	15,15%	1.452	3,60%	-2172	-5,39%	-26
<b>Comércio</b>	328	0,81%	579	1,44%	359	0,89%	176	0,44%	1.442
<b>Indústria</b>	85	0,21%	380	0,94%	-167	0,41%	25	0,06%	323
<b>Total</b>	-4.503		7.545		1.976		-1.590		3.428
<b>População ocupada - 2012</b>					29.243				
<b>População ocupada - 2010</b>					21.571				
<b>População economicamente ativa</b>					40318				

Fonte: Caged

Como mostra a tabela 18, o maior número de empregos formais são encontrados na agricultura, com características sazonais, pois se contrata no início da safra da laranja e da cana e ocorre a demissão no final da safra, mas analisando as tendências de contratação nos últimos quatro anos verifica-se uma estabilidade com tendência de queda nos empregos gerados (-26 vagas).

Por outro lado foram gerados nesse mesmo período 3.454 empregos nos setores do comércio, serviços e indústria, sendo a maior geração no setor de serviços, confirmando o forte crescimento do PIB municipal neste setor.

Hoje a cana de açúcar ocupa a maior parte das terras agricultáveis do município com aproximadamente 80% desse total, e é preocupante a tendência de queda econômica do setor que poderá afetar seriamente os proprietários rurais e os empregos formais.

Proporcionalmente a parcela do PIB do setor agrícola é desprezível no município quando comparada com os outros setores e municípios da região, apesar da forte presença do comércio e serviços do agronegócio que evidencia a sua característica agrícola.

Uma distorção verificada é quanto ao faturamento da safra agrícola de Bebedouro em outros municípios, que provoca sérias perdas ao PIB local, sendo recomendável a verificação junto a Secretaria Estadual da Fazenda para que o faturamento seja feito na origem e não na indústria.

O fortalecimento do setor de comércio e serviços significa um fator positivo na geração de emprego, e representa também uma confirmação da vocação e do potencial estratégico do município na região, e de função de Polo Microrregional de Negócios.



### 1.5- Caracterização da Expansão Urbana

A partir do ano 1979, começa a expansão urbana atingir áreas distantes da ocupação dos 90 anos anteriores de sua história, com alteração do perímetro urbano, foram criados muitos vazios urbanos, e em especial loteamentos com grande segregação social de padrão não aceitável pela população da cidade. A maior expansão do perímetro foi na década de 90, onde um grande número de loteamentos foi implantado e outras áreas não foram ocupadas, viabilizando legalmente o aumento da área urbana e favorecendo a especulação imobiliária.

A dinâmica de implantação dos loteamentos e as alterações no perímetro urbano podem ser vistas na Tabela 19 e no mapa PD-34 - Evolução Histórica do Perímetro Urbano.

Tabela 19 - Dinâmica em décadas da expansão urbana

<b>Dinâmica de Expansão Urbana por décadas</b>			
Nº	Bairro	Ano	Setor
1	Centro	1883	Centro
1	Vila Paulista	1950	Sul
1	Jardim Três Marias	1960	Sul
2	Vila Major Cicero de Carvalho	1960	Sul
3	Vila Irmã Antonieta Farani	1960	Leste
4	Jd. Estoril	1968	Sul
5	Jardim Paraíso	1968	Centro
6	Jardim Ciranda	1968	Centro
7	Jardim Luciana	1969	Centro
8	Vila Cruzeiro	1969	Centro-Oeste
1	Jd. Esplanada	1976	Centro-Oeste
2	Dist. Industrial 1	1976	Leste
3	Jardim Claudia I	1976	Norte
4	Jardim do Sonho	1976	Centro
5	Jardim Olga	1976	Centro
6	Jardim Progresso	1977	Oeste
7	Vila Lourdes		Oeste
8	Jardim Claudia II	1977	Norte
9	Vila São Bernardo	1977	Centro
10	Jd. Novo Lar	1978	Centro
11	Jardim São Paulo	1978	Centro
12	Vila Elizabeth	1978	Oeste

**Prefeitura de  
Bebedouro**

ADM. 2013/2016

*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361

CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta

BEBEDOURO - Estado de São Paulo

Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

13	Vila Aeroporto	1978	Norte
14	Jd. São Sebastião	1979	Centro
15	Vila Morumbi	1979	Centro
16	Jardim Primavera	1979	Centro
17	Jardim Alvorada	1979	Oeste
1	Jd. Julia	1980	Oeste
2	Jd. Califórnia	1980	Oeste
3	Vila Julieta	1980	Centro
4	Vila Maria	1980	Centro
5	Jardim Piratininga	1980	Centro
6	Parq. Residencial Santo Antônio	1980	Sul
7	Jardim Paulista	1980	Centro
8	São Domingos	1980	Centro
9	Jd. Menino Deus 2	1981	Norte
10	Residencial São Francisco	1981	Sul
11	Jardim de Lúcia	1981	Leste
12	Vila Santa Terezinha	1981	Norte
13	Chácaras Parati	1981	Norte
14	Jd. Parati 1	1981	Norte
15	Jd. Lima	1982	Centro-Oeste
16	Vl. Sanderson	1982	Oeste
17	Jd. Menino Deus 1	1982	Norte
18	Jardim N. S. Aparecida	1983	Centro
19	Vila Ipiranga	1983	Centro
20	Jardim Casa Grande	1983	Centro-Oeste
21	Parq. Residencial Irmãos Furquim	1983	Sul
22	Jd. Parati 2	1983	Norte
23	Jd. Tropical	1984	Sul
24	Vila Paula	1984	Centro
25	Vila Monte Castelo	1984	Centro
26	Jardim São João	1985	Centro
27	Dist. Industrial 2	1986	Leste
28	Res. Franciscano	1987	Sul
29	Jardim das Laranjeiras	1987	Leste
30	União I	1988	Sul
31	Jd. Centenário	1988	Leste
32	Parque Res. Eldorado	1989	Oeste
33	Pq. Ecológico	1989	Leste
34	Res. Santaella	1989	Leste
35	Res. Pedro Maia	1989	Leste
36	Jardim São Fernando	1989	Norte



1	Residencial Rassin Dib	1990	Norte
2	Res. Candinho	1991	Leste
3	Jd. Das Acácias	1992	Leste
4	Dist. Industrial 3	1993	Noroeste
5	Jd. Parati 3	1994	Norte
6	Suhail Ismael	1995	Centro
7	Expansão Comercial do Canadá	1995	Oeste
8	Residencial Luis De Paula	1995	Andes
9	Jardim Talarico	1996	Centro-Oeste
10	Alto Sumaré	1996	Leste
11	Jardim do Bosque	1996	Norte
12	Residencial Vale do Sol	1996	Norte
13	Residencial Bebedouro	1996	Nordeste
14	Desm. Arlindo Benetti	1996	Centro
15	Jd. Canadá	1998	Oeste
16	Jd. São Carlos	1998	Sul
17	Jardim São Carlos II	1998	Sul
18	Jd. Souza Lima	1998	Nordeste
19	Dist. Industrial 4	1998	Nordeste
20	Estância Vila Verde	1998	Noroeste
21	Jardim Marajá	1998	Oeste
22	Res. San Conrado	1999	Centro
23	União II	1999	Sul
24	Res. Hercules Hortal	1999	Leste
1	Res. Pedro Paschoal	2000	Norte
2	Res. Pedro Paschoal I	2000	Norte
3	Jardim Recanto	2001	Sul
4	Ville de France	2007	Centro
5	Residencial Colózio	2009	Botafogo
1	Residencial Benedito Ornelas	2011	Turvínea
2	Cidade Coração	2012	Centro
3	Alto dos Laranjais	2012	Leste
4	Residencial Itália	2012	Nordeste
5	Portal do Lago I	2013	Sul
6	Jardim Residencial Moriá	2013	Norte
7	Jardim Primavera	2014	Norte
8	Quinta do Parque	2014	Sul
9	Quinta do Horto	2014	Sul

Fonte : Departamento de Planejamento Municipal, 2014

Alguns vazios não possuem nenhum uso e outros permanecem com produção de laranja, cana ou pastagem, inclusive pagando ITR - Imposto Territorial Rural.



Nesta configuração há vazios que são beneficiados com toda a infraestrutura da cidade: rede de água, rede de esgoto, sistema viário e de transporte público, proximidade de equipamentos públicos de educação, lazer e cultura. Por outro lado a cidade possui bairros distantes em que o fornecimento e a manutenção de toda a infraestrutura tornam-se difícil e com alto custo, comprometendo a qualidade de vida de seus moradores.

As terras retidas para a especulação imobiliária induz a população, em especial a de baixa renda, para regiões cada vez mais longínquas, distantes do centro urbano. A população da periferia da cidade é a mais prejudicada por este processo de urbanização. Em contrapartida, quanto mais se avança a malha urbana, ainda mais os vazios são valorizados, sendo os seus proprietários os beneficiados por este mesmo processo de urbanização: ônus para uns, benefícios a outros. Bebedouro não se caracteriza pelo crescimento descontínuo da malha urbana, o que minimiza os efeitos da segregação socioeconômica. A excessiva extensão do perímetro e a geração de moradias populares distantes têm solicitado linhas de ônibus com longos percursos, onde o tempo de deslocamento é cada vez maior, forçando o aumento da tarifa do transporte coletivo. Com o alto custo das tarifas de ônibus, para alguns a troca do transporte coletivo pelo automóvel passa a ser vantajosa, aumentando o número de carros em circulação e formando alguns pontos de congestionamentos em horários de pico. Para outros moradores, o elevado custo da tarifa é incompatível com sua realidade socioeconômica, comprometendo diretamente o acesso às oportunidades de emprego e geração de renda, aos equipamentos e serviços das áreas centrais e produtivas da cidade.

#### **1.6- Caracterização do Uso e Ocupação do Solo Urbano**

O núcleo urbano original de Bebedouro localizava-se na atual porção central da cidade, desde a estação Ferroviária e a Rua Francisco Inácio em direção sudoeste e norte.

Na década de 60, a ocupação urbana já havia transposto o Córrego da Consulta no sentido sul e o Córrego Bebedouro e Ferrovia no sentido leste, ocupando as encostas apontando para um desenho urbano radial a partir do centro. No perímetro urbano de 1965 verifica-se a formação de alguns vazios urbanos que foram ocupados na década seguinte.

Na lei do perímetro urbano de 1979 a área urbana é praticamente duplicada, voltando a criar muitos vazios urbanos que somente foram ocupados na década seguinte, atendendo as recomendações do decreto lei federal nº 271/1967.

A lei municipal nº 1978/1989 aumenta o perímetro urbano incluindo áreas do setor nordeste, até hoje não ocupadas, no setor Sul, Leste e Oeste, sendo esta área também ainda não ocupada.





As demais leis seguintes de 1989, 1992, 1993, 1996, que regulamentam o perímetro urbano, apenas modificaram algumas áreas, ora incluindo ou excluindo, conforme mostra o mapa PD34- Evolução Histórica do Perímetro Urbano.

A lei municipal nº 3919/2009 incluiu várias áreas no setor sul, noroeste, norte e leste, hoje praticamente todas ocupadas por empreendimentos, exceto no setor sul, norte e noroeste.

O crescimento do perímetro urbano não foi acompanhado por lei de ordenamento de uso do solo que define corretamente as atividades, e com isso ocorreram instalações de empresa ambientalmente impactantes que ocasionam grandes conflitos de vizinhança. Outro agravante nesse problema é a falta de fiscalização da construção e instalação das empresas.

As leis complementares 43/2006 e 89/2011 vieram disciplinar o uso e ocupação, porém o passivo criado é de difícil solução, inclusive culturalmente, pois parte dos munícipes não aceitam restrição de uso quando lhes afetam os interesses, apesar de entenderem os conflitos de vizinhança.

A falta de fiscalização também leva ao descumprimento da legislação quanto aos índices urbanísticos, em especial quanto à ocupação irregular dos recuos obrigatórios, e extrapolação da taxa de ocupação e coeficiente de aproveitamento permitido. Como consequência, o uso do recuo frontal, mesmo que em caráter precário, inviabiliza a adequação de vários logradouros onde o gabarito está inadequado.

O descumprimento ao Código de Obras também gerou um passivo de edificações insalubres e irregulares, prejudicando o morador e ocasionando perdas aos cofres públicos.

Mas o avanço na legislação possibilitou a proteção das áreas de preservação permanente, situadas ao longo dos córregos que cortam a área urbana, e restringiu o crescimento urbano em áreas que podem afetar a qualidade e quantidade de água nos reservatórios de abastecimento público.

O sistema viário apresenta regular capacidade de integração entre os setores da área urbana, considerando o elevado número de barreiras físicas naturais (córregos) e antrópicas (rodovias e ferrovia), e o baixo número de travessias (pontes, passarelas e viadutos) para transpor essas barreiras.

#### **1.7- Caracterização da Taxa de Motorização**

A Taxa de Motorização - TM corresponde ao número de habitantes por veículo e o Índice de Motorização - IMao - número de veículos por cada 100 habitantes.

A taxa de motorização no município possui um valor elevado, e quando comparada com a da capital é cerca de 5% menor, e quando comparada com o do Estado de São Paulo é 15 % maior, conforme tabela 20.



Tabela 20 - Taxa de motorização e Índice de motorização

Local	População	Nº Veículos Leves	TM	IM
Bebedouro	77.558	51.974	1,49	67,01
Capital	11.895.893	7.599.275	1,57	63,88
Estado SP	44.035.304	25.106.542	1,75	57,01

Fonte: Detran-SP 2014 e IBGE 2014

A frota do município pode ser vista na Tabela 21 e mostra uma frota bastante elevada para o porte da cidade.

Tabela 21 - Frota Municipal de veículos automotores

FROTA	2010		2011		2012		2013		2014	
Automóvel	22.661	51,6%	24.134	51,4%	25.353	50,8%	26.731	50,6%	27.810	50,3%
Caminhão	1.482	3,4%	1.517	3,2%	1.586	3,2%	1.657	3,13%	1.678	3,04%
Caminhão trator	467	1,1%	496	1,1%	559	1,1%	638	1,21%	728	1,32%
Caminhonete	2.795	6,4%	3.032	6,5%	3.302	6,6%	3.587	6,79%	3.756	6,79%
Camioneta	999	2,3%	1.088	2,3%	1.178	2,4%	1.290	2,44%	1.403	2,54%
Micro-ônibus	117	0,3%	129	0,3%	141	0,3%	143	0,27%	151	0,27%
Motocicleta	9.441	21,5%	10.156	21,6%	10.781	21,6%	11.210	21,21%	11.581	20,95%
Motoneta	3.898	8,9%	4.317	9,2%	4.712	9,4%	5.044	9,54%	5.369	9,71%
Ônibus	228	0,5%	236	0,5%	260	0,5%	276	0,52%	283	0,51%
Trator de rodas	1	0,0%	2	0,0%	2	0,0%	3	0,01%	4	0,01%
Utilitário	90	0,2%	119	0,3%	136	0,3%	170	0,32%	197	0,36%
Outros	1.703	3,9%	1.772	3,8%	1.888	3,8%	2.113	4,00%	2.326	4,21%
Total de Veículos	43.882	100,0%	46.998	100,0%	49.898	100,0%	52.862	100,00%	55.286	

Fonte: DENATRAN

### 1.7.1- Acidentes Trânsito

#### a. Identificação dos Acidentes e suas Características

A identificação dos acidentes e suas características no município é importante dentro o Plano de Mobilidade, pois através desse conhecimento, poderão ser estruturadas medidas para redução de acidentes e de suas consequências socioeconômicas

A grande maioria dos acidentes ocorridos envolvem motos e motonetas constituindo cerca de 76 % dos acidentes e considerando a frota de motos e motonetas em 30% do total, constata-se a necessidade de atenção especial em medidas educativas e no sistema viário para redução desses acidentes.



Tabela 22- Número de acidentes com tipo do veículo envolvido

Acidentes de Transito- 2014 Veículos Envolvidos		
VEICULOS	TOTAL	%
CARROS	82	9,8%
CARRO X CARRO	36	4,3%
CARRO X TRATOR	3	0,4%
CARRO X ONIBUS	2	0,2%
CARRO X BICICLETA	39	4,7%
CARRO X CAMINHÃO	11	1,3%
CARRO X MOTO	244	29,2%
MOTOS	310	37,1%
MOTO X CAMINHÃO	11	1,3%
MOTO X MOTO	34	4,1%
MOTO X BICICLETA	25	3,0%
MOTO X TRATOR	1	0,1%
MOTO X ONIBUS	7	0,8%
MOTO X CAMINHONETE	4	0,5%
VAN X MOTO	1	0,1%
VAN X CAMINHÃO	1	0,1%
CAMINHÕES	11	1,3%
CAMINHÃO X CAMINHÃO	2	0,2%
ÔNIBUS	1	0,1%
TRATOR	1	0,1%
BICICLETAS	7	0,8%
NÃO INFORMARAM	3	0,4%
TOTAL	836	100,0%

Fonte: Hospital Julia Pinto Caldeira

Tabela 23- Número de acidentes ocorridos em 2014 com vítimas

DADOS GERAIS DOS ACIDENTES OCORRIDOS NO ANO DE 2014		
MESES	VITIMAS FATAIS	VITIMAS NÃO FATAIS
JANEIRO	0	76
FEVEREIRO	0	67
MARÇO	1	86
ABRIL	1	68



MAIO	0	108
JUNHO	0	96
JULHO	2	59
AGOSTO	0	83
SETEMBRO	0	86
OUTUBRO	1	79
NOVEMBRO	0	75
DEZEMBRO	1	71
<b>TOTAL</b>	<b>6</b>	<b>954</b>

Fonte: Hospital Julia Pinto Caldeira

#### **b- Identificação dos Locais Críticos**

Para uma adequada identificação de locais críticos de ocorrência de acidentes de trânsito, são determinantes a qualidade do registro das ocorrências bem como a disponibilidade de seus dados. Contudo, não há uma conduta uniforme quanto às formas de registro, coleta e tratamento dos dados sobre acidentes de trânsito no país.

Na maioria das cidades, o registro e a coleta de informações são realizados por policiais militares e civis em duas situações distintas: Quando o atendimento é feito no local do acidente, em caso de óbito ou feridos, ou quando há• envolvimento de veículos “oficiais”, as informações são consignadas por policiais militares e ou policiais civis em um documento denominado Boletim de Ocorrência - BO; Quando não há atendimento no local do acidente, as partes interessadas - os envolvidos ou seus• prepostos -, na maioria das vezes para atender a exigências contratuais com seguradoras, registram a ocorrência nas delegacias especializadas, sendo então lavrado o Registro de Ocorrência - RO. Segundo a metodologia do Programa PARE, o procedimento de levantamento e identificação de locais críticos de acidentes deve levar em conta a severidade das ocorrências identificadas. Deve haver também a identificação dos fatores que efetivamente contribuíram para o acidente, compondo assim o diagnóstico. No mapa PD 38 - Pontos Críticos de Acidente (Anexo 1 - Mapas Temáticos) estão indicados os locais com maior incidência na cidade.

#### **2- Transporte Coletivo por Ônibus**

O transporte coletivo é uma obrigação municipal e segue as diretrizes previstas na legislação vigente abaixo destacadas:

##### **Lei Orgânica Municipal:**



Art. 11. Compete ao município legislar sobre assuntos de interesse local, tendo como objetivo o bem-estar de sua população e o pleno desenvolvimento de suas funções sociais, cabendo-lhe privativamente, entre outras, as seguintes atribuições:

V - organizar e prestar, prioritariamente por administração direta ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, inclusive os de **transporte coletivo**, que têm caráter essencial;

XV - disciplinar a utilização dos logradouros públicos e, especialmente, no perímetro urbano, determinando o itinerário e os pontos de parada dos **transportes coletivos**, fixando os locais de estacionamento de táxis e demais veículos, permitindo ou autorizando serviços de táxis e fixando as respectivas tarifas, disciplinando os serviços de carga e descarga e fixando a tonelagem máxima permitida a veículos que circulem em vias públicas municipais, fixando e sinalizando os limites das “zonas de silêncio” e de tráfego em condições especiais;

XVI - sinalizar as vias urbanas e as estradas municipais, bem como disciplinar e fiscalizar sua utilização;

VI - promover e executar programas de construção de moradias populares e garantir, em nível compatível com a dignidade da pessoa humana, a melhoria das condições habitacionais, de saneamento básico e de acesso ao **transporte**;

Art. 127. As **tarifas de serviços públicos** e de utilidade pública deverão ser fixadas pelo Executivo, tendo em vista a justa remuneração.

Art. 191. O **transporte** é um direito fundamental do cidadão, sendo de responsabilidade do poder público municipal:

IV - fiscalizar o cumprimento de horário do **transporte coletivo** urbano e rural, executado pelas empresas concessionárias ou permissionárias;

V - regulamentar a venda de passes, a concessão de gratuidades e descontos, bem como aquisição de **vale-transporte**, na forma da legislação vigente;

VIII - regulamentar e fiscalizar os serviços de **transporte escolar**, fretamento e transportes especiais de passageiros;

Art. 192. Fica assegurada a participação popular na definição de **políticas públicas para o transporte** e fiscalização do mesmo.

Art. 193. É dever do poder público municipal fornecer um **transporte** com tarifa condizente com o poder aquisitivo da população, bem como assegurar a qualidade dos serviços.



Parágrafo único. Para efeito do cumprimento do artigo anterior lei municipal criará o **Conselho Municipal de Trânsito e Transporte Coletivo**, dispendo sobre sua composição e atribuições.

Art. 224. O poder público municipal assegurará, na promoção da educação pré-escolar e do ensino fundamental, a observância dos seguintes princípios:

VIII - atendimento ao educando, no ensino fundamental, através de programas suplementares de material didático-escolar, **transporte**, alimentação e assistência à saúde;

Art. 232. Havendo disponibilidade de recursos, o poder público proporcionará, na forma da legislação específica, **transporte escolar** subsidiado aos estudantes carentes, bebedourenses ou radicados neste município, matriculados em cursos universitários não implantados em Bebedouro.

#### **Lei Complementar nº 43/2005 - Plano Diretor Municipal**

Art. 5º A política municipal de desenvolvimento urbano e rural, compatibilizando o exercício do direito de propriedade ao interesse coletivo, garantindo o cumprimento das funções sociais da cidade e da propriedade, tem como objetivos:

IX - assegurar o direito de locomoção dos seus habitantes, mediante oferta de **transporte público** e de condições adequadas para a circulação de veículos em geral e de pedestres, universalizando a mobilidade e acessibilidade;

Art. 40. A política de estruturação urbana tem como objetivo geral orientar, ordenar e disciplinar o crescimento da cidade, através dos instrumentos de regulação que definem a distribuição espacial das atividades, a densificação e a configuração da paisagem urbana no que se refere à edificação e ao parcelamento do solo, com as seguintes diretrizes:

I - consolidar a conformação linear de crescimento e adensamento da cidade com a integração do uso do solo, sistema viário e **transportes**, respeitando as restrições ambientais e estimulando os aspectos sociais e econômicos;

III - hierarquizar o sistema viário, de forma a propiciar o melhor deslocamento de veículos e pedestres, atendendo as necessidades da população, do sistema de **transporte coletivo**, individual e de bens;

Art. 42. A interligação dos diferentes elementos da estrutura urbana será assegurada pela consolidação da rede viária estrutural urbana, definida nesta lei complementar, e da rede de **transporte coletivo**.

Art. 43. As normas de ordenação do uso e ocupação do solo urbano devem atender os seguintes objetivos e critérios gerais:



I - disciplinar a localização de atividades e o potencial de construção nos terrenos, de modo a equilibrar a demanda de **transporte** e infraestrutura com a capacidade das redes existentes;

Art. 93. O sistema de **transporte público urbano** deverá atender à demanda por deslocamentos entre os elementos da estrutura urbana, priorizando os deslocamentos entre habitação e local de trabalho e entre habitação e equipamentos comunitários.

§ 1º Deverá ser implantado, em pelo menos dois horários, **transporte coletivo** dos setores norte, sul e leste diretamente para o Hospital Júlia Pinto Caldeira, sendo permitida apenas a interligação com o Centro, no prazo de 90 dias a contar da data de publicação desta lei complementar, devendo possuir rampa hidráulica ou similar para permitir o uso por portadores de deficiências físicas e idosos;

§ 2º Deverá ser implantado em pelo menos três horários, **transporte coletivo** para os Distritos de Turvinea e Botafogo e Povoado de Andes;

§ 3º Deverá ser regulamentado prazo para adequação do **transporte coletivo** para garantir a acessibilidade universal aos usuários;

§ 4º Adequação dos pontos de ônibus, prioritariamente nos bairros, no prazo de 180 dias após a publicação desta lei complementar;

§ 5º Regulamentar e definir prazo, para que os **ônibus de transporte público** possuam plataforma hidráulica ou similar para acesso dos portadores de necessidades especiais e idosos.

Art. 94 O trânsito municipal é de competência do município, cabendo ao Poder Executivo municipal elaborar e implantar programa de ordenação e controle da circulação geral e de carga, abrangendo sinalização, orientação, canalização e fiscalização do trânsito, regulamentação de estacionamento e de carga e descarga, e programa de ações emergenciais para condições ambientais desfavoráveis, atendendo aos seguintes critérios:

I - priorizar a circulação do **transporte coletivo** sobre as demais modalidades de veículos;

Art. 150. O Poder Público Municipal poderá delimitar áreas para aplicação do instrumento denominado Operações Urbanas Consorciadas, visando a alcançar transformações urbanísticas e estruturais na cidade, assim como buscar melhorias sociais e a valorização ambiental.

§ 6º Poderão ser previstas nas operações consorciadas, entre outras medidas:

VII - melhoria e ampliação da infraestrutura e da rede viária, bem como melhoria no sistema de **transporte público coletivo**;

Parágrafo único. O Poder Executivo municipal nomeará um Conselho Municipal de Trânsito e **Transporte Coletivo** para dirimir dúvidas relativas a esta seção, conforme estabelece o parágrafo único do art. 193 da Lei Orgânica do Município.



Art. 173. As redes de infraestrutura de competência municipal, compreendendo guias, sarjetas, pavimentação, drenagem e serviços de água esgoto, deverão ser complementadas em todo o município, atendendo:

II - rede viária suporte de rotas de **transporte coletivo**;

Art. 182. São ações estratégicas no campo da Educação:

e) implantar e acompanhar programa de **porte**;

### 2.1- Transporte Coletivo Urbano

O crescimento da área urbana com crescente deslocamento das populações de menor renda para periferia e a distância desses bairros das áreas de trabalho, lazer, serviços e comércio da cidade, reforçam a necessidade do planejamento do transporte coletivo, com vistas a fornecer um transporte de qualidade e atrair usuários de outras modalidades de transporte.

No Estudo do Transporte Urbano de Bebedouro, trabalho realizado para elaboração do Edital de Licitação do Transporte Urbano, foi constatado que o mesmo é constituído por linhas diametrais, como atendimento que pode variar nos domingos e feriados:

Atualmente são utilizados 09 ônibus com mais 01 de reserva, que transportam uma média mensal de 120.312 passageiros econômicos nos meses mais movimentados e 108.280 na média anual (fonte: arrecadação do ISS - imposto sobre serviços).

Não há integração tarifária, nem terminais urbanos.

A tarifa atual de transportes coletivo urbano é de R\$ 2,00 (dois reais) por passageiros, decretada a partir de 06/05/2009. As linhas hoje existentes estão elencadas na Tabela 24.

Tabela 24- Linhas de ônibus de Bebedouro

Linha	Extensão km	Viagens por dia	Intervalo entre partidas (min)
Cláudia x Paulista	18,7	66	15
Alvorada x Residencial	12,95	33	30
Centenário x Alvorada	12,8	27	30
Elizabeth x Centenário	10,13	26	30
Residencial x Elizabeth	23,66	33	30

Fonte: Departamento de Licitação, 2014

A seguir está apresentada a cobertura da rede de transporte coletivo de Bebedouro, extraídas do anexo XIX do edital de licitação do sistema de transporte coletivo do município.

Figura 7 – Situação Atual - **PAULISTA X CLAUDIA**



**PAULISTA**

Rua Jorge Frahia, Rua Nicodemos Rosa, Rua Aldo Darbo, Rua Antônio Gomes, Rua Lamartini Godoy, R. Domingos Pitelli, Rua da Fé, Av. da Justiça, Av. Maria Dias, Rua Professor João Leite de Camargo, Rua Almeida Pinto, Rua Coronel João Manoel, Rua Nossa Senhora, de Fátima, R. Quinze de Novembro, **CENTRO**, Rua Rubião Junior, Av. Raul Furquim, Rua Duque de Caxias, Rua dos Andradas, Av. Quito Stamato, Av. Pedro Pascoal, Av. Alan Kardec, Rua Guanabara, Rua Curitiba, Av. Osvaldo Perrone, Av. Raul Furquim, Rua Manoel A .Coelho, R. Frei Clemente Grassi, Av. Joaquim A Guimarães, Av. Constantino Piffer, Rua Jose Garcia Sanchez, Al. Liberato, Al. Corcovado, Al. Belmonte, Rua Romeu Freire Lima, Rua Carlos Busse, Al. Projetada E, Av. Joaquim Alves Guimarães.

**CLAUDIA**

Av. Joaquim Alves Guimarães, Rua Artur Lenha Verde, Av. Mário Rímoli, Al. Santos, Av. Joaquim A. Guimarães, Al. Guarujá, Rua Ângelo Rímoli, Av. Santos Dumont, Av. João Alves do Nascimento, Rua Frei Clemente Grassi, Rua Manoel A. Coelho, Av. Raul Furquim, Rua Guanabara Av. Alan Kardec, Av. Pedro Paschoal, Av. Quito Stamato, Rua Marechal Deodoro da Fonseca, Rua São João, **CENTRO**, Av. Marias Dias, Av. da Justiça, Rua Jorge Frahia, Rua Nicodemos Rosa, Rua Aldo Darbo.



Figura 8 - Situação Atual - ALVORADA X RESIDENCIAL

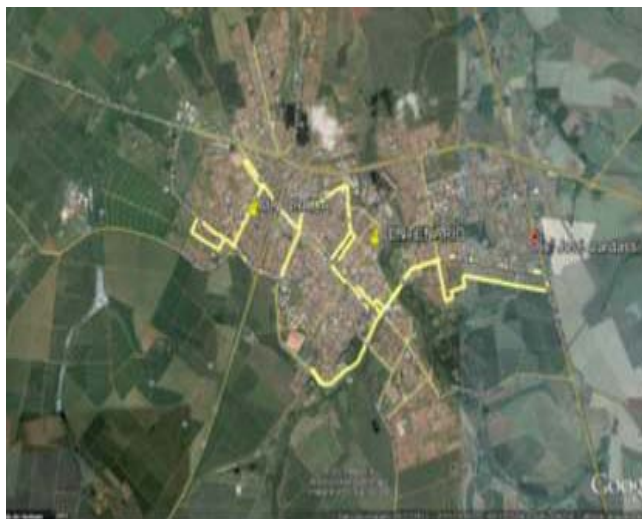
**ALVORADA**

Rua Guanabara, Av. Prefeito Francisco Martins Alvarez, Al. Paulo C. Figueiredo, Rua Vereadora Maria L. Figueiredo, Al. Atílio Fávero, Av. Prefeito Francisco Martins Alvarez, Av. Alan Kardec, Av. Pedro Paschoal, Av. Quito Stamato, Rua Marechal Deodoro da Fonseca, Rua São João, **CENTRO**, Rua Tobias Lima, Rua Sete de Setembro, Variante Hamleto Stamato, Av. Nossa Senhora Aparecida, Variante Hamleto Stamato, Av. Belmiro Dias Batista, Rua Atílio Santin, Rua José Minholo, Rua Augusto, Garibaldi, Rua Pedro Lopes.

**RESIDENCIAL**

Rua Pedro Lopes, Rua Antonio Toneli, Av. Belmiro Dias Batista, Rua José Pedro dos Santos, Rua Lucas Evangelista, Rua Adolfo Pinto, Rua Rubião Junior, Av. Raul Furquim, Rua Duque de Caxias, Rua dos Andradas, Av. Quito Stamato, Av. Pedro Paschoal, Av. Raul Furquim, Av. Osvaldo Perrone, Rua Benevides Bispo, Rua Virgílio Spada, Av. Raul Furquim, Rua Guanabara, Av. Prefeito Francisco Martins Alvarez, Al. Paulo C. Figueiredo, Rua Vereadora Maria L. Figueiredo, Al. Atílio Fávero, Av. Prefeito Francisco Martins Alvarez.

Figura 9- Situação Atual - CENTENÁRIO X ALVORADA



#### **CENTENÁRIO**

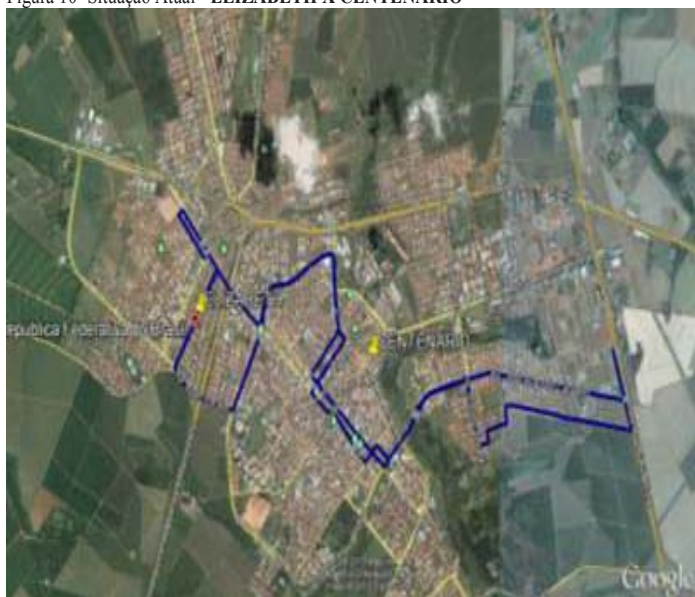
Av. Jose Augusto Carvalho, Av. Prefeito Edne Jose Piffer, Av. Sergio Sessa Stamato, Rua Coronel João, Manoel, Rua Quinze de Novembro, **CENTRO**, Rua Rubião Junior, Av. Raul Furquim, Rua Duque de Caxias, Rua dos Andradas, Av. Quito Stamato, Av. Pedro Paschoal, Av. Raul Furquim, Av. Osvaldo Perrone, Rua Benevides Bispo, Rua Virgílio Spada, Av. Raul Furquim, Av. Osvaldo Perrone, Av. Prefeito Francisco Martins Alvarez, Al. Paulo C. Figueiredo, Rua Vereadora Maria L. Figueiredo, Al. Atílio Fávero, Al. Prefeito Francisco Martins Alvarez.

#### **ALVORADA**

Av. Prefeito Francisco Martins Alvarez, Av. Alan Kardec, Av. Pedro Paschoal, Av. Quito Stamato, Rua Marechal, Deodoro da Fonseca, Rua São João, **CENTRO**, Av. Sergio Sessa Stamato, Av. Hélio Almeida Bastos, Av. Pref. Edne José Piffer, Av. Egídio Veraldi, Rua Ricardo Cabrita, Rua Alfredo, Gomes Areias, Rua Júlio Briscesse, Rua Vitor Rachel Toller, Rua Álvaro de Oliveira, Av. José Cardassi.



Figura 10- Situação Atual - **ELIZABETH X CENTENÁRIO**



#### **ELIZABETH**

Rua Guanabara, Av. Alan Kardec, Av. Pedro Paschoal, Av. Quito Stamato, Rua Marechal Deodoro da Fonseca, Rua São João, **CENTRO**, Av. Sergio Sessa Stamato, Av. Prefeito Edne Jose Piffer, Av. Hígido Veraldi, Rua Ricardo Cabrita, Rua Alfredo Gomes Areias, Rua Julio Briscesse, Rua Vitor Raquel Toller, Rua Álvaro de Oliveira, Av. Jose Cardassi.

#### **CENTENARIO**

Av. Jose Augusto Carvalho, Av. Prefeito Edne Jose Piffer, Av. Sergio Sessa Stamato, Rua Coronel João Manoel, Rua Quinze de Novembro, **CENTRO**, Rua Rubião Junior, Av. Raul Furquim, Rua Duque de Caxias, Rua dos Andradas, Av. Quito Stamato, Av. Pedro Paschoal, Av. Raul Furquim, Av. Osvaldo Perrone, Rua Benevides Bispo, Rua Virgilio Spada, Av. Raul Furquim, Rua Guanabara.



Figura 11 – Situação Atual - RESIDENCIAL X ELIZABETH



**RESIDENCIAL**

Rua Pedro Lopes, Rua Antônio Tonelli, Av. Belmiro Dias Batista, Rua José Pedro dos Santos, Rua Lucas Evangelista, Rua Adolfo Pinto, Rua Rubião Junior, Rua Ascânio de Carvalho, Av. Pedro Hortal, Av. Hélio de Almeida Bastos, Av. Alan Kardec, Rua Guanabara.

**ELIZABETH**

Rua Guanabara, Rua Curitiba, Av. Osvaldo Perrone, Rua Benevides Bispo, Rua Virgílio Spada, Av. Raul Furquim, Av. Pedro Paschoal, Av. Quito Stamato, Rua Marechal, Deodoro da Fonseca, Rua São João, **CENTRO**, Rua Tobias Lima, Rua Sete de Setembro, Variante, Hamleto Stamato, Av. Nossa Senhora Aparecida, Variante Hamleto Stamato, Av. Belmiro Dias Batista, Rua Atilio Santin, Rua José Minholo, Rua Augusto Garibaldi, Rua Pedro Lopes.

Utilizando a metodologia de pesquisa de origem e destino, o estudo do Anexo XIX do referido edital identificou as principais origens e principais destinos, descritos nos tabela 25 e 26.

Tabela 25- Principais Origens

Zona	Bairro	Quantidade
25	Menino Deus I / Menino Deus II/ Parati	13 %
19	Residencial União Jardim São Carlos	12 %
23	Jardim Alvorada / Jardim são Lourenço / Jardim Califórnia	9 %



18	Residencial Antonia Santaella	8 %
8	Parque Residencial Irmão Furquim/Parque Residencial São Francisco	6 %

Tabela 26- Principais Destinos

Zona	Bairro	Quantidade
1	Centro	47 %
19	Residencial União Jardim São Carlos	9 %
25	Menino Deus I / Menino Deus II/ Parati	7 %
8	Parque Residencial Irmão Furquim/Parque Residencial São Francisco	5 %
4	Jardim Nossa Senhora Aparecida/ Jardim Paraíso/ Vila Cruzeiro	5 %

A partir desse estudo foi elaborado o edital de Licitação com proposta de alteração do sistema atual, mantendo o caráter diametral das linhas, devido a elevada demanda interbairros, criando pelo menos 2 linhas para cada bairro com itinerário fixo, uma girando no sentido horário e outra no anti-horário, e ambas passando por um terminal central.

O estudo propõe o sistema integrado físico-tarifário, devendo a integração ser realizada no Centro.

O controle do processo foi proposto ser feito por bilhetes inteligentes, não havendo necessidade de construção de obra específica, apenas ponto de integração, e também medidas de controle biométrico, para evitar a incidência de fraudes nas baldeações.

Nos horários de menor movimento propõe-se que, a partir das 20:00 h dos dias úteis, das 14:00 h dos sábados, e durante os domingos inteiros, uma das linhas de cada bairro deixe de operar, permanecendo as outras como opção, sem redução de oferta na linhas remanescentes.

Também foi proposto a criação de serviço de atendimento ao usuário com informações das linhas e pontos.

Tabela 27 - Linhas Propostas no Edital

	Linha		Extensão km	Viagens por dia	Intervalo entre partidas - min
1	J. Claudia x Resid. Bebedouro	diametral	28,9	14	80
2	J. Claudia x Resid. União	diametral	29,6	11	80
3	J. Menino de Deus x Dist. Industrial	diametral	29,6	27	80
4	J. Menino de Deus x Resid. Ant.Santaella	diametral	29	14	80
5	J. Alvorada x Resid. Ant.Santaella	diametral	22,2	11	80
6	J. Alvorada x Resid. Bebedouro	diametral	26,2	14	80
7	Vila Paula x Resid. Ant. Santaella	diametral	27,6	11	80
8	Vila Paula x Resid. União	diametral	22,4	14	80
9	Jd. Julia x Residencial Antônia Santaella	diametral	21,6	14	30

Fonte: Anexo XIX do Edital de Licitação do Serviço de Transporte Urbano



Os itinerários previstos na proposta devem ser revistos para verificar sua aplicabilidade, e adequação ao sentido de tráfego das ruas propostas.

Foi proposto uma frota de 10 (dez) ônibus para atender a essas novas linhas.

A Viação Guarulhos foi a vencedora da licitação e entrou em operação após a construção da infraestrutura de apoio necessária ao funcionamento da empresa, ou seja: escritórios, oficina, garagem, pátio, etc.

Os maiores detalhes devem ser consultados no Anexo 4.

## 2.2- Transporte coletivo escolar

O transporte escolar é executado pela Secretaria Municipal de Educação através de convênio com o governo estadual, através da Secretaria de Estado da Educação - SEE, pelo convênio firmado através do Programa de Auxílio de Transporte de Alunos da Rede Estadual.

Esse serviço abrange os alunos da rede municipal e estadual dentro da sede do município e também nos distritos e povoados.

Na tabela 28 está descrita a frota, modalidade e número de alunos atendidos pelo convênio.

Tabela 28 - Transporte Escolar

ALUNOS ATENDIDOS			
MODALIDADE			
TIPO DE TRANSPORTE	ENSINO FUNDAMENTAL	ENSINO MÉDIO	TOTAL
FROTA	180	105	285
PASSE ESCOLAR	971	616	1.587
TOTAL	1.151	721	1.872

Fonte: Secretaria Municipal de Educação, 2014

O transporte escolar de alunos da rede estadual de educação pode ser realizado através de concessão para assegurar aos alunos o acesso às escolas públicas estaduais e devem respeitar as estabelecidas na Resolução SE 27/11.

A referida resolução não atinge os alunos da Rede Municipal e deve ter sua regulamentação estabelecida em legislação própria, estabelecendo tarifa com descontos ou, subsídios e/ou critérios de gratuidade para aquisição de vale transporte ou passe escolar e formas e qualidade dos serviços que devem prestados.



### 3- Análise da Circulação Viária e Estacionamentos

Neste capítulo foi analisado o sistema viário existente e o proposto no Plano Diretor indicado no mapa PD18- Sistema Viário, onde está estabelecida a hierarquia das vias e respectivos gabaritos.

Verifica-se que muitas vias do sistema estrutural não possuem o gabarito adequado para garantir o fluxo de veículos e absorver seu crescimento, e que as dificuldades para sua ampliação são muito elevadas, quer pelo custo financeiro, quer pelo custo social envolvido, e portanto devem ser revistos com opções mais factíveis.

A interligação entre macrozonas é deficiente devido principalmente à falta de previsão do crescimento e a necessidade de se garantir as transposições das barreiras físicas, como as Rodovias Armando de Salles Oliveira, Com. Monteleone e Brig. Faria Lima, os córregos Bebedouro, do Retiro e da Consulta, e a ferrovia.

A sinalização das vias atende ao sistema viário em sua maior parte, exceto em alguns pontos específicos, onde se verifica a necessidade de sinalização semafórica, sinalização vertical, de advertência, regulamentação, e principalmente as de indicação, como as de serviços auxiliares, de interesse turístico, e também as placas educativas.

As sinalizações horizontais devem ser revistas, pois existem muitas inadequadas de acordo com as normas de sinalização viárias detalhadas nos manuais do DER e DNIT.

Os estacionamentos devem ser regulamentados nos bairros, principalmente nos polos geradores de tráfego, no entorno de instituições de saúde, de educação, comércios, serviços, áreas de lazer e esporte, tanto para carros, motos e bicicletas.

Deve ser previsto um aumento no número de estacionamentos do Centro, principalmente no quadrilátero comercial, pois existe um déficit elevado de vagas, e a zona azul é insuficiente para atender a demanda atual. A falta de vagas de estacionamento se agrava nos finais de semana e vésperas de feriados, uma vez que os estacionamentos particulares ficam fechados, principalmente para as empresas que não possuem estacionamento próprio e se utilizam destes estacionamentos. Verifica-se o uso da vagas da Zona Azul principalmente pelos funcionários de empresas comerciais e de serviços inseridos no quadrilátero da Zona Azul.

O número de vagas de estacionamento e ou exigência de pátio de carga/descarga embarque e desembarque é definido pela legislação federal e municipal, conforme o uso que torna a atividade polo gerador de tráfego e a área construída do estabelecimento, mas a falta de vagas nos prédios antigos, ou inviabilidade de adequação nos casos de reforma destes prédios, resulta em um problema crônico.

A criação de estacionamentos particulares para atender esta área comercial e de serviço exigiria o uso de imóveis com a demolição de suas áreas construídas, considerando a inexistências terrenos para este





fim. Outra opção seria a criação de estacionamentos particulares em áreas mais distantes, o que forçaria um maior deslocamento a pé dos usuários desta área comercial.

O valor da tarifa da Zona Azul muito baixo desestimula o investimento em estacionamentos particulares.

Os estacionamentos rotativos nos logradouros, ou “zona azul”, estão em funcionamento em parte desta área central, mas exigem maior controle do tempo de uso máximo de duas horas, a fim de garantir maior rotatividade e benefício aos usuários e lojistas.

### 3.1- Sistema Viário

O Sistema Viário na sede do município é composto de vias estruturantes. A adoção de um sistema viário estruturante foi definida com as alterações no Plano Diretor, LC nº 43/06, em seu capítulo VI, que define a Rede Viária Municipal em Estrutural e Secundária.

A Rede Viária Estrutural é composta de vias expressas, que privilegiam a fluidez do tráfego como as rodovias, e vias arteriais primária e secundária, que priorizam a fluidez, mas permitem travessias. As arteriais primárias interligam macrozonas ou bairros, e as secundárias interligam bairros ou setores. A Rede Viária Secundária é composta pelo arruamento dos loteamentos, podendo classificar-se em coletoras e locais. As coletoras tem a função de coletar e distribuir o fluxo de veículos, e subdivide-se em primária e secundária. As vias de acesso local privilegiam o pedestre e acesso dos imóveis lindeiros, onde a velocidade dos veículos é controlada e as calçadas devem ser mais largas.

O município também é composto da Rede Viária Rural composta pelas estradas vicinais que coleta e distribui o tráfego na área rural. A rede de estradas municipais consta no Mapa PD32 - Sistema Viário Rural, e a rede viária de Bebedouro no Mapa PD18 - Estrutura Urbana - Rede Viária, ambos anexos do Plano Diretor. A regulamentação das características físicas das vias oficiais está definida nos Quadros 01, 02 e 03A do Anexo 02 do Plano Diretor, onde estão definidos gabaritos, declividades, carga de roda, tipo de tráfego, dentre outras características.

Na cidade de Bebedouro várias vias estruturantes e secundárias estão em parte inadequadas ao gabarito das vias oficiais, e apesar disto têm classificação ou função diversa do definido no Mapa PD18, da Rede Viária; isto se deve a anterioridade destas vias ao estabelecido no Plano Diretor.

O Plano Diretor prevê a necessidade de alargamento destas vias, mas o alto custo com indenizações imobiliárias, ou mesmo o desgaste político e social, inviabiliza ou desestimula esta adequação, sendo que nos últimos 20 anos não ocorreu nenhum alargamento de via oficial, exceto alguns mas em detrimento da circulação dos pedestres o que é um indicativo da manutenção destas vias com o gabarito menor do previsto, e da adoção de soluções alternativas para manutenção da fluidez e interligação viária dos setores da cidade ou macrozonas, com garantia de mobilidade dos pedestres.



Destacam-se a Av. Raul Furquim, Av. Joaquim Alves Guimarães, Av. Belmiro Dias, Av. José Augusto de Carvalho, Av. Sérgio Sessa Stamato, Av. Hércules Pereira Hortal como importantes vias de acesso às macrozonas e coletoras do tráfego local, mas com gabarito inadequado às suas funções.

Com relação às coletoras secundárias existentes, há de se destacar que na zona central a maioria destas vias não tem o gabarito mínimo de 14 metros, pois se situam no centro histórico da cidade, onde as vias têm em média 10,5 metros de largura, e o alargamento destas vias torna-se quase inviável pelo adensamento da ocupação dos imóveis lindeiros e o alto custo. As vias coletoras secundárias na área central, que têm a função de distribuição para a Macrozona central e para a interligação às demais zonas são a Rua Brandão Veras, Rua Lucas Evangelista, Rua Rubião Junior, Rua José Francisco Paschoal, Rua General Osório, Rua Cel. João Manoel, Rua Oscar Werneck, dentre outras.

A área do comercial central da cidade está dentro do polígono composto pelas ruas Brandão Veras, Francisco Inácio, XV de Novembro e Rubião Junior, e requer tratamento diferenciado quanto a acessos e fluxo de veículos, tanto de passeio, quanto ao transporte de carga e transporte coletivo, considerando o intenso uso desta área e o gabarito inadequado de suas vias internas, quer quanto ao leito carroçável, quer nas calçadas.

Outra característica da Rede Viária do município é a coexistência com três rodovias, a ferrovia e três córregos que subdividem o território urbano em seis grandes áreas ou macrozonas, fortalecendo a papel destas vias de intercomunicação e dos dispositivos de transposições, uma vez que estas rodovias e acidentes geográficos caracterizam-se como divisores geográficos da malha urbana.

As rodovias, como a Rod. Com. Monteleone, Rod. Armando Sales de Oliveira e Rod. Brig. Faria Lima, representam barreiras físicas, que são vias com poucos acessos para a rede viária municipal, sendo que os poucos acessos ainda existentes estão sendo fechados, forçando as transposições ou acessos em pontos distanciados através de dispositivos como rotatórias ou viadutos. Estes acessos e pontes estão situados entre si com uma distância que varia de 400 m a 1000 m, e recentemente sofreram intervenções ou alterações por motivo de duplicação destas rodovias.

O Plano Diretor prevê em seu artigo 92 que é dever do poder público municipal exigir dos órgãos estaduais providências que solucionem descontinuidades significativas na malha viária municipal decorrente de obras estaduais, com a devida aprovação dos projetos pela municipalidade. As recentes alterações destas vias careceram por parte dos órgãos estaduais de uma participação na definição das diretrizes viárias do município, mesmo tratando-se de uma prerrogativa municipal.

As atuais obras de duplicação destas vias, assim como a alteração de dispositivos de transposição e acesso, ainda precisam ter seus projetos avaliados pela municipalidade, como forma de prevenir situações irreversíveis ou de alto custo para serem corrigidas, e garantir a continuidade da malha viária.



Alguns dispositivos ainda precisam ser executados, como as rotatórias de acesso da Rodovia Armando Salles Oliveira à Av. Gov. Paulo Egídio Martins, à Av. João Ferreira Penna, o viaduto e as rotatórias da Av. Raul Furquim, o viaduto e os dispositivos de acesso na Rua Brandão Veras da Rodovia Comendador Monteleone. Outros dispositivos de transposição e acesso estão previstos na expansão viária conforme o Mapa PD18 do Plano Diretor, considerando a execução e prolongamentos de vias estruturais nas áreas de expansão urbana, estando previstos 2 na Rod. Com. Pedro Monteleone, 4 na Rod. Armando Salles de Oliveira e 5 na Rod. Brig. Faria Lima, que obrigatoriamente deverão estar associados à rotatórias de concordância às vias arteriais da malha urbana com as alças de acesso às rodovias.

Estas rodovias exercem um importante papel na integração e logística dos transportes de cargas região e do estado, inclusive pela existência de grandes empresas de logística e distribuição de bens, como a Comfrio & Stock Tech, a Solfarma e a J. Moreira, dentre outras, instaladas no município pela posição e entroncamento privilegiado destas estradas.

Esta destacada condição do município favorece o transporte de carga, assim como um possível terminal intermodal de cargas, associado ao transporte de carga ferroviário.

A ferrovia dentro da malha urbana tem um percurso de norte a sudeste, e passa entre os setores norte e nordeste, centro e leste, e ao longo do setor sul, representando grande barreira física entre setores da cidade. A ferrovia está desativada desde a metade da década de 1990, e considerando que não há previsão de reativação do transporte ferroviário local, e a inadequação e deterioração da malha ferroviária resulta em uma área ociosa, sujeita a maiores degradações e permanente barreira física entre os setores da cidade que ela corta.

Destaca-se que independente da existência ou mesmo possível remoção da ferrovia dentro da área urbana, os Córregos do Retiro e Bebedouro, com seus fundos de vale, tem os seus leitos paralelos à ferrovia e constituem em barreira física natural e permanente entre estes setores da cidade.

Os referidos córregos estão inseridos em zonas de proteção ambiental, conforme Mapa PD19 - Zoneamento - Uso e Ocupação do Solo do Plano Diretor, que são zonas de uso onde a ocupação urbana é restringida pelo tamanho mínimo do lote em 1500 m<sup>2</sup>, e pela baixa taxa de ocupação permitida, assim como por estar ocupada por áreas verdes, no caso de loteamentos mais recentes, o que favorece a baixa ocupação e a inexistência de vias de circulação, constituindo-se em grandes faixas ou corredores verdes, onde a transposição se faz forçosamente por pontes. As pontes existentes são em número de três no córrego da Consulta, uma no córrego do Retiro, cinco no córrego Bebedouro, e uma no córrego do Parati, com previsão de aumentar uma no córrego da Consulta, uma no córrego do Candinho, quatro no córrego Bebedouro, três nos afluentes do córrego Bebedouro, e duas no córrego do Parati, considerando-se a expansão viária prevista no Mapa PD18 - Rede Viária do Plano Diretor.



A rede viária municipal por suas características e evolução histórica, inclui vários centros geradores de tráfego. Na área central do município, que data mais de 130 anos, as suas vias não possuem gabarito ideal para garantir a fluidez do tráfego, agravando e comprometendo a fluidez nas áreas geradoras de tráfego, como o centro comercial e região ao entorno de escolas como o Centro Universitário Unifafibe, nos deslocamentos tanto de veículos como de pedestres, na distribuição de bens de consumo ou transporte de cargas, no transporte coletivo, e principalmente nos estacionamentos, devendo cada tipo de deslocamento ser analisado com suas particularidades e necessidade de adaptações, que forçosamente indicam no diagnóstico, um aprofundamento dos estudos, elaboração de projetos e respectivas ações que muitas vezes resultarão em prejuízo de alguma parte, como perda de áreas de estacionamento nas vias, restrição ou proibição de trânsito em algumas vias, em outras vias a redução de leitos carroçáveis e consequente redução de fluidez, diferenciação de permissões de tráfego por tipo de veículo, exigências de estacionamentos particulares, dentre outras ações.

No centro comercial, para se garantir o trânsito de veículos de carga ou de ônibus de transporte coletivo, tem requerido a redução de vagas de estacionamento, como forma de permitir manobras ou conversões em vias próximas a supermercados e escolas. Os passeios públicos exigem adequações à acessibilidade, e no centro histórico existe também grande dificuldade para se executar as adaptações necessárias, principalmente por causa do gabarito destas vias, que resultam em calçadas estreitas, em média com até 2,00 m de largura. Também é notório a falta de projetos e execução de obras em passeios públicos norteados pela instalação adequada de postes e mobiliários, rampas de acesso de veículos com dimensões adequadas, conservação da faixa mínima acessível de 1,20 m, manutenção da inclinação transversal adequada, plantio de espécies adequadas de árvores, considerando tipo de raiz e posição no passeio, manejo adequado como poda correta, execução de rampas para cadeirantes ou lombo faixas, instalação de piso tátil, dentre outras adequações previstas na NBR 9050/04.

#### **4- Circulação de caminhões e operações de carga e descarga**

A circulação e as operações de carga e descarga no município foram definidas apenas recentemente pela Lei 4887 de 12 de agosto de 2014, sendo essa atribuição prevista no Lei Orgânica do município e algumas determinações no Código de Posturas, lei 2131/91 e respectivas alterações.

O gabarito das ruas, especialmente no quadrilátero central dificultam a circulação de veículos pesados assim como os de carga, constituindo um fator de redução de mobilidade, para os moradores, lojistas e usuários da área central da cidade.

Os serviços de transporte para carga e descarga são bastante prejudicados nessa área, pois a maioria das empresas não possuem pátios para carga e descarga, dependendo de estacionamento no logradouro



e nesta região estão grandes lojas de departamento, mercado municipal, supermercados, postos de combustíveis e lojas diversas.

O Decreto Municipal 11503/2015 disciplina a circulação de veículos nessa área, e restringe o trânsito desses veículos nos horários de maior movimento ou seja de 2a. a 6a feira das 9 horas às 18:00 horas e aos sábados das 9 horas às 14:00 horas.

O Código de Postura no inciso II do artigo 7o. da Lei Complementar 72/2009 que alterou a Seção I - Do horário de Funcionamento, permite o funcionamento dos serviços de transporte, carga e descarga para os estabelecimentos, tais como, supermercados, mercados, hipermercados, feiras livres e congêneres.

A maioria das empresas de Comércio Atacadista e transportadoras, por necessidade logística estão localizadas próximas aos eixos estruturantes e possuem pátio de carga e descarga, o que facilita o deslocamento e não provocam atualmente grandes conflitos no trânsito. A grande dificuldade dessas empresas é quanto a infraestrutura viária, acesso às rodovias e qualidade e capacidade suporte das vias perimetrais.

## **5- Pesquisas de Opinião**

### **5.1- Metodologia**

Pesquisa Origem e Destino, comumente chamada de "Pesquisa O/D", é um instrumento importante para o planejamento da mobilidade urbana, e objetiva determinar as características dos deslocamentos realizados pela população em suas atividades diárias, o volume e sentido desse fluxo e relacionar quantitativamente essas viagens realizadas e variáveis como: características socioeconômicas, aspectos físicos e urbanos da ocupação, visando à estimativa de demandas futuras de transporte.

O objetivo geral dessa pesquisa é produzir informações básicas necessárias para subsidiar o sistema de planejamento de transporte e trânsito do município, buscar soluções para conflitos e fundamentar o estudo das necessidades que determinam a estrutura urbana, as formas e condições de vida das pessoas que utilizam o espaço urbano, sejam moradores ou visitantes, e propor ações para otimizar ou intensificar as modalidades de transporte.

A Pesquisa O/D compreende basicamente três etapas:

- a- Planejamento
- b- Coleta de Informações
- c- Tratamento dos dados obtidos



### 5.1.1- Planejamento

A etapa de planejamento da pesquisa é constituída pela definição das áreas de estudo e pesquisa, definição das zonas geradoras de tráfego de interesse, preparação das bases cartográficas, desenvolvimento da forma de seleção da amostra e operacionalização da pesquisa (plano amostral), elaboração dos questionários a serem utilizados nas entrevistas, treinamento dos pesquisadores e forma de apresentação da realização da pesquisa à população.

O tamanho da amostra é diretamente proporcional ao número de zonas em que a área de pesquisa foi dividida, e não necessariamente dependente do tamanho da população.

Foram definidos nessa etapa onze polos gerados de tráfego, considerando a geração por tipo de uso e ocupação do solo, ou seja, Indústrias, Lazer, Educação, Comércio e Serviços, Saúde, Esporte, Carga e Descarga ou Comércio Atacadista, conforme relacionados a seguir:

- 1- Polo Gerador Norte
- 2- Polo Gerador Industrial Norte
- 3- Polo Gerador Nordeste
- 4- Polo Gerador Centro
- 5- Polo Gerador Industrial Centro
- 6- Polo Gerador Centro Norte
- 7- Polo Gerador Centro Oeste
- 8- Polo Gerador Leste
- 9- Polo Gerador Sul
- 10- Polo Gerador Oeste
- 11- Polo Gerador Industrial Noroeste

Nos mapas a seguir estão destacados esses Polos Geradores de Tráfego.





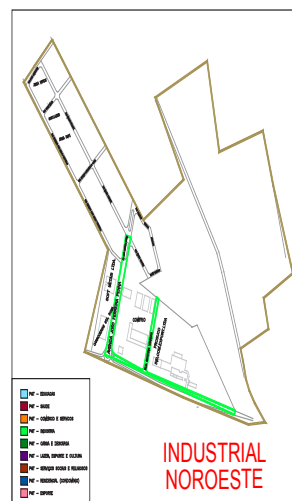
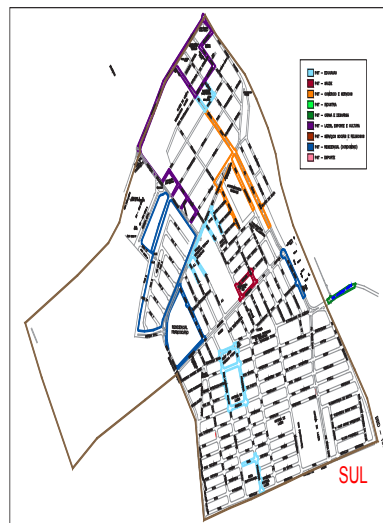




**Prefeitura de Bebedouro**  
ADM. 2013/2016

*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br





O questionário foi elaborado para identificar a origem e destino dos usuários pesquisados, o motivo e a forma do deslocamento, além de questionamentos específicos sobre o uso de ciclovias, adequação do transporte coletivo (linhas e infraestrutura).

Foi ainda realizada uma pesquisa específica no Centro Universitário UNIFAFIBE com alunos e funcionários, considerando tratar-se de um polo gerador com conflitos de vizinhança, em decorrência embarque e desembarque dos alunos, em especial os alunos que utilizam o transporte coletivo intermunicipal.

A seleção da amostra foi realizada considerando a população do Polo Gerador e sua importância socioeconômica.

Na Pesquisa O/D de Bebedouro foi ainda adotado como critério geral de amostragem, o erro máximo de 5%, com 99% de confiabilidade, para uma população estimada 77.558 habitantes (IBGE, 2014).

### 5.1.2- Coleta de Informações

Compreende a fase de aplicação dos questionários nos pontos de pesquisa, nas zonas geradoras de tráfego selecionadas. As entrevistas foram realizadas entre os dias 20/04 e 05/05. Os entrevistadores foram alunos voluntários do Curso de Engenharia Civil do UNIFAFIBE e integrantes da ONG Patrulha Ecológica.



### 5.1.3- Tratamento dos dados obtidos

A fase de tratamento dos dados é aquela em que, de posse das informações levantadas, procede-se à sua análise e processamento através de tabulações dos dados.

O Sistema de informações estatísticas foi elaborado no formato de planilhas eletrônicas.

As informações obtidas pela Pesquisa O/D foram ordenadas e analisadas com o propósito de estabelecer relações básicas das variáveis de análise e projetar as tendências.

### 5.1.4- Produto: A Matriz de Origem e Destino

Os resultados das tabulações são agrupados pelas respectivas zonas de origem e destino e expandidos em função do total de população da área urbana.

A matriz O/D obtida apresenta as viagens entre pares de zonas.

As matrizes também podem ser obtidas por motivo de viagem, por modo de transporte utilizado, ou totais de viagem.

### 5.1.5- Usos da Pesquisa O/D

A Pesquisa O/D coletou grande quantidade de informações, que possibilita utilizá-las não só no âmbito do planejamento e projetos de mobilidade, mas também em outras áreas, como planos urbanísticos, na localização e dimensionamento de equipamentos e serviços urbanos.

## 5.2- Resultados nas Zonas Geradoras de Tráfego

Foram entrevistadas 760 pessoas sendo 150 no Polo Centro e as demais subdivididas nas demais zonas Geradoras de Tráfego, sendo que a Industrial Norte foi unificada com a Industrial Centro, e a Industrial Noroeste com o Oeste.

Os resultados das pesquisas estão apresentados nas tabelas seguir.

Tabela 29- Modalidades de Deslocamento

Modalidades de	PÉ	ONIBUS	CARRO	MOTO	BICICLETA	CONTINUA A PÉ	OUTROS
Deslocamentos	21,2%	19,2%	23,4%	14,7%	11,4%	3,9%	10,0%

Tabela 30- Finalidades do Deslocamento

Finalidades dos	COMPRAS	EDUCAC.	TRABALHO	LAZER	SAUDE	OUTROS
deslocamentos	19,08%	16,32%	28,16%	14,21%	7,11%	15,13%



**Prefeitura de Bebedouro**

ADM. 2013/2016

*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Starnato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

Tabela 31- Frequência dos Deslocamentos

Frequência de deslocamento	DIÁRIA	SEMANAL	MENSAL	OUTROS
	45,39%	25,13%	17,24%	12,24%

Tabela 32- Propriedade dos Veículos

Uso de Veículo	PRÓPRIO	OUTROS
	91,4%	8,6%

Tabela 33- Disponibilidade de Estacionamento

Disponibilidade de estacionamento	SIM	NÃO
	71,0%	29,0%

Tabela 34- Uso de Ciclovía

Usaria Ciclovía?	SIM	NÃO
	68%	32%

Tabela 35- Permissão de Uso de Ciclovía por familiares

Permitiria o uso por seus familiares?	SIM	NÃO
	87%	13%

Tabela 36- Finalidade do Uso de Ciclovía

Finalidade do uso da ciclovía	COMPRAS	EDUCAC.	TRABALHO	LAZER	SAUDE	OUTROS	TODAS OPÇÕES	NÃO USARIA
	1,9%	5,3%	9,8%	31,0%	5,7%	12,0%	31,7%	13,7%

Tabela 37- Utilização de Transporte Coletivo

Utiliza Transporte Coletivo?	SIM	NÃO
	47%	53%

Tabela 38- Adequação das linhas de Transporte Coletivo Urbano - TCU

As linhas atendem a necessidade de deslocamento?	SIM	NÃO
	76%	24%

Tabela 39- Adequação da localização dos pontos de Transporte Coletivo - TCU

Pontos estão bem	SIM	NÃO



localizados?	61%	39%
--------------	-----	-----

Tabela 40- Adequação da infraestrutura do Transporte Coletivo - TCU

Tem estrutura adequada?	SIM	NÃO
	24%	76%

Tabela 41- Identificação da infraestrutura insatisfatória do Transporte Coletivo - TCU

Qual estrutura é insatisfatória?	ASSENTO	COBERTURA
	39%	61%

Tabela 42- Uso de Transporte Coletivo Intermunicipal - TCI

Usa Transporte Coletivo Intermunicipal?	SIM	NÃO
	18%	82%

Tabela 43- Finalidade de uso de Transporte Coletivo Intermunicipal - TCI

Finalidades TCI	COMPRAS	EDUCAC.	TRABALHO	LAZER	SAUDE	OUTROS
	8,1%	8,1%	6,5%	66,9%	9,7%	0,8%

### 5.2.1- Análise dos resultados

Constatou-se pelos resultados das pesquisas que cerca de 25% da população se desloca a pé e cerca de 11% se desloca de bicicleta, o que resulta em um deslocamento não motorizado de 36%, compatível com a média nacional de 40%, mas muito abaixo em relação a outras cidades do porte de Bebedouro, que é 52,4% (ANTP,2014).

A utilização de Transporte Coletivo Urbano foi considerado baixo, ou seja 19,2%, o que indica a necessidade de melhoria do sistema de transporte coletivo para aumentar a utilização dessa modalidade de deslocamento no município e reduzir a utilização de veículos individuais. O uso de veículos individuais somou: carros com 23,4% e motos com 14,7%, sendo que muito destes veículos são antigos e inadequados, e assim fica totalizado o uso de transporte individual em 38,1%, acima da média nacional de 31%, e muito acima para cidades de mesmo porte de Bebedouro, que é de 24% (ANTP,2014).

A utilização de bicicletas por 11% da população e a disponibilidade de 68% da população para utilização de ciclovias, além da aceitação de que familiares (filhos e outros dependentes) usem também estas ciclovias, corresponde afirmativamente por 87% dos entrevistados, e demonstra a necessidade de construção de ciclovias, a instalação de bicicletários, e o desenvolvimento de garantias de segurança aos usuários dessa modalidade de deslocamento.



O baixo uso de transporte coletivo intermunicipal dos entrevistados (18%) demonstra que no horizonte do Plano que é de 10 anos, não será necessário alterar as instalações do Terminal Intermunicipal (Rodoviária), mas também é indicativo da carência de linhas entre os Distritos e a Sede, considerando que a Sede do município oferece grande parte dos serviços e comércios para estes distritos.

**5.3- Resultados na pesquisa no UNIFAFIBE**

Foram aplicados questionários em 3.164 pessoas (alunos e funcionários) sendo 1071 de Bebedouro e 2093 de outras cidades.

Tabela 44- Cidades de origem dos alunos

ORIGEM DOS ALUNOS							
Cidades	QTD	Cidades	QTD	Cidades	QTD	Cidades	QTD
Barretos	201	Jaborandi	65	Paraíso	15	Taiacú	54
Cajobi	47	Jaboticabal	11	Pirangi	91	Taiúva	53
Catanduva	4	Marcondésia	6	Pitangueiras	230	Taquaral	26
Colina	172	Monte Azul P.	242	Planura	46	Taquaritinga	1
Colômbia	28	Morro Agudo	173	Pontal	3	Terra Roxa	75
Guaíra	183	Olimpia	2	S. Joaquim da Barra	1	Viradouro	202
Ibitiúva	36	Palmares Paulista	27	Severínia	57	Vista Alegre do Alto	42

Tabela 45 - Bairros e Distritos de origem dos alunos

ORIGEM DOS ALUNOS							
Bairro	QTD	Bairro	QTD	Bairro	QTD	Bairro	QTD
Centro	157	Canadá, J.	1	Hércules P.H., R.	7	Pedro Maia, R.	27
Rural	9	Candinho, J.	1	Industrial, D.	2	Pedro Paschoal, R.	9
Andes, Pov.	4	Carlos, J.S.	7	Irmãos Furquim, R.	21	Piratininga, J.	2
Botafogo, Dist.	25	Casagrande, J.	26	Itália, J.	5	Progresso, J.	20
Turvinia, Dist.	8	Centenário, R.	60	João, J.S.	6	Rassim Dib, R.	25
Acácias, J. das	8	Cicero de Carv., V. Mj	19	Júlia, J.	7	Sanderson, V.	9
Aeroporto, J.	5	Ciranda, J.	25	Laranjeiras, J.	24	Sebastião, J.S.	6
Alvorada, J.	29	Cláudia, J.	39	Lúcia, J. de	15	Sonho, J. do	5
Ant. Farani, V.I.	5	Conrado, J.S.	1	Marajá, J.	15	Souza Lima, J.	14
Ant. Santaella, R.	39	Cruzeiro, J.	1	Maria, V.	2	Talarico, J.	10
Antônio, J. Sto.	11	Eldorado, P.R.	38	Menino Deus, J.	30	Terezinha, V.S.	1
Aparec., J. N. Sra	3	Esplanada, J.	2	Novo Lar, V.	12	Três Marias, J.	12
Bebedouro, R.	38	Estoril, J.	2	Paraíso, J.	19	Tropical, J.	30
Bosque, J.	15	Fernando, J.S.	11	Parati, Res.	19	União, J.	17
Califórnia, J.	15	Franciscano, R.	6	Paulista, V.	17	Vale do Sol, J.	12
		Francisco, J.S.	5	Paulo, J.S.	2	Total	1017



Tabela 46 - Origem dos Funcionários

ORIGEM DOS FUNCIONÁRIOS			
SETOR	QTD	SETOR	QTD
Centro	12	Setor Sul	9
Setor Leste	6	Distritos	2
Setor Oeste	13	Outras Cidades	3
Setor Norte	9	Total	40

Os resultados das pesquisas estão apresentados nas tabelas a seguir.

Tabela 47 - Modalidades de Deslocamento

Modalidades de deslocamento	Carro	Moto	TCU	TCI	Van/Perua	Bicicleta	A pé	Outros
	452	327	43	1638	82	7	116	499
	14,3%	10,3%	1,4%	51,8%	2,6%	0,2%	3,6%	15,8%

Tabela 48 - Finalidades de Deslocamento

Finalidades dos deslocamentos	COMPRAS	EDUCAC.	TRABALHO	LAZER	SAUDE	OUTROS
	0,0%	98,3%	1,7%	0,0%	0,0%	0,0%

Tabela 49 - Frequência dos Deslocamentos

Frequência de deslocamento	DIÁRIA	SEMANAL	MENSAL	OUTROS
	97,2%	2,8%	0,0%	0,0%

Tabela 50- Propriedade dos Veículos

Uso de Veículo	PRÓPRIO	OUTROS
	69,4%	30,6%

Tabela 51- Disponibilidade de Estacionamento

Disponibilidade de estacionamento	SIM	NÃO
	59%	41%

Tabela 52-Tipo de Estacionamento

Tipo de estacionamento	Pago	Na rua	N.I.
	167	214	267
	25,8%	33,0%	41,2%

Tabela 53- Uso de Ciclovias



Usaria Ciclovia?	SIM	NÃO	N.I.
	275	645	97
	27,0%	63,4%	9,5%

Tabela 54- Utilização de transporte coletivo

Utiliza Transporte Coletivo?	SIM	NÃO
	53,2%	47%

Tabela 55- Adequação da localização dos pontos de Transporte Coletivo Urbano

Pontos estão bem localizados?	SIM	NÃO
	35,7%	28,6%

Tabela 56- Adequação da infraestrutura do Transporte Coletivo Urbano

Tem estrutura adequada?	SIM	NÃO
	-	100%

Tabela 57- Uso de Transporte Coletivo Intermunicipal - TCI

Usa Transporte coletivo Intermunicipal?	SIM	NÃO
	52%	48%

Tabela 58- Finalidade de uso de Transporte Coletivo Intermunicipal - TCI

Finalidades TCI	COMPRAS	EDUCAC.	TRABALHO	LAZER	SAUDE	OUTROS
	-	99,9%	0,1%	-	-	-

Tabela 59- Deslocamento a pé na chegada

Bebedouro	Deslocamento a pé na Chegada (qtd quadras)				Total
	até 2	3a5	+ 5	N.I.	
	657	205	87	122	1071
	61,3%	19,1%	8,1%	11,4%	100,0%
Cidades	1367	522	24	180	2093
	65%	25%	1%	9%	100%

Tabela 60- Deslocamento a pé na saída

Bebedouro	Deslocamento a pé na Saída (qtd quadras)				Total
	até 2	3a5	+ 5	N.I.	
	671	203	87	110	1071
	63%	19%	8%	11%	100%





Cidades	1164	756	55	118	2093
	55,6%	36,1%	2,6%	5,6%	100,0%

Tabela 61- Vagas para carros

Cálculo do Número de Vagas para carros		
%	Alunos	Vagas
	3500*	
18,25%**	638,75	
58,80%***	375,59	376

\* Valor estimado do número de alunos matriculados

\*\* 14,30% (usuários de carro) + 3,95% (1/4 dos usos múltiplos) = 18,25%

\*\*\* soma dos que estacionam na região (pago e na rua)

Tabela 62- Vagas para motos

Cálculo do Número de Vagas para carros		
%	Alunos	Vagas
	3500*	
14,3%**	500,50	
58,80%***	294,29	295

\* Valor estimado do número de alunos matriculados

\*\* 10,30% (usuários de carro) + 3,95% (1/4 dos usos múltiplos) = 14,30%

\*\*\* soma dos que estacionam na região (pago e na rua)

### 5.3.1- Análise dos resultados

Os resultados das pesquisas indicam que 51,8% dos alunos se deslocam com Transporte Coletivo Intermunicipal, 1,4% com Transporte Coletivo Urbano, e 2,6% por Van ou Peruas, totalizando 56,0% com deslocamento por ônibus ou vans, demonstrando que elevado número de alunos moram em outros municípios.

Os deslocamentos por carro totalizam 14,3% e com motos 10,3%. A utilização de bicicletas é feita por 0,2% desta população, e a negativa em utilização da ciclovia, cerca de 63,4% dos alunos entrevistados, demonstra que não se deve investir na de construção de ciclovia para os acessos ao Unifafibe, porém a disposição de utilização de bicicletas indica a necessidade da criação de bicicletários, como forma de incentivar o aumento do uso dessa modalidade de deslocamento, e diminuir o uso de veículos motorizados individuais.

Considerando que 18,2% dos entrevistados utilizam carro e que 58,8% estacionam nas proximidades do Unifafibe, em estacionamentos particulares ou na rua, verificamos a necessidade de vagas para 376



carros e ainda 295 vagas para motos. Também foi considerado que 41,2% dos deslocamentos motorizados individuais não estacionam nesta região, que são os que vêm de carona ou moto táxi, o que minimiza a necessidade de oferta de vagas de estacionamento.

O elevado uso de ônibus pelos alunos cerca 51,8%, ou cerca 1650 alunos, indica uma elevada movimentação de embarque e desembarque nos horários entre as 18h45 às 19h10 e entre as 22h45 às 23h10, e esse movimento, apesar de concentrado em um pequeno período de tempo, ocasiona um significativo impacto de vizinhança devido à ausência de local adequado para essa operação, assim como para o estacionamento desses ônibus ou vans, que totalizam aproximadamente 45 veículos.

## 6- Acessibilidade

### 6.1- Introdução

A inclusão social visa garantir que todo cidadão, independentemente de suas limitações motoras, sensoriais ou mentais, conforme o disposto nas leis federais, estaduais e municipais pertinentes, possa ir com segurança, seguridade e conforto, e usufruir da rede viária municipal, do sistema de transporte público e de equipamentos urbanos e sociais.

Hoje a questão de acessibilidade tornou-se frequente em reuniões e na elaboração de políticas públicas, principalmente voltadas para:

- 1- a inclusão de crianças com necessidades especiais nas escolas regulares;
- 2- a contratação de pessoas com necessidades especiais nas empresas, através de cotas;
- 3- eliminar barreiras e permitir às pessoas com limitações motoras, sensoriais ou mentais participarem das atividades cotidianas da melhor forma possível.

Olhando em nosso entorno, perguntamos se esses espaços sejam escolas, empresas, prédio públicos, ruas, ou parques, estão preparados para receber as pessoas deficientes ou com mobilidade reduzida?

### **A Lei Municipal nº 3.691 de 25 de Julho de 2007, que instituiu a Política Municipal de Mobilidade e Acessibilidade, priorizou:**

- Adequação do Transporte Público para pessoas com mobilidade reduzida
- Adequação do Sistema Viário para pessoas com mobilidade reduzida
- Adequação de edificações de uso público ou coletivo de acordo com a NBR 9050/2001

Essas diretrizes buscam garantir a universalidade da acessibilidade, prioritariamente nas áreas escolares, centro da cidade e locais de concentração de pessoas tais como centros educacionais,



bibliotecas, mercados, outros prédios públicos municipais, devendo estar incluindo nele o cronograma de implantação.

No PlanMob-BBD consideramos a interdependência entre os conceitos de mobilidade e acessibilidade, pois como citado anteriormente, a mobilidade aborda as questões de quantidade e qualidade dos deslocamentos com seus mecanismos de eficiência, segurança, acessibilidade, e refere-se às condições que possibilitem acesso e uso de forma igualitária por todos os cidadãos dos vários modos de deslocamento.

Diante disso, o objetivo geral foi diagnosticar quais são as condições de acessibilidade para portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida no município de Bebedouro, para identificar as propostas e respectivas prioridades nos planos de ação do PlanMob-BBD.

## 6.2- Metodologia

O presente estudo caracterizou-se como sendo qualitativo, e análise dos relatórios da atual situação de logradouros e dos prédios de uso público ou coletivo, realizado pela Coordenadoria Executiva de Acessibilidade da Prefeitura.

As coletas foram realizadas nas ruas centrais da cidade, onde foram analisadas vias públicas e estacionamentos, e em edificações públicas, escolas públicas, agências bancárias e outras edificações de uso comum, que se fizeram necessárias ao presente estudo.

Foram utilizados os seguintes instrumentos para a coleta de dados em formulário próprio, com a matriz para cálculo de percentual de adequação ou não de cada item analisado, sendo que os itens não aplicáveis não fizeram parte do cálculo.

Após a observação dos locais selecionados, foram feitos relatórios de campo com a avaliação feita pelos pesquisadores, e registradas recomendações que se fizeram necessárias.

Os cálculos dos percentuais de adequação foram feitos por meio de uma planilha eletrônica, e posteriormente foram categorizados em: adequado, inadequado e não se aplica, conforme modelo abaixo:

Tabela 63 - Legenda para matriz de cálculo dos percentuais de aplicabilidade

Conceito	Legenda
1,0	Adequado
0	Inadequada
NA	Não se Aplica

Fonte: Coordenadoria Executiva de Acessibilidade



Alguns itens analisados nas edificações são comuns para todos os locais observados, dentre eles estão os sanitários, os estacionamentos, as larguras das portas, a presença ou não de projeto de acessibilidade e a sinalização visual e tátil.

Os sanitários destinados às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida devem obedecer aos parâmetros da norma da ABNT NBR 9050/2004 no que diz respeito à instalação de bacia, mictório, lavatório, boxe de chuveiro, acessórios e barras de apoio, além das áreas de circulação, transferência, aproximação e alcance. Os sanitários e vestiários acessíveis devem localizar-se em rotas acessíveis, próximos à circulação principal, preferencialmente próximo ou integrado às demais instalações sanitárias, e serem devidamente sinalizados. Os sanitários e vestiários de uso comum ou uso público devem ter no mínimo 5% do total do total de peças instaladas adaptados para a acessibilidade, respeitado no mínimo um para cada sexo.

Foram analisados 18 edificações públicas municipais, subdivididas conforme os usos descritos no Tabela 64.

Tabela 64- Usos dos locais pesquisados

Uso	Qtd
Cultura	2
Esporte	2
Saúde	2
Serviço Funerário	2
Abastecimentos	2
Terminal Rodoviário	1
Promoção e Assist. Social	6
Legislativo	1
Total	18

Fonte: os autores

Foram também inspecionadas 31 escolas municipais, identificadas pelos seus respectivos atendimento, como indicado no quadro 65.



Tabela 65- Escolas Municipais pesquisas

Instituição	Quantidade
CEMEI	14
EMEI	6
EMEB	10
SEMEB	1
Total	31

Fonte: Coordenadoria de Acessibilidade

O transporte coletivo municipal foi avaliado quanto à rota de linhas, infraestrutura de pontos e adequação de veículos.

### 6.3- Resultados

#### 6.3.1- Estacionamentos

Os estacionamentos localizados nas vias públicas serão reservados, pelo menos, dois por cento do total de vagas para veículos que transportem pessoas deficientes, sendo assegurada no mínimo circulação de pedestres, com especificações técnicas de desenho e traçado, conforme o estabelecido nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT (Decreto 5.296/04).

Os estacionamentos externos ou internos das edificações de uso público ou de uso coletivo que transportem pessoa portadora de deficiência física ou visual, deverão assegurar as vagas previstas no Tabela 66.

Tabela 66- Vagas Acessíveis

Estacionamentos Internos		
Vagas	Vagas Acessíveis	%
10	1	10%
30	2	7%
50	3	6%
80	4	5%
119	5	4%
>119	acima 119	5%

Fonte: Lei Municipal nº 3.580/2006



Todos os estacionamentos pesquisados possuem placa de sinalização para estacionamento exclusivo para PNE.

No que concerne à sinalização, o Decreto Federal nº 5.296/04, em seu artigo 26 considera que é obrigatória a existência nas edificações de uso coletivo, de sinalização visual e tátil para orientação de pessoas com deficiências auditivas e visuais, em conformidade com as normas técnicas de acessibilidade da ABNT. A sinalização visual é realizada a partir de textos ou figuras, e a tátil é realizada por meio de caracteres de relevo, em Braille ou figuras em relevo (ABNT 9050, 2004). Na cidade as sinalizações visuais estão de acordo com a norma, mas não foram encontradas sinalizações táteis.

### **6.3.2- Logradouros públicos**

As calçadas devem ter superfície regular, contínua, firme e antiderrapante em qualquer condição climática, e devem ser executadas sem mudanças abruptas de nível ou inclinações que dificultem a circulação dos pedestres.

Em Bebedouro a maioria das calçadas não se enquadra às normas técnicas de acessibilidade da ABNT. Quanto à existência de rampas e lombo-faixas, verificamos que as calçadas do Centro apresentam-se com número elevado de rampas, devidamente sinalizadas, recentemente construídas, mas existem ainda rampas no comércio e acesso a edificações que devem ser reconstruídas para atendimento das normas técnicas.

Não existem ainda semáforos sonoros, ou com botoeiras para atendimento de pessoas com perda de visão, assim como calçadas e rampas com piso tátil.

### **6.3.3- Escolas**

Conforme a Norma 9050 (ABNT, 2003), nas escolas deve existir pelo menos uma rota acessível interligando o acesso de alunos às áreas administrativas, de prática desportiva, de recreação, de alimentação, salas de aula, laboratórios, bibliotecas e demais ambientes pedagógicos. Todos esses ambientes devem ser acessíveis.

Pelo menos 5% dos sanitários, com no mínimo um sanitário para cada sexo, de uso dos alunos, devem ser acessíveis, de acordo com as normas citadas anteriormente sobre sanitários.

Todos os elementos do mobiliário urbano da edificação como bebedouros, guichês e balcões de atendimento, bancos de alvenaria, entre outros, devem ser acessíveis. As escadas e rampas devem ser providas de corrimãos.



De todas as escolas, apenas os EMEI conseguiram atingir um percentual de adequação maior que 40%, ficando o restante das escolas abaixo desse valor. A EMEI Dulcinéia de Rosis Garrido foi a que atingiu melhor avaliação.

#### **6.3.4- Demais Prédios Públicos**

Além dos lugares citados anteriormente, os mesmos itens foram analisados em vários locais, como cartórios, bibliotecas, secretarias, fórum, hospitais, delegacias, conselho tutelar, polícia civil e militar, prefeitura, ginásios, câmara de vereadores, correios, bem como faculdades, entre outros.

Destes locais, percebemos que o CEJUSC e polícia civil e militar apresentaram-se pouco adequados. Dentre os hospitais, nenhum se apresentou totalmente adequado, porém todos possuem sanitários acessíveis. A biblioteca municipal está adequada

Os ginásios municipais estão inadequados. A câmara de vereadores está inadequada quanto ao acesso (rampas e escadas, balcão de atendimento, bebedouro acessível entre outros itens).

Todos os cartórios encontravam-se pouco adequados.

Quando se fez a análise das agências bancárias, e outros prédios públicos ou de uso coletivo, conforme está previsto na norma da ABNT 9050/2004, os balcões e os equipamentos de autoatendimento devem atender às seguintes regras:

Os balcões devem ser acessíveis a PRC (pessoas em cadeiras de rodas), devendo estar localizados em rotas acessíveis com altura máxima de 90 cm.

Os balcões de caixas para pagamento devem disponibilizar no mínimo 5% para PNE, e 10% deverão ser adaptáveis para acessibilidade.

Nos locais que houver equipamentos de autoatendimento, deve ser previsto pelo menos um equipamento para cada tipo de serviço e estar acessível para PRC (ABNT 9050/2004).

Das agências que cumprem essas regras, duas possuem balcões de atendimento adequados, e seis agências enquadram-se como parcialmente adequadas.

O uso do elevador vertical deve atender integralmente ao disposto na ABNT NBR 13.994/2000, quanto à sinalização, dimensionamento e características gerais. Externamente ao elevador deve haver sinalização tátil e visual informando: a) instrução de uso, fixada próximo à botoeira; b) indicação da posição para embarque; c) indicação dos pavimentos atendidos. Em elevadores verticais ou inclinados deve haver dispositivo de comunicação para solicitação de auxílio nos pavimentos e no equipamento, assim como sinalização tátil e visual, informando: a) instrução de uso do equipamento, fixada próximo à botoeira; b) indicação da posição para embarque; c) indicação dos pavimentos atendidos.

Apenas no Fórum e na Unifafibe encontramos elevador, e em locais como a Prefeitura e algumas unidades de saúde não foram encontradas elevadores ou plataformas.



### 6.3.5- Transporte Coletivo

Os pontos de ônibus não apresentam nenhuma condição de acessibilidade, e nos pontos que possuem assentos, não há local reservado para cadeirantes e assentos para obesos. Não foi encontrado também piso tátil em nenhum ponto.

Os veículos atualmente atendem à acessibilidade, pois a partir de agosto todos os veículos em operação possuem plataforma elevatória, espaço para cadeirantes e assentos para obesos.

No transporte escolar não foi encontrada a acessibilidade na frota própria da Prefeitura.

## III- CENÁRIOS OU ALTERNATIVAS

A partir dos estudos que compõem a etapa do Diagnóstico e Análises, foram elaborados cenários ou alternativas que pudessem indicar novas demandas à administração municipal com vistas à mobilidade para o horizonte adotado de 2025.

As propostas para os Planos Setoriais levam em consideração os diagnósticos da situação atual e os prognósticos – que são os cenários onde as propostas poderão se realizar.

Os **Cenários** onde se desenvolverão as propostas do **Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade** são aqui apresentados considerando o histórico do planejamento da mobilidade urbana em Bebedouro, as diretrizes do Plano Diretor Municipal de Desenvolvimento Urbano e Rural, das Políticas de Desenvolvimento Sustentável, de Mobilidade e Acessibilidade e Planos setoriais de Saneamento, Educação e Saúde e a previsão de crescimento populacional.

Cenários urbanos, visam à compreensão dos Planos de Ação, em face da análise do diagnóstico, dos Planos Setoriais.

Os cenários aqui apresentados são baseados no Plano Diretor Municipal de Desenvolvimento Urbano e Rural, em sua versão do ano de 2006 e alteração de 2011, na Projeção das Populações Municipais por Sexo e Idade 1991-2025.

Esse embasamento ainda considera as diretrizes das Políticas de Desenvolvimento Econômico Sustentável, de Mobilidade e Acessibilidade e os Planos setoriais de Saneamento, Educação e Saúde.

Entre os aspectos analisados neste documento, a maioria diz respeito às condições do sistema viário, suas barreiras, deficiências, transporte coletivo, especialmente focado nas áreas urbanas da sede, distritos e povoados do município.





## 1- Histórico da Mobilidade

O histórico de Mobilidade em Bebedouro, não apresenta ações planejadas dentro de um contexto de atender a integração dos novos loteamentos com área central, onde se concentra o comércio local, principais serviços públicos, agências bancárias, entre outros.

Ao longo desses anos, apesar da existência do Plano Diretor desde 1997, a maioria dos projetos ligados às diretrizes não foram realizados, outros foram implantados mas dentro de uma visão que não privilegiou a articulação entre o sistema viário, transporte coletivo e uso e ocupação do solo – o tripé que estrutura o planejamento urbano.

Neste momento de elaboração do PlanMob-BBD, o diagnóstico indica um cenário onde são lançadas as propostas para a mobilidade e acessibilidade em Bebedouro e apresenta um histórico onde tais propostas terão dificuldade de serem implementadas no horizonte de 10 anos do Plano, e que levam a propostas gestão capacitação técnica e fiscalização.

### 1.1 Acessibilidade

A primeira legislação municipal que considerou a questão da acessibilidade às edificações foi a Lei 1382/79, com a alteração da lei 2783/98 a qual determina algumas condições para atendimento aos deficientes, como condições de corrimãos de escada e reserva de vagas em estacionamentos para deficientes, assim como bacias sanitárias para deficientes e acessibilidade em locais de reunião.

No Plano Diretor, Lei Complementar 2721/1997 já apresenta as condições necessárias para atendimento da NBR 9050/1994.

O Plano Diretor, Lei Complementar 43/2006 mantém as condições necessárias para atendimento da NBR9050/1994 e introduz as exigências para a acessibilidade no transporte coletivo no município.

A Lei Municipal 3691/2007 que instituiu a Política Municipal de Mobilidade e Acessibilidade e cria o programa para garantir a acessibilidade em prédios de uso público e coletivo e nos logradouros, como a adequação das calçadas.

Este breve histórico permite constatar que os desafios trabalhados neste PlanMob-BBD estão amparados em mais de 20 anos de pouca atenção que a cidade vem dando à acessibilidade, não sustentando os propósitos e compromissos aqui apresentados.

### 1.2 Sistemas Viário, de Circulação e de Trânsito

As vias públicas dão forma à malha urbana, ao mesmo tempo delimitam e articulam bairros e áreas com realidades sociais diversas. Sua definição em tempos passados, tempos que não se preocupava com o gabarito das ruas e estas eram dimensionadas para o tráfego de pequenos veículos de tração animal, ou os primeiros veículos automotores e a posterior falta de planejamento para garantir o



aumento dos gabaritos e atender o crescente tráfego produzido pelo aumento do número de veículos, a concentração de atividades comerciais e de serviços na área central. Nas áreas industriais e serviços logísticos constata-se a falta de infraestrutura viária em quantidade e qualidade para atender às necessidades dessas atividades, o que dificulta a operação e serviços correlatos, produzindo transtornos para as empresas e moradores do entorno.

Verifica-se que pouco tem sido feito nesse sentido e no PlanMob-BBD isso deve ser objeto de ações determinadas para mudança desse prognóstico nada promissor ao desenvolvimento sustentável do município.

Algumas características do sistema viário mostram na verdade o perfil do administrador público da época, como algumas grandes avenidas como a Pedro Paschoal, a Osvaldo Perrone, Francisco Martins Alvarez, Amelia Bernardini Cutrale, e outras como alargamento do leito carroçável em detrimento da acessibilidade das calçadas. Essa postura de alargamento do leito carroçável

A partir da aprovação da Lei 2721 de 29/10/1997 que instituiu o primeiro Plano Diretor de Bebedouro, elaborado de forma participativa, antes mesmo do que estabelecido em 2001 pelo Estatuto da Cidade, os gabaritos foram estabelecidos, porém faltou fiscalização adequada para assegurar o cumprimento da norma legal.

A setorização e a definição das zonas de uso e ocupação do solo, não foram suficientes para que as administrações municipais entendessem a importância da manutenção e ampliação da implantação de eixos estruturais para ordenar o crescimento e controlar a forte polarização da área central. Deveria ser fundamentada a concepção linear de ocupação do solo considerando a interação entre o Uso do Solo, o Sistema Viário e o Transporte Coletivo, elementos que constituem ações integradas necessárias no planejamento e desenvolvimento de qualquer município.

Precisamos seguir o exemplo de outros municípios que nos quais o planejamento passou da teoria à prática.

Os Decretos 11502/2015 estabelece o perímetro da Zona Azul e o 11503/2015 as restrições de acesso de veículos de carga e descarga ao interior dessa área, com ênfase para as ruas de pedestres.

Bebedouro não possui uma estrutura cicloviária, apesar do número elevado de ciclistas, especialmente o trabalhador de baixa renda e adolescentes.

As ações de Trânsito são de competência municipal feitas através do Departamento de Trânsito e Transporte e com controle do Conselho Municipal de Trânsito que atualmente é pouco ativo.

A fiscalização de responsabilidade estadual através da Polícia Militar e pelo convênio com o município, a Guarda Municipal atua de forma complementar.

### 1.3- Transporte Coletivo



Até julho de 2015 o transporte coletivo funcionou em caráter precário. Em 2014 foi licitada a concessão do transporte coletivo e assinado o contrato em fevereiro de 2015 para início de operação em agosto de 2015. O Plano Diretor que definiu os eixos estruturais com a interação entre o transporte coletivo, sistema viário e uso do solo, com a implantação da linhas para o Hospital Julia Pinto Caldeira.

A concepção do Plano Diretor é de priorizar o transporte de massa sobre o individual.

Na licitação do transporte coletivo está prevista a integração, mas não deixa claro que essa integração será tarifária, o que acarretará um custo excessivo para o usuário se essa integração tarifária não se tornar realidade. Estão em operação 4 linhas atendendo os eixos norte-sul e leste-oeste, com pequenas variações, porém estão em estudo algumas alterações para melhor atender ao usuário.

Será implantado, no prazo de 60 dias a partir do funcionamento do novo serviço, Programa de Comunicação com os Usuários, através de Central de Informações de acesso gratuito para reclamações, e serviços por internet e por telefone, quadro divulgação de linhas trajetos e horários.

O transporte coletivo não atende aos distritos de Botafogo, Turvinia e povoado de Andes, apesar da diretriz contida no parágrafo 2o. do artigo 93 Plano Diretor (LC43/2006).

#### **1.4 Transporte Comercial**

O serviço de transporte comercial na cidade de Bebedouro é distribuído em três categorias distintas: táxi; transporte escolar e fretamento.

O serviço de taxi foi regulamentado pela lei 3520/2005, alterado pela lei 3762/2008 que foram

A lei 4525/2012 regulamenta o serviço de transporte de passageiro (taxi, fretamento), mas não deixa claro como funcionará o que deverá ser regulamentado por decreto, inclusive o transporte escolar.

#### **1.5 - Fretamento**

Os problemas gerados pelo fretamento de ônibus para o transporte escolar dos alunos da UNIFAFIBE que é um grande polo gerador de tráfego com 51,8% dos alunos se deslocando com o uso do Transporte Coletivo Intermunicipal, 1,4% com Transporte Coletivo Urbano, e 2,6% por Van ou Peruas, totalizando 56,0 %. Em menor escala o IMESB possui os mesmos impactos socioambientais ocasionados pelo embarque e desembarque dos alunos no início e término das aulas no período noturno. Esses impactos demonstram que no horizonte deste plano, que é de 10 anos, será necessário instalar um terminal para essa movimentação nas proximidades das instituições de ensino, com infraestrutura para estacionamento, além de sanitários para os motoristas. O maior problema detectado é na Unifafibe e com hoje o estacionamento destes ônibus é feito provisoriamente nas instalações do Sambódromo isso ocasiona a degradação e desvio de uso da área.



O embarque e desembarque feito de forma precária no entorno da UNIFAFIBE ocasiona um número elevado de deslocamentos a pé nesse entorno com cerca de 63% dos alunos ou seja aproximadamente 2000 alunos se deslocando a pé em até 2 quadras e indicam a necessidade de aumentar o gabarito e melhorar as calçadas nessa área.

Essa tendência indica a necessidade de alteração do Plano Diretor (Anexo 1- Quadro 3), deixando mais claro a exigência de área para embarque e desembarque de passageiros nestes tipos polos geradores de tráfego, apesar de previsto dentro do instrumento de Avaliação de Impacto de Vizinhança, mas pouco utilizado na prática.

#### **1.6- Transporte de Cargas**

Até a década de 1990, a economia de Bebedouro estava alicerçada na monocultura da laranja e na sua cadeia produtiva, inclusive com pequenas e grandes indústrias processadoras da fruta. Após essa década houve progressivo aumento da área de cana e diminuição da área de citros, mas concomitantemente começaram a surgir as empresas de logística e ou transportadoras melhor estruturadas para atender o transporte de carga das indústrias locais e regionais. Associado ao processo de urbanização, essas empresas começaram a se localizar nas marginais às rodovias que cortam da área urbana do município. Tal fenômeno induziu fluxos diversos de veículos para áreas anteriormente de predominância residencial, condicionada pelas leis de zoneamento, preconizadas pelo Plano Diretor de 1997.

O Plano Diretor de 2006 consolida essas áreas como industriais de médio e grande porte, porém, muitas dessas vias não possuem infraestrutura destinadas a esse tráfego em função tanto do número de veículos como de seu tamanho.

Apareceram nesse período, empresas de serviço de remessa de encomendas que antes eram realizadas apenas por ônibus interurbanos, aproveitando a capacidade ociosa de carga em viagens regulares de transporte de passageiros.

A necessidade de implantação do Terminal de Carga deve ser avaliada no horizonte do PlanMob-BBD considerando-se a sua relação com o uso do solo e hierarquia do sistema viário, com a intenção de concentrar, em área específica e adequadamente localizada, as empresas de transportes de carga; desviar o tráfego pesado das vias públicas da cidade; criar centro de armazenamento e transbordo de mercadorias; facilitar a comercialização com as empresas atacadistas e de logística e indústrias buscando e promover benefícios e facilidades para motoristas e ajudantes, como a diminuição do tempo de espera entre carga e descarga, possibilitando a aquisição de cargas (mercado de fretes).

No sentido de disciplinar o serviço de carga e descarga, estacionamento e circulação de mercadorias na área central da cidade, até então sem regulamentação, foi sancionada a lei 4887 /2014 que



disciplina o trânsito e tráfego de veículo de carga no município de Bebedouro e definiu-se, por decreto municipal, um perímetro no qual esses serviços obedeceriam a horários e locais, conforme o porte dos veículos de cargas urbanas, considerando a necessidade de compatibilizar o funcionamento das atividades comerciais e de serviços com a fluidez tráfego.

Nota-se a necessidade de ampliar esse conceito para criação de Zona Central de Tráfego- ZCT, indicando a restrição de alguns modelos de veículos, baseados em sua tonelagem, com o estabelecimento e horários específicos para carga e/ou descarga na região central da cidade, disciplinar calçadas e similares, a fim de reduzir os impactos negativos sobre o sistema viário e a circulação de pessoas em geral.

Bebedouro foi durante muitas décadas um entroncamento rodoferroviário significativo no que tange à exportação de produtos agrícolas (Porto de Santos), bem como de passageiros.

Hoje a ferrovia esta desativada que provoca significativa diminuição de oportunidades para a expansão das empresas logísticas por falta de Terminal Intermodal.

#### **1.7- Estacionamentos**

Conforme se verifica a tendência de uso e ocupação do solo na área central, que fortalece o uso comercial e de serviços em detrimento do uso residencial, aumenta o fluxo de veículos na região e cresce a necessidade de maior disponibilidade de estacionamentos privativos, pois os estacionamentos em logradouros não são suficientes para atender a demanda crescente

Este cenário fica claro nas ruas Valim, Orlando França de Carvalho, José Francisco Paschoal, Vanor Junqueira Franco, Tobias Lima, Rubião Junior, Prudente de Moraes, General Osório, Oscar Werneck, Brandão Veras e Avenida Raul Furquim entre outras e indica também a necessidade de disponibilizar o transporte coletivo de qualidade no setor.

Essa tendência também se constata em avenidas e entorno de outras macrozonas, como as Avenidas Prefeito Martins Alvarez, Pref. Joaquim Alves Guimarães, José Augusto de Carvalho, Pref. Edne José Piffer, Higídio Veraldi, Osvaldo Perrone, Maria Dias e São Francisco e reforça a necessidade de nesses locais também desenvolver maior exigência quanto ao cumprimento da legislação que exige os estacionamentos privativos.

#### **2.1- Crescimento Populacional (1991-2025)**

A município de Bebedouro cresceu nas duas ultimas décadas abaixo do crescimento populacional do Estado que foi de 17,6% na década de 90 e 11,6% na década de 2000 conforma censo do IBGE. Bebedouro nesta década praticamente ficou com a população estável crescendo apenas 0,3% como pode ser visto na tabela 67.



Tabela 67- Crescimento Populacional - Taxa Média Anual

CENSO	MUNICÍPIO	TX MÉDIA	URBANA	TX MÉDIA	RURAL	TX MÉDIA
1940	28194		12290		15904	
1950	27238	-0,34%	11901	-0,32%	15337	-0,36%
1960	31961	1,73%	18865	5,85%	13096	-1,46%
1970	37816	1,83%	29487	5,63%	8239	-3,71%
1980	46029	2,17%	39825	3,51%	6204	-2,47%
1991	67752	4,29%	61986	5,06%	5766	-0,64%
2000	74.815	6,95%	69.964	8,41%	4.851	-2,42%
2010	75.035	1,19%	71.442	1,70%	3.593	-4,19%

Fonte: IBGE

As projeções populacionais para o ano de 2025 mostram ainda um crescimento maior que o da década anterior, mas ainda pequeno considerando o crescimento ocorrido nas décadas anteriores a 2000, mostrado na Tabela 68.

Tabela 68- Estimativa do Crescimento Populacional

Ano	População		
	Urbano	Rural	Total
1991	61986	5.766	67752
2000	69.964	4.851	74815
2010	71.442	3.593	75035
2011	71978	3505	75439
2012	72518	3418	75846
2013	73062	3334	76254
2014	73610	3252	76665
2015	74162	3172	77078
2016	74718	3094	77494
2017	75278	3018	77911
2018	75843	2944	78331
2019	76412	2872	78753
Ano	População		
	Urbano	Rural	Total
2020	76985	2801	79177
2021	77562	2732	79604
2021	78144	2665	80033
2023	78730	2600	80464
2024	79321	2536	80898
2025	79916	2473	81334



Fonte: adaptado do IBGE

A estimativa de crescimento foi calculada pelo método geométrico, em termos técnicos, para se obter a taxa de crescimento ( $r$ ), subtrai-se 1 da raiz enésima do quociente entre a população final ( $P_t$ ) e a população no começo do período considerado ( $P_0$ ), multiplicando-se o resultado por 100, sendo "n" igual ao número de anos no período.

$$r = \left[ \left( \sqrt[n]{\frac{P_t}{P_0}} \right) - 1 \right] \times 100$$

Em suma, em 10 anos o crescimento estimado será de 5,23%, ou seja 4.255 habitantes que irão aumentar os problemas já vivenciados hoje.

## 2.2- Potencial e Reserva de Uso e Ocupação do Solo

Potencial de ocupação nas zonas hoje existentes permitem o adensamento do centro da cidade de Bebedouro, e ainda estoque de terras para ocupação no setor sul, norte e oeste, que permite aumentar o potencial construtivo e quando transformado este potencial em população, aumentar em mais de 100% a previsão de acréscimo de população para todo município até 2025

Por este motivo e pela eficiência e manutenção da relevância da máquina pública, faz-se necessário o estudo do impacto da ampliação destes serviços na atual estrutura urbana e no orçamento público municipal. Desta forma também, garantir que o planejamento urbano municipal forneçam base concreta e realista à decisão responsável dos gestores municipais sobre os investimentos públicos.

## IV- PLANOS DE AÇÃO

### 1- Diretrizes Gerais

As diretrizes gerais estabelecidas neste Plano consideram como horizonte o ano de 2025, com revisões periódicas, relativas à mobilidade e acessibilidade urbana, e objetivam a promoção da cidadania e inclusão social, o aperfeiçoamento institucional, regulatório e da gestão, mediante ações integradas de desenvolvimento urbano, de mobilidade e de proteção ao meio ambiente, conforme definido pelo Ministério das Cidades.

Neste capítulo são apresentadas as diretrizes gerais para os temas de Acessibilidade, Sistemas Viário, de Circulação e de Trânsito, Transporte Coletivo e Comercial de Passageiros, e Transporte de Cargas Para tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social, as estratégias propostas pelo



PlanMob-BBD são:

I- Acessibilidade econômica: implantação da política tarifária do transporte coletivo com vistas a proporcionar maior inclusão social, onde se pretende reduzir a tarifa do transporte coletivo para a população de baixa renda segundo critérios que possam ser efetivamente gerenciados pelo poder público, evitando evasão e penalização dos demais usuários.

Em paralelo, são sugeridas ações de redução da tarifa cobrada para todos através de estudos de aplicação de subsídios, integração e desonerações tributárias, desde que se mostrem viáveis e se encontre fontes de custeio;

II- Acessibilidade universal: ações e políticas que garantam a acessibilidade física para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade por meio da aplicação dos requisitos legais vigentes aos projetos públicos e fiscalização do cumprimento das leis junto às ações privadas; adequação da infraestrutura e da frota de veículos, em conformidade com os requisitos de acessibilidade universal;

III- Garantia de cobertura espacial e temporal para atendimento aos usuários de transporte público.

### 1.1 Acessibilidade

#### Objetivo

Aperfeiçoar e ampliar a Acessibilidade no Município de Bebedouro, entendida acessibilidade como a possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança, autonomia e rapidez, das edificações públicas e privadas, dos espaços, equipamentos e mobiliário urbanos, dos serviços de transporte e dos sistemas de informação públicos, pela população em geral, em especial por pessoas portadoras de deficiência física, idosos ou com mobilidade reduzida.

Garantir a valorização do espaço urbano nas intervenções de mobilidade, atuando em parceria com os demais órgãos e entidades da Administração Pública.

#### Tema 1 - Legislação Municipal

##### Metas

- Aperfeiçoar e ampliar a acessibilidade às edificações públicas e privadas, mediante a adequação da legislação municipal às exigências da legislação federal referentes à aprovação de projetos de construção, reforma e ampliação, e ao licenciamento de atividades comerciais e de prestação de serviços.

- Aperfeiçoar e ampliar a acessibilidade nos passeios, mediante a adequação da legislação municipal que regulamenta a construção e reforma dos passeios, bem como as intervenções das concessionárias.

- Aperfeiçoar os mecanismos e os procedimentos de aplicação da legislação federal e municipal na aprovação de projetos, na fiscalização e na informação à população.





## **Tema 2- Transporte Público**

### **Metas**

- Ampliar e aperfeiçoar a acessibilidade ao transporte coletivo dotando a frota de infraestrutura física e operacional adequada para utilização por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.
- Ampliar e aperfeiçoar a acessibilidade ao transporte coletivo dotando os terminais e pontos de parada de equipamentos e infraestrutura adequados para utilização por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.
- Implantar Sistema Integrado de Transporte Escolar do Ensino Especial, visando atender a demanda existente e a estimada até 2025 para o transporte escolar de ensino especial.
- Desenvolver Sistema Serviço de Táxi Especial visando atender a demanda existente e a estimada até 2025.

## **Tema 3- Circulação e Sistema Viário**

### **Metas**

- Ampliar a acessibilidade nos passeios melhorando a sua qualidade mediante a construção ou reforma do pavimento e a inclusão de itens de acessibilidade, tais como rampas ou similares de travessia e rotas acessíveis.
- Compatibilizar a arborização urbana com a acessibilidade nos passeios.
- Compatibilizar o posteamento de energia e iluminação com a acessibilidade nos passeios.
- Ampliar a segurança na travessia de vias para as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida implantando sinalização semafórica adequada às especificidades desse público alvo.
- Ampliar a autonomia, segurança e rapidez na circulação de pessoas com deficiência e idosos dotando as vias públicas de estacionamento exclusivo em locais priorizados e de acordo com a legislação pertinente.
- Ampliar a autonomia, segurança e conforto das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida na circulação sobre os passeios mediante a realocação de mobiliário urbano com localização inadequada, o aperfeiçoamento da fiscalização e a adequação da legislação referente à implantação do mobiliário urbano.

## **Tema 4- Equipamentos Urbanos Municipais**

### **Metas**

- Ampliar e aperfeiçoar a acessibilidade aos equipamentos administrativos, sociais e de uso coletivo, através da implantação de infraestrutura nas edificações que permitam o acesso e utilização por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, de acordo com a legislação federal e normas técnicas específicas.



#### **Tema 5- Edifícios de Uso coletivo**

##### **Metas**

- Ampliar e aperfeiçoar a fiscalização na aprovação de projetos, emissão de habite-se nas edificações de uso coletivo, através da capacitação dos agentes e aumento do corpo de fiscais.

#### **1.2- Sistema Viário, de Circulação e de Trânsito**

##### **Objetivo:**

Promover a mobilidade urbana em Bebedouro, de modo sustentável, induzindo a consolidação da malha viária urbana existente, direcionando e regulando investimentos futuros na infraestrutura viária geral, enfocando a mobilidade com menores fatores agressivos à vida humana e ao meio ambiente, priorizando os deslocamentos a pé, de bicicleta e de transporte coletivo.

#### **Tema 1- Legislação Federal, Estadual e Municipal**

##### **Metas**

- Atualizar a legislação municipal referente aos Sistemas Viário, de Circulação e de Trânsito, além de compatibilizá-la com os demais Planos Setoriais, atendendo as diretrizes do Plano Diretor, a evolução da cidade, as novas tecnologias, e compatibilizando com a legislação Federal e Estadual.

#### **Tema 2- Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo**

##### **Metas**

- Consolidar as diretrizes do Plano Diretor, por meio de legislação que contemple normas e parâmetros para o Uso e Ocupação do Solo, compatibilizados com o Sistema Viário, Transporte Coletivo, Meio Ambiente e com as questões de natureza socioeconômica.

#### **Tema 3- Classificação, Tipologia e Hierarquização do Sistema Viário**

##### **Metas**

- Eliminar eventuais conflitos entre o uso e ocupação do solo e a classificação viária, e rever a classificação viária segundo o zoneamento.
- Estabelecer a relação de identidade entre a classificação viária do Plano Diretor e a classificação do Código de Trânsito Brasileiro – CTB.
- Ampliar as áreas de calçada e de ruas preferenciais de pedestres, principalmente na Área Central.
- Implantar o sistema cicloviário da cidade, através de Programa Cicloviário.



- Aumentar a capacidade das interseções complexas do Sistema Viário Estrutural, através da viabilização de construção de *obras de arte* -pontes e viadutos.
- Promover a segurança na circulação de pedestres e veículos de tração humana e animal, nas vias urbanas do município.
- Adequar a infraestrutura à função que a via exerce no contexto do Sistema Viário Estrutural Básico Urbano e Rural assegurar sua trafegabilidade, e melhorar as condições das referidas vias.
- Melhorar a infraestrutura das vias públicas, através da pavimentação e manter a pavimentação existente em boas condições de conservação.

#### **Tema 4- Utilização do Sistema Viário Básico**

##### **Metas**

- Estruturar o Sistema Viário para proporcionar melhores condições de deslocamento de pedestres, ciclistas e do transporte coletivo.
- Assegurar mobilidade adequada para as diversas regiões da cidade;

##### **a- Políticas e ações relativas ao transporte não motorizados**

**Transporte Não Motorizado:** ações e políticas relativas aos deslocamentos realizados por modos de transporte não motorizados e sua integração aos demais modos de transporte e adequação à política municipal de promoção da saúde da população.

##### **a.1- Ações e políticas relativas ao modo a pé:**

Contempla os deslocamentos a pé, a rede de caminhada necessária para a realização destes deslocamentos e todos os aspectos relativos como sinalização, iluminação, segurança, acessibilidade universal, entre outros aspectos.

Considerando o modo a pé como prioritário nas políticas públicas, o PlanMob-BBD prevê um conjunto de ações relativas:

- Elaborar rede de caminhada a pé: composto de calçadas e travessias de forma hierarquizadas, associadas ao uso do solo através da criação do instrumento do Mapa de Classificação de Calçadas (Anexo 1 - Mapas Temáticos), que considera tratamento para pedestres nas calçadas das centralidades e da rede estruturante de transporte de toda a cidade. Nas calçadas consideradas prioritárias desenvolver e incentivar melhorias nos passeios, acessos aos prédios públicos, Escolas, Centros Universitários e nos pontos de travessia, através do aumento do tempo de verde para os pedestres nas travessias

**Metas**

- Desenvolver programa para as calçadas consideradas prioritárias com melhorias nos passeios, acessos aos prédios públicos, Escolas, Centros Universitários e nos pontos de travessia, através do aumento do tempo de verde para os pedestres nas travessias.
- Reverter a tendência de queda da participação do modo a pé, aumentando o percentual de pessoas que adotam ou mantêm esse modo como opção e não por falta de capacidade de pagamento de outros modos; considerar o tratamento para pedestres e seus custos como parte integrante dos projetos de transporte coletivo.
- Revitalizar a área central para utilização plena da infraestrutura instalada, priorizando a circulação não-motorizada, desenvolvendo caminhos preferenciais para pedestres, com percursos mais utilizados.
- Definir Zonas de Baixa Velocidade: identificação de vias que para receber medidas de moderação do tráfego, iniciando com a implantação de limitação de velocidade para 30 km/h nestas vias de forma a permitir o compartilhamento do leito viário por modos motorizados e não motorizados com maior segurança.
- Fiscalizar e adotar posturas: promovendo de ações de fiscalização nas calçadas e travessias para o cumprimento das regras de acessibilidade (ABNT NBR 9050:2004) e do Código de Posturas do Município (Lei nº 2131/1991); ampliação da fiscalização de respeito à legislação de trânsito que estabelece a prioridade ao pedestre em travessias não semaforizadas.
- Educação, informação e promoção: ampliação dos projetos de desenho urbano realizados na Área Central desde 2002 para as centralidades regionais, considerando aspectos como sinalização indicativa específica para pedestres, iluminação específica dos passeios e travessias e ações de promoção do modo a pé, como passeios turísticos; criação de facilidades para os deslocamentos a pé em toda a cidade.
- Adequar 30% das calçadas no Centro no 1º ano e 100% em 4 anos.
- Adequar 100% das calçadas da área urbana e não permitir através da fiscalização a execução de calçadas que não atendam aos padrões estabelecidos no Plano Diretor em 10 anos.

**a.2- Ações e políticas relativas ao modo bicicleta:**

Considerar os deslocamentos realizados por bicicleta, desenvolvendo rede de ciclovias e ciclo faixas e bicicletários, assim como a infraestrutura de apoio necessária para a realização destes deslocamentos como sinalização, iluminação e segurança, entre outros aspectos.

**Metas**

- Implantar ações relativas à bicicleta que contempla um conjunto de ações para promover o seu uso na cidade:



- Implantar a rede de ciclovias e ciclo faixas em todas as áreas do município, apresentada no Anexo 5, especialmente como modo alimentador do transporte coletivo urbano e intermunicipal, prevendo a implantação de bicicletários junto à rodoviária e pontos de integração;
- Identificar e implantar rede de ciclo rotas ou rotas cicláveis que incluem as vias identificadas com Zona baixa velocidade, onde a velocidade é limitada a 30 km/h, e ruas sinalizadas como de tráfego compartilhado entre veículos motorizados e bicicletas.
- Ampliar e estimular o uso da bicicleta, por meio da integração aos demais modos de transporte, principalmente o transporte coletivo, da melhoria da oferta de equipamentos e infraestrutura, da sinalização indicativa para o ciclista, de ações educativas focadas em segurança, da implantação de paraciclos, bicicletários e de sistema de informação para o deslocamento por bicicletas, dentre outras.
- Elevar a participação do modo bicicleta em 3% em cinco anos, patamares compatíveis com a criação da rede cicloviária, considerando que são conforme pesquisa de origem e destino estimados em 1% do total de deslocamentos com a implantação da rede completa e demais ações previstas, prevendo a integração com o transporte coletivo.

#### **b- Ações e políticas relativas ao sistema viário rural**

##### **Metas**

- Estruturar Plano de Manutenção Preventiva e Corretiva de Estradas Rurais.
- Cadastrar as estradas rurais, desenvolvendo o gabarito previsto no Plano Diretor e reabrindo as que estão fechadas, mas são prioritárias para o deslocamento de insumos e safras agrícolas.

#### **c- Ações e políticas relativas ao estacionamento público**

##### **Metas**

Considera toda a infraestrutura de estacionamento disponível em Bebedouro tanto pública como privada, especialmente na Área Central, e está integrada às diretrizes do planejamento urbano municipal para que contribua para a racionalização da matriz de transportes do Município.

- Definir políticas de preço para cada modal no sentido de priorizar a utilização dos sistemas de transporte coletivo e não motorizados e desestimular o uso do automóvel, especialmente na área Central da cidade, onde se registram congestionamentos e dificuldade para estacionar.
- Aumentar o número de vagas do estacionamento rotativo na Área Central para atender a demanda atual e não prever após atendimento dessa demanda reprimida o aumento de vagas de forma a no futuro desestimular o uso do transporte individual motorizado.
- Definir as áreas de estacionamentos dissuasórios integrados ao sistema de transporte urbano ou seja desestimular o uso de transporte individual pela escassez de estacionamento.



- Manter coerência entre os preços cobrados pelos serviços de mobilidade, estacionamentos em vias públicas de veículos de passageiros e de carga e eventuais cobranças por circulação que vierem a ser implantadas, estimulando modos não motorizados, coletivos e menos poluentes, garantindo o acesso mais democrático dos espaços públicos.

#### **Tema 5- Diretrizes de Arruamento e Previsão de Passagem de Rua**

##### **Metas**

- Proporcionar novas alternativas nos deslocamentos e facilitar acesso aos serviços e equipamentos públicos, adequando a capacidade do sistema viário em geral.
- Aumentar a mobilidade geral entre as diversas regiões da cidade carentes de ligações, reforçando as diretrizes de descentralização do plano Diretor;

#### **Tema 6- Barreiras Urbanísticas e Naturais**

##### **Metas**

- Adotar medidas visando ampliar a integração entre bairros e a facilitação da acessibilidade, com a eliminação ou reestruturação e aumento de transposições de barreiras urbanísticas.

#### **Tema 7- Polos Geradores de Tráfego**

##### **Metas**

- Aprimorar medidas visando reduzir os impactos socioeconômicos e ambientais causados pelos polos geradores de tráfego no sistema viário e de trânsito, bem como aperfeiçoar legislação pertinente.
- Aumentar a fiscalização na aprovação e implantação de novos projetos ou ampliações.
- Exigir nos polos geradores de tráfego terminais de embarque e desembarque quando esse processo causar impacto de vizinhança em especial na UNIFAFIBE.

#### **Tema 8- Componentes do Sistema Trânsito**

##### **Metas**

**Transporte Individual Motorizado:** diz respeito a todos os tipos de deslocamentos motorizados realizados individualmente ou através de compartilhamento com caronas:

**Automóvel:** refere-se às viagens realizadas por automóvel particular por qualquer motivo.

- Reverter a tendência de aumento de uso do automóvel, especialmente nas áreas e horários mais congestionadas da cidade, diminuindo seu uso no médio e longo prazo.

**Motocicleta:** se refere às viagens realizadas por motocicleta particular por qualquer motivo.

- Propor que os estacionamentos rotativos de motocicletas passem a ser pagos.



- Fomentar a segurança através de ações educativas e ações específicas para o modo.
- Reverter a tendência de aumento no uso de motocicletas, especialmente nas áreas e horários mais congestionados, diminuindo seu uso no médio e longo prazo;
- Aumentar a segurança para as pessoas que adotam esse modo de transporte, especialmente reduzindo vítimas fatais e graves através de aumento da fiscalização, programas de educação e conscientização.

#### **Tema 9- Pontos Críticos e Acidentalidade**

**Sistema Viário e Segurança:** contempla o sistema viário do Município, em conformidade com o mapa de hierarquização do sistema viário previsto na legislação urbanística municipal, utilizado tanto para a circulação de transporte coletivo quanto para a movimentação de cargas, assim como para o transporte motorizado individual considerando as medidas de segurança e trânsito necessárias para redução de acidentes.

#### **Metas**

- Priorizar a implantação de infraestruturas viárias priorizando a implantação de vias transversais, contendo: circulação viária; sinalização viária; projeto paisagístico; revitalização da infraestrutura do sistema viário; pavimentação; áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada.
- Priorizar as iniciativas, projetos e investimentos que potencializem a segurança no trânsito desenvolvendo projetos de educação no trânsito, com foco nos públicos mais vulneráveis, em especial, os pedestres, os idosos, os motociclistas e os jovens condutores.
- Priorizar a modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento com câmeras, controle do tráfego e orientação aos usuários, com vistas à melhoria da segurança no trânsito.
- Garantir retorno econômico, social e ambiental em relação aos investimentos no sistema viário, favorecendo os sistemas mais eficientes e seguros do ponto de vista do transporte.
- Implantar medidas para reduzir o número absoluto de acidentes, óbitos e grau de severidades no trânsito, através de programas e projetos específicos.

#### **Tema 10- Gestão de Modelo Institucional**

Os aspectos institucionais e de gestão contempla a identificação dos meios institucionais que assegurem a implantação e a execução do planejamento da mobilidade urbana.

#### **Metas**

- Garantir a adequada estrutura de gestão do órgão municipal de mobilidade urbana, promovendo a integração com outros órgãos do setor urbano, e mantendo instrumentos de controle social e participação popular adequados e eficazes para garantir transparência e legitimidade às ações do PlanMob-BBD.



- Readequar a estrutura organizacional das áreas de circulação, sistema viário e trânsito da Prefeitura de Bebedouro.
- Capacitar Corpo Técnico para tratar dos assuntos de mobilidade e acessibilidade em toda a estrutura organizacional da Prefeitura para uma visão integrada, ou seja o planejamento integrado.

#### **Tema 11- Sistema de Informação aos Usuários do Sistema Viário**

A Informação envolve os mecanismos de transferência de informações entre operadores, organismos de fiscalização e usuários dos serviços de mobilidade.

##### **Metas**

- Desenvolver e disponibilizar -Sistema de Informação no Transporte por Ônibus as informações para os usuários de todos os modos de transporte, inclusive pedestres e ciclistas, através da implantação de medidas que permitam a interligação da frota do município com uma central de operações em tempo real, possibilitando o seu controle e também o posicionamento de cada ônibus e permitindo informar os usuários a respeito dos horários exatos de chegada dos veículos em cada ponto de embarque e desembarque, prestando informações online aos passageiros já embarcados, além de acionar a polícia em caso de problemas de segurança.
- Ampliar a informação sobre os serviços de mobilidade de forma a garantir maior eficiência e eficácia e ampliar os canais de informação aos usuários de todos os modos de transporte, ampliando seu conhecimento e confiabilidade, utilizando-se das formas tradicionais e de tecnologias disponíveis como GPS, internet e celulares.
- Implantar e modernizar os diversos sistemas de controle e operação de tráfego e de sinalização de trânsito.
- Implantar "Portal de Transparência" para acompanhar e monitorar a aplicação das ações de PlanMob-BBD.

#### **Tema 12- Operação do Sistema Viário e do Trânsito**

##### **Metas**

- Promover melhores condições de circulação nas vias, com ênfase para os horários de pico, aumentando a capacidade do sistema viário, facilitando os deslocamentos do transporte coletivo e reduzindo a emissão de poluentes.

#### **Tema 13- Fiscalização de Trânsito**

##### **Metas**





Promover a efetiva atuação da Polícia Militar e em especial a Guarda Municipal como Autoridade Municipal de Trânsito.

#### **Tema 14- Educação para a Mobilidade**

##### **Metas**

- Promover uma melhor convivência nas vias públicas de todos os seus usuários e suas particularidades, por meio de campanhas educativas, comportamentais e institucionais.

#### **Tema 15- Programas e Linhas de Financiamento**

##### **Metas**

- Fomentar a captação de recursos financeiros e linhas de financiamento em fontes nacionais e internacionais para de obras de infraestrutura viária.

#### **1.3- Transporte Coletivo e Comercial de Passageiros**

##### **Metas**

- Realizar a integração do transporte público e destes com os privados e os não motorizados, incluindo medidas que permitam minimizar os conflitos intermodais, inclusive com a racionalização da complementaridade entre modos de transporte através da integração física, operacional e tarifária entre eles.
- Incentivar a participação do sistema de transporte coletivo e de modos não motorizados através de sua integração aos demais modos;
- Integrar os sistemas de transporte municipal e intermunicipal física e operacional no horizonte de médio prazo.

#### **1.3.1- Transporte Coletivo**

##### **Objetivo**

Ter um sistema de transporte coletivo com regularidade do serviço, boa oferta, com prioridade na utilização do sistema viário, velocidade operacional adequada, racionalidade no sistema, veículo confortável, infraestruturas bem dimensionadas e confortáveis, segurança, acessíveis e com um preço justo.

As linhas de transporte coletivo estão descritas e mapeadas conforme diagnóstico e o mapa com as propostas das linhas existentes e alterações no Anexo 4.

A rede estruturante de transporte coletivo deverá suportada por um conjunto de corredores exclusivos, possibilitando a integração física e tarifária com as demais linhas de transporte coletivo por ônibus ao longo de toda a cidade.



A política de integração contempla: política tarifária que permita o equilíbrio financeiro do sistema municipal, assim como de esquema operacional que reduza o tempo total de deslocamento dos usuários e que estimule a integração entre os modos motorizados e não motorizados;

#### **Metas**

- Promover a plena utilização dos potenciais do Sistema Viário Estrutural, com prioridade para o transporte coletivo.
- Promover a atratividade para o uso do transporte coletivo e o não motorizado, estimulando a redução do uso do transporte individual motorizado.
- Ampliar as intervenções de prioridade ao transporte coletivo no sistema viário, por meio da implantação de faixas exclusivas nas principais vias por onde circulam os ônibus, no sentido de aumentar a velocidade operacional do transporte coletivo por ônibus na cidade, proporcionando expressiva redução nos tempos de viagem.
- Implantar de facilidades para estacionamento de automóveis e bicicletas; e melhorias nos pontos de ônibus e construção de pontos ou acessos às estações do sistema, tendo como finalidade principal o estímulo a utilização do sistema.
- Ampliar as intervenções de prioridade ao transporte coletivo no sistema viário, por meio da implantação de faixas exclusivas nas principais vias por onde circulam os ônibus, no sentido de aumentar a velocidade operacional do transporte coletivo por ônibus na cidade, proporcionando expressiva redução nos tempos de viagem.
- Avaliar com periodicidade anual as necessidades atuais e futuras do sistema de atendimento aos bairros ou loteamentos mais distantes, propondo melhorias e ajustes quando necessário.
- Manter um sistema capilar que garanta ligação dos bairros fora da rede tronco-alimentada com o centro, reforçando ligações intra e inter setoriais no sistema convencional, promovendo ações que viabilizem a circulação dessas linhas nos planos urbanísticos correspondentes.

#### **Tema 1- Políticas Públicas**

##### **Metas**

- Promover a recuperação da prioridade e da atratividade do transporte coletivo sobre o individual através da adoção de políticas públicas, caracterizadas por programas e projetos visando à otimização, como a implantação de faixas exclusivas, o aperfeiçoamento dos eixos de transporte coletivo.
- Redefinir a política e os parâmetros ambientais segundo os planos setoriais e compromissos assumidos com organizações estaduais, nacionais e internacionais, para definir e aprimorar o controle ambiental.



- Desenvolver a precificação dos serviços de transporte coletivo, individual e não motorizado, assim como da infraestrutura de apoio, especialmente estacionamentos.

### **Tema 2- Infraestrutura**

#### **Metas**

- Melhorar e ampliar a infraestrutura de linhas e os pontos de parada de parada de ônibus. Implantar terminais de integração, garantindo a acessibilidade nesses terminais.
- Promover ao longo da rede estruturante implantada, modificando-a quando necessário e seus terminais e pontos de embarque e desembarque.
- Avaliar a demanda para propor aumento necessário da frota ou de serviços especiais.

### **Tema 3- Gestão**

#### **Metas**

- Considerar os serviços de transporte coletivo para atendimento dos setores que apresentam demanda e que garanta velocidade e conforto aos usuários, levando em consideração as tecnologias existentes ou que se mostrem viáveis de serem implantadas;
- Aperfeiçoar a operação do sistema de transporte coletivo através da análise da cobertura espacial, do dimensionamento do sistema e do gerenciamento.
- Aperfeiçoar a fiscalização do sistema de transporte coletivo com a implantação de um centro de controle operacional para o controle da operação, da logística da fiscalização mediante sua automação, incluindo a implantação de dispositivos e sistema de informação e segurança para os usuários.
- Aperfeiçoar o controle da demanda do sistema de transporte coletivo através do controle de passageiros, quilometragem, insumos tarifários e de pesquisas quantitativas e qualitativas.
- Aperfeiçoar o controle da frota do sistema de transporte coletivo através da adequação da tipologia dos veículos às novas tecnologias, controle da qualidade da emissão de poluentes e execução de inspeções veiculares.
- Implantar bicicletários nos principais pontos ou terminais e acessos amplos e seguros para o caminhar de pedestres.
- Aperfeiçoar o sistema de bilhetagem eletrônica, especialmente o controle e fiscalização do cartão transporte.
- Aperfeiçoar o sistema de informações aos usuários, com a utilização de diversos meios de comunicação social.

### **1.3.2- Transporte Comercial**

Objetivo:



Obter um transporte comercial adequado, com infraestruturas e frota bem dimensionadas e confortáveis, com segurança e com um preço justo.

#### **Tema 1- Políticas Públicas**

##### **Metas**

- Aperfeiçoar o processo, abrangência e parâmetros do transporte comercial no âmbito do município, incluindo distritos e povoados.
- Aprimorar os parâmetros ambientais com relação à emissão de poluentes dos veículos do transporte comercial.
- Aprimorar a legislação do transporte comercial.
- Desenvolver um projeto educativo para o transporte comercial.
- Redefinir a política, o modelo tarifário e de remuneração do sistema de transporte comercial.

#### **Tema 2- Táxi**

##### **Metas**

- Padronizar da frota.
- Elaborar estudos visando à melhoria da oferta dos serviços.
- Adotar novas tecnologias para a conveniência do usuário e para o controle operacional e de segurança.
- Adequar os pontos de táxi aos padrões estabelecidos.
- Regulamentar a lei 4525/2012

#### **Tema 3- Transporte Escolar**

Considera não apenas o serviço de transporte escolar por veículos coletivos, mas também a organização da utilização de veículos privados (vans) para este fim através do disciplinamento.

- Propor medidas para estimular o uso do transporte escolar e desestimular o uso do automóvel, inclusive com restrição de paradas e estacionamentos para automóveis na porta das escolas, assim como a promoção de medidas para disciplinar a parada desses veículos na saída de cada turno escolar.

##### **Metas**

- Ampliar o uso do sistema de transporte escolar, desestimulando a utilização dos deslocamentos por transporte privado.
- Licitar a operação dos serviços de transporte escolar.
- Adotar novas tecnologias para a conveniência do usuário e para o controle operacional e elevar os níveis de segurança dos usuários.



- Desenvolver a legislação do transporte escolar.

#### **Tema 4- Fretamento**

O serviço fretado: se refere ao atendimento de demandas específicas através de contrato mensal entre operador e usuário para deslocamentos por motivo trabalho, estudo e outros.

##### **Metas**

- Propor medidas de restrição ao uso de transporte individual motorizado, especialmente para viagens a trabalho e estudo quando existirem serviços de ônibus fretados disponíveis, através de restrição do número de vagas de estacionamento em via pública e de fiscalização.
- Incentivar a implantação de serviços especiais de transporte coletivo de alto padrão de conforto e confiabilidade, com características o mais próximo possível do automóvel, no sentido de atrair usuários do transporte privado para esse tipo de serviço.
- Incentivar o uso do transporte fretado, particularmente pela indústria, grandes empresas, centros universitários e shopping centers, desde que ele não esteja competindo diretamente com o sistema de transporte coletivo.
- Aperfeiçoar o controle dos serviços de fretamento.

#### **Tema 5- Gestão**

##### **Metas**

- Aprimorar a gestão por meio de automação da fiscalização, com o controle de ocorrências, com o seu mapeamento, a implantação de um sistema de remoção e apoio logístico.
- Implantar serviço de inspeções veiculares para o transporte comercial.
- Implantar centro de controle operacional o monitoramento do transporte comercial.
- Regulamentar a lei 4525/2012

#### **1.4- Transporte de Cargas**

Objetivo: Estabelecer uma estratégia para a circulação de cargas em geral e perigosas, visando reduzir seus impactos sobre a circulação viária, meio ambiente e vizinhança, promovendo o controle, monitoramento e fiscalização, diretamente ou em conjunto com órgãos da esfera estadual ou federal.

A **Logística Urbana** diz respeito à distribuição de cargas urbanas no Município de Bebedouro, sua regulamentação, infraestrutura utilizada e tecnologia adotada para a operação e controle, considerando a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, a partir do conceito de logística urbana, de forma a compatibilizar a movimentação de passageiros com a distribuição das



cargas, respeitando e garantindo o espaço de circulação das mesmas de forma eficiente e eficaz no espaço urbano.

Promover a adequação do planejamento, ordenamento e operação da logística urbana, atuando em cooperação com entidades públicas e privadas, e em consonância com as políticas de uso e ocupação do solo, desenvolvimento econômico e gestão da mobilidade.

Desenvolver projeto para definir a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, a partir do conceito de logística urbana, de forma a compatibilizar a movimentação de passageiros com a distribuição das cargas, respeitando e garantindo o espaço de circulação das mesmas de forma eficiente e eficaz no espaço urbano. Compreende a avaliação da eficácia da regulamentação propondo alterações quando necessário e medidas de racionalização do sistema de distribuição prevendo, inclusive, melhorias tecnológicas e ampliação do sistema viário e distribuição.

## **Metas**

### **Tema 1- Legislação Municipal**

#### **Metas**

- Consolidar e aprimorar a regulamentação do setor visando a melhoria na circulação e operações associadas de bens e mercadorias em Bebedouro.

### **Tema 2- Gestão**

#### **Metas**

- Definir políticas públicas municipais, com a fixação de estratégias e diretrizes para gestão, bem como as responsabilidades dos órgãos municipais relativas à circulação e às operações associadas do transporte de cargas.

- Estabelecer parcerias com o setor privado, visando adequá-lo às políticas públicas definidas no PlanMob-BBD.

- Tornar a política pública relativa ao transporte de mercadorias um estímulo para racionalizar a distribuição das cargas urbanas de forma a garantir o abastecimento da cidade, assegurando prioridade em relação ao transporte individual onde necessário e fomentar o aumento de sua segurança e a redução de seu impacto ambiental.

### **Tema 3- Infraestrutura Básica**

#### **Metas**



- Identificar corredores viários e rotas obrigatórias e preferenciais para a circulação das cargas em Bebedouro e na microrregião.
- Estudar alternativas locacionais de traçado da ferrovia visando minimizar o impacto das cargas ferroviárias no perímetro urbano de Bebedouro.
- Reservar áreas para implantação de centros de distribuição, em função do zoneamento e das novas necessidades do setor, procurando localizá-los próximos a entroncamentos rodoviários e interseções, distantes de áreas residenciais.
- Promover a integração das diretrizes municipal do transporte de cargas com o sistema de transporte de cargas rodoviárias e terminais de grande porte, compatibilizando com planos de desenvolvimento ferroviário.

#### **Tema 4- Operações Associadas**

##### **Metas**

- Identificar, através de pesquisa, a circulação e suas operações associadas (carga e descarga, horários e rotas) das cargas em Bebedouro e região.

#### **1.5- Políticas e ações que associam uso do solo e mobilidade**

Ações e políticas que associam o uso e a ocupação do solo à capacidade de transporte, de forma a contribuir para o desenvolvimento econômico e urbano da cidade e a garantir retorno social e econômico dos investimentos em infraestrutura, propondo alterações na legislação, quando necessário. Se refere à forma como as variáveis urbanas e socioeconômicas impactam e são impactadas pelas componentes do sistema de mobilidade. Inclui também ações referentes à mitigação dos impactos da implantação de empreendimentos.

Os principais elementos a serem considerados na integração das políticas de uso do solo e mobilidade são a adequação da **densidade populacional e de empregos** à capacidade de transportes instalada e aos locais identificados como centralidades e o **tratamento dos espaços públicos** que promovam a circulação em modos não motorizados e acesso ao transporte coletivo.

Dentro do conceito de cidade sustentável, insere-se o Desenvolvimento Orientado pelo Transporte, cujo foco principal é o transporte coletivo e os transportes não motorizados. As ações que associam uso e ocupação de solo com a mobilidade urbana podem e devem:

##### **Metas**

- Aumentar o adensamento ao longo dos eixos de transporte com maior fluxo de passageiros tanto no sistema coletivo atual e quanto previsto para os horizontes futuros;



- Definir patamares de adensamento em torno dos eixos de transporte coletivo tomando como referência o crescimento tendencial histórico;
- Melhorar o acesso ao transporte coletivo e criar facilidades para a utilização dos modos não motorizados nos corredores da rede estruturante e centralidades, tornando menos necessário o uso do transporte individual (automóvel e moto) nestes locais;
- Adensar as centralidades e desenvolver sua infraestrutura de forma a torná-las prioritariamente acessíveis por modos coletivos e não motorizados e pelo abastecimento de mercadorias necessárias e seu funcionamento.

Além desse papel de potencializador de resultados, entende-se que as políticas que associem uso do solo e mobilidade podem contribuir para garantir retorno social e econômico dos investimentos em infraestrutura.

Com relação a políticas e ações relativas aos empreendimentos de impacto, o objetivo é garantir que as medidas preventivas e intervenções adotadas sejam compatíveis com o desenvolvimento sustentável, a fim de que o ônus decorrente de suas instalações não seja arcado pela coletividade. Incluem medidas mitigadoras, ou seja, aquelas capazes de reparar, atenuar, controlar ou eliminar os impactos negativos gerados, e/ou medidas compensatórias, ou seja, aquelas recomendadas quando da impossibilidade de mitigação dos impactos negativos gerados, que não necessariamente se limitem à área de implantação do empreendimento.

#### **Tema 1- Aspecto Ambiental:**

A contribuição do setor de mobilidade para esse tema está sustentada principalmente no conceito de **gerenciamento da demanda**. Entende-se que tanto a política urbana pode evitar e encurtar viagens motorizadas, quanto as ações de estímulo a modos coletivos e não motorizados e de desestímulo aos modos individuais motorizados, além de trazer resultados para a mobilidade, possuem potencial para a redução do impacto ambiental.

Esse tema reforça a necessidade de uma política cruzada e conjunta entre os dois setores.

Outras duas ações devem ser realizadas para atingir os resultados esperados: mudança da matriz energética (tanto do transporte público quanto privado) e o monitoramento dos impactos através de rede de estações de qualidade e simulações realizadas por softwares específicos.

A Prefeitura de Bebedouro deverá atuar como agente de pressão junto às empresas e ao Governo Federal para a melhoria dos combustíveis e da tecnologia dos motores e agir diretamente na racionalização da matriz de transporte do município de maneira a priorizar os modos mais eficientes do ponto de vista ambiental, ou seja, que produzam menor impacto ambiental por passageiro transportado.

#### **Metas**





- Implementar programas de checagem e fiscalização de limites de emissões veiculares de poluentes; i-
- Incentivar o uso do transporte solidário e não motorizado;
- Identificar áreas e atividades urbanas, bem como para a racionalização da matriz de transporte, priorizando os modos que acarretam menor impacto ambiental. Diz respeito ao impacto sobre meio ambiente em termos de poluição atmosférica e sonora gerado pelos deslocamentos de pessoas e bens em especial nos polos geradores de tráfego identificados.
- Reduzir em 50% as reclamações quanto a ruído e controle de emissões de gases de efeito estufa.

#### **Tema 2- Aspecto Social:**

Ações e políticas que garantam a acessibilidade física para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade e a acessibilidade econômica, com vistas a ampliar a mobilidade da população de baixa renda, especialmente no que se refere à utilização dos modos de transporte coletivo.

#### **Metas**

- Garantir a acessibilidade física ao sistema de mobilidade nos padrões definidos nas leis específicas; ampliar a mobilidade da população de baixa renda, especialmente no que se refere aos modos coletivo e não motorizados.
- Promover adensamento nas regiões de entorno das áreas servidas por sistemas de transporte, especialmente os corredores de transporte e corredores viários, no entorno das centralidades setoriais e locais; e equacionar e internalizar nos empreendimentos de impacto o estacionamento e operações logísticas, porém sem estimular o acesso por modos de transporte individual, e melhorar o acesso por modos de transporte coletivos e não motorizados, incluindo espaços internos para o estacionamento de bicicletas e ciclovias.

#### **No médio e longo prazo:**

- Aplicar tributos sobre os modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;
- Definir de políticas de preços dos serviços de mobilidade, incluindo políticas tarifárias para o transporte público, utilização de descontos, subsídios e desoneração tarifária e políticas de preços de circulação e estacionamento em vias públicas, como instrumentos de direcionamento da demanda para o transporte público, modos coletivos e não motorizados e tecnologias ambientalmente limpas.



## V- ÓRGÃO GESTOR

Poder Executivo Municipal deverá dispor de sistema de Gestão de Mobilidade e Acessibilidade visando a adequada administração das ações e investimentos públicos no âmbito do PlanMob-BBD.

Compete ao Departamento de Administração, Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Obras de Bebedouro em conjunto com o Departamento de Transito e Transportes, Coordenadoria Executiva de Acessibilidade de Bebedouro, Conselho da Cidade, Conselho Para Assuntos da Pessoa com Deficiência e Conselho Municipal de Trânsito e Transporte o gerenciamento do PlanMob-BBD, devendo o Departamento de Administração, Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Obras, manter banco de dados com as informações municipais diretamente ou em parceria com instituições de ensino superior, desenvolver ações de planejamento, projetos viários e de acessibilidade e o de Trânsito as ações de controle e execução de ações ligadas ao trânsito, transporte coletivo, de carga, fretamento e segurança.

A Comissão Permanente para Acompanhamento do PlanMob-BBD deverá ser formada por membros da sociedade civil (60%) e poder público (40%), sendo esses membros representantes dos Conselho da Cidade, Conselho Para Assuntos da Pessoa com Deficiência e Conselho Municipal de Trânsito e Transporte.

## VI- MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO

O monitoramento da implementação do PlanMob-BBD, no que toca à operacionalização das estratégias nele previstas e aos seus resultados em relação às metas de curto, médio e longo prazo, é de responsabilidade do Departamento de Administração, Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Obras de Bebedouro em conjunto com o Departamento de Transito e Transportes, a Coordenadoria Executiva de Acessibilidade de Bebedouro, o Conselho da Cidade, o Conselho Para Assuntos da Pessoa com Deficiência e o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte.

Esse monitoramento será realizado tendo como base indicadores de desempenho.

Os indicadores de desempenho serão apurados anualmente e divulgados no Balanço Anual da Mobilidade e Acessibilidade que será de responsabilidade, da Comissão Permanente de Acompanhamento do PlanMob-BBD e deverá ser disponibilizado na página eletrônica do Plano Diretor e serão utilizados nas avaliações periódicas do PlanMob-BBD.

O Departamento de Transito e Transportes em conjunto como Setor de Planejamento e Desenvolvimento Urbano e a Coordenadoria Executiva de Acessibilidade possui ainda mais as seguintes atribuições:



- I - definir e rever os indicadores de desempenho a serem tomados como referência para o monitoramento e a avaliação do PlanMob-BBD;
  - II - consolidar e permitir acesso amplo e democrático às informações sobre o sistema de mobilidade urbana no Município;
  - III - elaborar e divulgar balanço anual relativo à implantação do PlanMob-BBD e seus resultados;
  - IV - promover ações individuais e coletivas de reconhecimento, voltadas para estudos, pesquisas e divulgação de resultados;
  - V - contribuir para a realização dos diagnósticos e prognósticos a serem desenvolvidos com vistas à elaboração das revisões do PlanMob-BBD;
- As revisões do PlanMob-BBD terão periodicidade de 5 (cinco) anos e serão realizadas conjuntamente com o processo de revisão do Plano Diretor de Bebedouro, incluindo ampla e democrática discussão nas Conferências Municipais de Políticas Urbanas, nos termos da legislação urbanística em vigor.

#### **VII- Análise Econômica**

As medidas propostas viabilizarão benefícios econômicos diretos e indiretos à administração pública e a sociedade do município de Bebedouro.

Os benefícios serão diretos e indiretos sendo:

##### **a- Diretos**

- Redução dos tempos de viagens
- Redução dos custos operacionais do sistema de transporte coletivo
- Redução dos custos de manutenção do sistema viário
- Redução dos custos de gestão dos sistemas de ônibus
- Redução dos custos de integração das pessoas com deficiências e mobilidade reduzida

##### **b- Indiretos**

- Redução dos custos com acidentes que impactam a rede pública e privada de saúde
- Redução dos custos ambientais

#### **VIII- Recomendações**

O monitoramento da execução das ações previstas no PlanMob-BBD pela Comissão de Acompanhamento do Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade é fundamental para a consolidação das metas propostas.



As ações de capacitação e fiscalização dos agentes da envolvidos no PlanMob-BBD da administração pública municipal são também parte do eixo estruturante do sucesso do plano, associadas ainda às ações de educação para o trânsito e de conscientização da população sobre as diretrizes que norteiam o PlanMoB-BBD.

#### **IX- Equipe Executiva do PlanMob-BBD**

##### **1.1- Administração Municipal:**

Prefeito Municipal: Fernando Galvão Moura

Coordenadoria Executiva de Acessibilidade: Sebastião Sérgio Marim

Departamento de Desenvolvimento Econômico: Lucas Gibin Serem

Departamento de Trânsito e Transporte: Archibaldo Brasil Martinez de Camargo

Departamento de Planejamento e Desenvolvimento Urbano: Gilmar Aparecido Feltrim

##### **1.2- Equipe Técnica:**

Coordenadora geral: Eng. Msc. Angela Maria Macuco do Prado Brunelli

Coordenadora técnica: Arq. Telma Alves Magro

Equipe Técnica: Eng. Cristiane Maria Filgueiras Lujan

Enf. Flavia Cristina Gaspar

Arq. Halana Bressan de Oliveira

Eng. Izaque Arruda de Paula

Eng. José Antônio Correia

Eng. Paulo Tilelli Burjaile

Arq. Rafael Leal Sanches

Arq. Sheila Moraes Raszl

Eng. Wagner Silveira

Colaboradores: ADEBE

Alunos do Curso de Engenharia Civil do Unifafibe

Ana Marta Pereira

Assessoria de Imprensa Municipal

Conselho Municipal para Assuntos da Pessoa com Deficiência de Bebedouro

Edgar Sena de Maria

Fórum de Desenvolvimento Bebedouro 2000

IMESB-VC

Leonardo Moura Munhoz

Patrulha Ecológica

UNIFAFIBE



### **1.3- Comissão de Acompanhamento do PlanMob-BBD:**

#### **1.3.1- Representantes da Área Governamental:**

Secretaria Municipal de Defesa, Desenvolvimento Social e Cidadania – Coordenadoria Executiva de Acessibilidade.

Titular: Sebastião Sérgio Marin

Suplente: Ana Marta Pereira

Departamento Municipal de Esportes

Titular: Fernando Jorge Gonçalves

Suplente: Cesar Augusto Belli Michelon

Secretaria Municipal de Educação

Titular: Márcia Barbosa Arruda Pastana

Suplente: Elizabeth Maria Olivi

Departamento Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Urbano

Titular: Cristiane Maria Filgueiras Lujan

Suplente: Gilmar Aparecido Feltrim

Departamento Municipal de Obras

Titular: Radamés Zeitum

Suplente: Wagner Silveira

Departamento Municipal de Saúde

Titular: Eliane Maria de Carvalho

Suplente: Rosangela de Vito Balbi

Secretaria Municipal de Defesa, Desenvolvimento Social e Cidadania – Departamento Municipal de Promoção e Assistência Social.

Titular: Margarida Muniz

Suplente: Neliane Bibo Alves Souza

Secretaria Municipal de Defesa, Desenvolvimento Social e Cidadania – Departamento Municipal de Trânsito e Transporte.

Titular: Paulo Tilelli Burjaili

Suplente: Archibaldo Brasil Martinez de Camargo

#### **1.3.2- Área Não Governamental:**

CMAPDB – Conselho Municipal para Assuntos da Pessoa com Deficiência de Bebedouro

Titular: Onivaldo Cunha Junior

Suplente: Mauro Antônio da Silva Filho

Conselho da Cidade

Titular: Mário Pereira de Sá

Suplente: Lucas Gibin Seren

APAE – Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais de Bebedouro

AMO – Associação Menina dos Olhos dos Deficientes Visuais de Bebedouro

Titular: Maria Regina Quiderol Alvarenga



Suplente: Maria Aparecida Chimello dos Santos

Movimento Superação Pessoas com Deficiência não Organizados em Entidades

Titular: Sérgio Correia Leite de Moraes

Suplente: Marco Antônio Silva

ADB – Associação dos Deficientes de Bebedouro

AVIDA – Associação de Valorização Integral do Deficiente Auditivo

Titular: Lenita Ramos

Suplente: Renata Aparecida Marioto

SINDSERV – Sindicato dos Servidores Municipais de Bebedouro

Titular: Lourival Rosa Basílio

Suplente: Airton Pinheiro

OAB – 8ª Subseção de Bebedouro

Conselho Municipal do Idoso

Titular: Edson Artoni Leme

Suplente: Manoela Teixeira Argiona Marques

ACIAB – Associação Comercial, Industrial e Agrícola de Bebedouro

CDL – Câmara dos Dirigentes Lojistas de Bebedouro

Titular: Milton Mattar

Suplente: Eliane Cristina Fidelis

SENAC Bebedouro

Titular: Carlos Alberto Santana da Silva

Suplente: Juliana Rocini Malpelle

UNIFAFIBE – Centro Universitário Unifafibe de Bebedouro

Associação dos Engenheiros, Arquitetos e Eng<sup>os</sup> Agrônomos de Bebedouro

Titular: Prof<sup>a</sup> Sheila Moraes Raszl

Suplente: Fernando Trizólio Junior

Fórum de Desenvolvimento Bebedouro 2000

Titular: Angela Maria Macuco do Prado Brunelli

Suplente: Telma Alves Magro



## **ANEXO 2**

### **Quadro - Planos de Ações**

#### **PlanMob-BBD**

**BEBEDOURO**

**Janeiro 2016**



**Prefeitura de Bebedouro**

ADM. 2013/2016

*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361

CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta

BEBEDOURO - Estado de São Paulo

Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

PLANO DE MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE - PlanMob-BBD 2015		
Anexo 2 - QUADRO PLANOS DE AÇÕES		
Prazos para as Ações:	<b>Curto</b>	até 2 anos
	<b>Médio</b>	acima de 2 a 5 anos
	<b>Longo</b>	acima de 5 a 10 anos
<b>Meta</b>	<b>Objetivo / Ação</b>	<b>Prazo</b>
<b>1.1. Acessibilidade</b>	Aperfeiçoar e ampliar a Acessibilidade para utilização, com segurança, autonomia e rapidez, das edificações públicas e privadas, dos espaços, equipamentos e mobiliário urbanos, dos serviços de transporte e dos sistemas de informação públicos, pela população em geral, em especial por pessoas portadoras de deficiência física, idosos ou com mobilidade reduzida.	
<b>Tema 1</b>	Legislação Municipal	Aperfeiçoar e ampliar a acessibilidade às edificações públicas e privadas, mediante a adequação da legislação municipal às exigências da legislação federal referentes à aprovação de projetos de construção, reforma e ampliação, e ao licenciamento de atividades comerciais e de prestação de serviços.
		curto





*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

		Aperfeiçoar e ampliar a acessibilidade nos passeios, mediante a adequação da legislação municipal que regulamenta a construção e reforma dos passeios, bem como as intervenções das concessionárias.	curto
		Aperfeiçoar os mecanismos e os procedimentos de aplicação da legislação federal e municipal na aprovação de projetos, na fiscalização e na informação à população, (reestruturação da fiscalização).	curto
<b>Tema 2</b>	Transporte Público	Ampliar e aperfeiçoar a acessibilidade ao transporte coletivo dotando a frota de infraestrutura física e operacional adequada, e também os terminais e pontos de parada de equipamentos e infraestrutura para utilização por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.	curto
		Implantar Sistema Integrado de Transporte Escolar do Ensino Especial, visando atender a demanda existente e a estimada até 2025 para o transporte escolar de ensino especial.	médio
		Desenvolver Sistema Serviço de Táxi Especial visando atender a demanda existente e a estimada até 2025.	médio
<b>Tema 3</b>	Circulação e Sistema Viário	Ampliar a acessibilidade nos passeios melhorando a sua qualidade mediante a construção ou reforma do pavimento e a inclusão de itens de acessibilidade, tais como rampas de travessia, faixas elevadas e rotas acessíveis.	curto/médio/longo
		Compatibilizar a arborização urbana com a acessibilidade nos passeios.	curto/médio/longo
		Ampliar a segurança na travessia de vias para as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida implantando sinalização semafórica adequada às especificidades desse público alvo.	curto/médio
		Ampliar a autonomia, segurança e rapidez na circulação de pessoas com deficiência e idosos dotando as vias públicas de estacionamento exclusivo em locais priorizados e de acordo com a legislação pertinente.	curto



**Prefeitura de Bebedouro**

ADM. 2013/2016

*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

		Ampliar a autonomia, segurança e conforto das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida na circulação sobre os passeios mediante a realocação de mobiliário urbano com localização inadequada, o aperfeiçoamento da fiscalização e a adequação da legislação referente à implantação do mobiliário urbano.	curto/médio
<b>Tema 4</b>	Equipamentos Urbanos Municipais	Ampliar e aperfeiçoar a acessibilidade aos equipamentos administrativos, sociais e de uso coletivo, através da implantação de infraestrutura nas edificações que permitam o acesso e utilização por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, de acordo com a legislação federal e normas técnicas específicas.	curto
<b>1.2. Sistema Viário, de Circulação e de Trânsito</b>		<i>Promover a mobilidade urbana em Bebedouro, de modo sustentável, induzindo a consolidação da malha viária urbana existente, direcionando e regulando investimentos futuros na infraestrutura viária geral, enfocando a mobilidade com menores fatores agressivos à vida humana e ao meio ambiente, priorizando os deslocamentos a pé, de bicicleta e de transporte coletivo.</i>	
<b>Tema 1</b>	Legislação Federal, Estadual e Municipal	Atualizar a legislação municipal referente aos Sistemas Viário, de Circulação e de Trânsito, além de compatibilizá-la com os demais Planos Setoriais, atendendo as diretrizes do Plano Diretor, a evolução da cidade, as novas tecnologias, e compatibilizando com a legislação Federal e Estadual.	curto
<b>Tema 2</b>	Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo	Consolidar as diretrizes do Plano Diretor, por meio de legislação que contemple normas e parâmetros para o Uso e Ocupação do Solo, compatibilizados com o Sistema Viário, Transporte Coletivo, Meio Ambiente e com as questões de natureza sócio-econômica.	curto
<b>Tema 3</b>	Classificação, Tipologia e Hierarquização do Sistema Viário	Eliminar eventuais conflitos entre o uso e ocupação do solo e a classificação viária, e rever a classificação viária segundo o zoneamento.	curto
		Estabelecer a relação de identidade entre a classificação viária do Plano Diretor e a classificação do Código de Trânsito Brasileiro – CTB.	curto
		Aumentar a capacidade das interseções complexas do Sistema Viário Estrutural, através da viabilização de construção de obras de arte (pontes e viadutos) como previsto no Mapa PD41 (anexo 3.1)	curto/médio



**Prefeitura de Bebedouro**

ADM. 2013/2016



*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

		Promover a segurança na circulação de pedestres e veículos de tração humana e animal, nas vias urbanas do município.	curto/médio/longo
		Adequar a infraestrutura à função que a via exerce no contexto do Sistema Viário Estrutural Básico Urbano e Rural assegurar sua trafegabilidade, e melhorar as condições das referidas vias.	curto/médio
		Melhorar a infraestrutura das vias públicas, através da pavimentação e manter a pavimentação existente em boas condições de conservação.	curto e contínuo
<b>Tema 4</b>	Utilização do Sistema Viário Básico	Estruturar o Sistema Viário para proporcionar melhores condições de deslocamento de pedestres, ciclistas e do transporte coletivo, assegurando mobilidade adequada para as diversas regiões da cidade.	
	a. Políticas e Ações relativas ao Transporte Não Motorizados	Ações e políticas relativas aos deslocamentos realizados por modos de transporte não motorizados e sua integração aos demais modos de transporte e adequação à política municipal de promoção da saúde da população.	
	a.1. Ações e Políticas relativas ao Modo a Pé	Elaborar Rede de caminhada a pé: composto de calçadas e travessias de forma hierarquizadas, associadas ao uso do solo através da criação do instrumento do Mapa de Caminhos Preferencias (Anexo 6), que considera tratamento para pedestres nas calçadas das centralidades e da rede estruturante de transporte de toda a cidade. Nas calçadas consideradas prioritárias desenvolver e incentivar melhorias nos passeios, acessos aos prédios públicos, Escolas, Centros Universitários e nos pontos de travessia, através do aumento do tempo de verde para os pedestres nas travessias.	
		Reverter a tendência de queda da participação do modo a pé, aumentando o percentual de pessoas que adotam ou mantêm esse modo como opção e não por falta de capacidade de pagamento de outros modos; considerar o tratamento para pedestres e seus custos como parte integrante dos projetos de transporte coletivo.	médio
	Ampliar as áreas de calçada e de ruas preferenciais de pedestres, mapa PD40 (Anexo 6) e Detalhamentos dos gabaritos viários (Anexo 3.2), principalmente na Área Central.	curto e contínuo	



**Prefeitura de  
Bebedouro**

ADM. 2013/2016



*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

	Revitalizar a área central para utilização plena da infraestrutura instalada, priorizando a circulação não-motorizada, desenvolvendo caminhos preferenciais para pedestres, com percursos mais utilizados.	curto
	Execução e adaptação de rampas e faixas elevadas, a serem executadas ou adaptadas em logradouros públicos municipais até atingir 100%, sendo 30% em curto prazo, mais 30% em médio prazo e os demais 40% em longo prazo.	curto/médio/longo
	Desenvolver Programa Municipal para implantação e recuperação de calçadas, inclusive as consideradas prioritárias com melhorias nos passeios, acessibilidade, acessos aos prédios públicos, Escolas, Centros Universitários e nos pontos de travessia, através do aumento do tempo de verde para os pedestres nas travessias, como no mapa PD40 (Anexo 6) e detalhamentos dos gabaritos viários (Anexo 3.2)	curto/médio
	Definir Zonas de Baixa Velocidade: identificação de vias que para receber medidas de moderação do tráfego, iniciando com a implantação de limitação de velocidade para 30 km/h nestas vias de forma a permitir o compartilhamento do leito viário por modos motorizados e não motorizados com maior segurança.	curto/médio
	Fiscalizar e adotar posturas: promovendo de ações de fiscalização nas calçadas e travessias para o cumprimento das regras de acessibilidade (ABNT NBR 9050:2004) e do Código de Posturas do Município (Lei nº 2131/1991); ampliação da fiscalização de respeito à legislação de trânsito que estabelece a prioridade ao pedestre em travessias não semaforizadas.	curto/médio
	Educação, informação e promoção: ampliação dos projetos de desenho urbano realizados na Área Central desde 2002 para as centralidades regionais, considerando aspectos como sinalização indicativa específica para pedestres, iluminação específica dos passeios e travessias e ações de promoção do modo a pé, como passeios turísticos; criação de facilidades para os deslocamentos a pé em toda a cidade.	curto/médio
	Adequar 30% das calçadas no Centro no 1º ano e 100 % em 4 anos.	curto/médio



**Prefeitura de Bebedouro**

ADM. 2013/2016

*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

	Adequar 100% das calçadas da área urbana e não permitir através da fiscalização a execução de calçadas que não atendam aos padrões estabelecidos no Plano Diretor em 10 anos, sendo 30% a curto prazo, mais 30% em médio, e os restantes 40% a longo prazo.	curto/médio/longo
a.2. Ações e Políticas relativas ao Modo Bicicleta	Implantar ações relativas à bicicleta que contempla um conjunto de ações para promover o seu uso na cidade com a Implantação do sistema cicloviário da cidade, através de Programa Cicloviário.	curto/médio
	Implantar a rede de ciclovias e ciclofaixas em todas as áreas do município, apresentada no Mapa PD39 (Anexo 5), onde a velocidade é limitada a 30 km/h, e ruas sinalizadas como de tráfego compartilhado entre veículos motorizados e bicicletas, especialmente como modo alimentador do transporte coletivo urbano e intermunicipal, prevendo a implantação de bicicletários junto à rodoviária, pontos de integração, prédios públicos, polos geradores de tráfego, escolas e hospitais;	curto/médio
	Ampliar e estimular o uso da bicicleta, por meio da integração aos demais modos de transporte, principalmente o transporte coletivo, da melhoria da oferta de equipamentos e infraestrutura, da sinalização indicativa para o ciclista, de ações educativas focadas em segurança, da implantação de paraciclos, bicicletários e de sistema de informação para o deslocamento por bicicletas, dentre outras.	curto/médio
	Elevar a participação do modo bicicleta para 3% em cinco anos, patamares compatíveis com a criação da rede cicloviária, considerando que são conforme pesquisa de origem e destinado estimados em 1% do total de deslocamentos com a implantação da rede completa e demais ações previstas, prevendo a integração com o transporte coletivo.	médio
b. Ações e Políticas relativas ao Sistema Viário Rural	Estruturar Plano de Manutenção Preventiva e Corretiva de Estradas Rurais.	curto
	Cadastrar as estradas rurais, desenvolvendo o gabarito previsto no Plano Diretor e reabrindo as que estão fechadas, mas são prioritárias para o deslocamento de insumos e safras agrícolas.	curto
c. Ações e Políticas relativas ao Estacionamento	Aumentar o número de vagas do estacionamento rotativo na Área Central para atender a demanda atual e não prever após atendimento dessa demanda reprimida o aumento de vagas de forma a no futuro desestimular o uso do transporte individual motorizado.	curto



**Prefeitura de Bebedouro**

ADM. 2013/2016

*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

	Público	Definir as áreas de estacionamentos dissuasórios integrados ao sistema de transporte urbano ou seja desestimular o uso de transporte individual pela escassez de estacionamento.	curto
		Manter coerência entre os preços cobrados pelos serviços de mobilidade, estacionamentos em vias públicas de veículos de passageiros e de carga e eventuais cobranças por circulação que vierem a ser implantadas, estimulando modos não motorizados, coletivos e menos poluentes, garantindo o acesso mais democrático dos espaços públicos.	curto
<b>Tema 5</b>	Diretrizes de Arruamento e Previsão de Passagem de Rua	Proporcionar novas alternativas nos deslocamentos e facilitar acesso aos serviços e equipamentos públicos, adequando a capacidade do sistema viário em geral.	médio/longo
		Aumentar a mobilidade geral entre as diversas regiões da cidade carentes de ligações, reforçando as diretrizes de descentralização do plano Diretor.	médio/longo
<b>Tema 6</b>	Barreiras Urbanísticas e Naturais	Adotar medidas visando ampliar a integração entre bairros e a facilitação da acessibilidade, com a eliminação ou reestruturação de transposições de barreiras urbanísticas e de barreiras naturais, conforme previsto no mapa de intervenções (anexo 3.1)	médio/longo
<b>Tema 7</b>	Polos Geradores de Tráfego	Aprimorar medidas visando reduzir os impactos socioeconômicos e ambientais causados pelos polos geradores de tráfego no sistema viário e de trânsito, bem como aperfeiçoar legislação pertinente.	curto/médio/ longo
		Aumentar a fiscalização na aprovação e implantação de novos projetos ou ampliações.	curto
		Exigir nos polos geradores de tráfego terminais de embarque e desembarque quando esse processo causar impacto de vizinhança, em especial na UNIFAFIBE.	curto
<b>Tema 8</b>	Transporte Individual Motorizado	Diz respeito a todos os tipos de deslocamentos motorizados realizados individualmente ou através de compartilhamento com caronas:	



**Prefeitura de Bebedouro**

ADM. 2013/2016

*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

	Automóvel, viagens realizadas por automóvel particular por qualquer motivo	Reverter a tendência de aumento de uso do automóvel, especialmente nas áreas e horários mais congestionadas da cidade, diminuindo seu uso no médio e longo prazo.	curto e continuado
	Motocicleta, viagens realizadas por motocicleta particular por qualquer motivo	Propor que os estacionamentos rotativos de motocicletas passem a ser pagos.	curto
		Fomentar a segurança através de ações educativas e ações específicas para o modo.	curto e continuado
		Reverter a tendência de aumento no uso de motocicletas, especialmente nas áreas e horários mais congestionados, diminuindo seu uso no médio e longo prazo.	curto e continuado
		Aumentar a segurança para as pessoas que adotam esse modo de transporte, especialmente reduzindo vítimas fatais e graves.	curto
<b>Tema 9</b>	Pontos Críticos e Acidentalidade	Priorizar a implantação de infraestruturas viárias priorizando a implantação de vias transversais, contendo: circulação viária; sinalização viária; projeto paisagístico; revitalização da infraestrutura do sistema viário; pavimentação; áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada.	curto/médio/ longo
		Priorizar as iniciativas, projetos e investimentos que potencializem a segurança no trânsito, desenvolvendo projetos de educação no trânsito, com foco nos públicos mais vulneráveis, em especial, os pedestres, os idosos, deficientes, os ciclistas, os motociclistas e os jovens condutores.	curto
		Priorizar a modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento, controle do tráfego e orientação aos usuários, com vistas à melhoria da segurança no trânsito.	curto e continuado
		Garantir retorno econômico, social e ambiental em relação aos investimentos no sistema viário, favorecendo os sistemas mais eficientes e seguros do ponto de vista do transporte.	curto e continuado



**Prefeitura de Bebedouro**

ADM. 2013/2016

*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

		Implantar medidas para reduzir o número absoluto de acidentes, óbitos e grau de severidades no trânsito, através de programas e projetos específicos, em especial nos pontos de criticidade do mapa PD38 (Anexo 7).	curto
<b>Tema 10</b>	Gestão de Modelo Institucional	Garantir a adequada estrutura de gestão do órgão municipal de mobilidade urbana, promovendo a integração com outros órgãos do setor urbano, e mantendo instrumentos de controle social e participação popular adequados e eficazes para garantir transparência e legitimidade à ações do PlanMob-BDO.	curto
		Readequar estrutura organizacional das áreas de circulação, sistema viário e trânsito da Prefeitura de Bebedouro.	curto
		Capacitar Corpo Técnico para tratar dos assuntos de mobilidade e acessibilidade em todas estrutura organizacional da Prefeitura para uma visão integrada, ou seja o planejamento integrado.	curto
<b>Tema 11</b>	Sistema de Informação aos Usuários do Sistema Viário	Desenvolver e disponibilizar -Sistema de Informação no Transporte por Ônibus as informações para os usuários de todos os modos de transporte, inclusive pedestres e ciclistas, através da implantação de medidas que permitam a interligação da frota do município com uma central de operações em tempo real, possibilitando o seu controle e também o posicionamento de cada ônibus e permitindo informar os usuários a respeito dos horários exatos de chegada dos veículos em cada ponto de embarque e desembarque, prestando informações online aos passageiros já embarcados, além de acionar a polícia em caso de problemas de segurança.	curto
		Ampliar a informação sobre os serviços de mobilidade de forma a garantir maior eficiência e eficácia e ampliar os canais de informação aos usuários de todos os modos de transporte, ampliando seu conhecimento e confiabilidade, utilizando-se das formas tradicionais e de tecnologias disponíveis como GPS, internet e celulares.	curto
		Implantar e modernizar os diversos sistemas de controle e operação de tráfego e de sinalização de trânsito.	médio





Prefeitura de  
Bebedouro

ADM. 2013/2016

*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

		Implantar "Portal de Transparência" para acompanhar e monitorar a aplicação das ações de PlanMob.	curto
<b>Tema 12</b>	Operação do Sistema Viário e do Trânsito	Promover melhores condições de circulação nas vias, com ênfase para os horários de pico, aumentando a capacidade do sistema viário, facilitando os deslocamentos do transporte coletivo e reduzindo a emissão de poluentes.	curto e continuado
<b>Tema 13</b>	Fiscalização de Trânsito	Promover a efetiva atuação da Polícia Militar e em especial a Guarda Municipal como Autoridade Municipal de Trânsito.	curto e continuado
<b>Tema 14</b>	Educação para a Mobilidade	Promover uma melhor convivência nas vias públicas de todos os seus usuários e suas particularidades, por meio de campanhas educativas, comportamentais e institucionais.	curto
<b>Tema 15</b>	Programas e Linhas de Financiamento	Fomentar a captação de recursos financeiros e linhas de financiamento em fontes nacionais e internacionais para obras de infraestrutura viária.	curto
<b>1.3 Transporte Coletivo</b>		Realizar a integração do transporte público e destes com os privados e os não motorizados, incluindo medidas que permitam minimizar os conflitos intermodais, inclusive com a racionalização da complementaridade entre modos de transporte através da integração física, operacional e tarifária entre eles.	
<b>1.3.1 Transporte Coletivo e Comercial de Passageiros</b>		Ter um sistema de transporte coletivo com regularidade do serviço, boa oferta, com prioridade na utilização do sistema viário, velocidade operacional adequada, racionalidade no sistema, veículo confortável, infraestruturas bem dimensionadas e confortáveis, segurança, acessíveis e com um preço justo.	
<b>Tema 1</b>	Políticas Públicas	Promover a recuperação da prioridade e da atratividade do transporte coletivo sobre o individual através da adoção de políticas públicas, caracterizadas por programas e projetos visando à otimização, como a implantação de faixas exclusivas, o aperfeiçoamento dos eixos de transporte coletivo.	curto e continuado
		Promover a plena utilização dos potenciais do Sistema Viário Estrutural, com prioridade para o transporte coletivo.	curto/médio
		Promover a plena utilização dos potenciais das Zonas Geradoras de Tráfego, com prioridade para o transporte coletivo.	médio



**Prefeitura de  
Bebedouro**

ADM. 2013/2016



*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

	Promover a atratividade para o uso do transporte coletivo e o não motorizado, estimulando a redução do uso do transporte individual motorizado.	medio/longo
	Incentivar a participação do sistema de transporte coletivo e de modos não motorizados através de sua integração aos demais modos.	curto/médio
	Integrar os sistemas de transporte municipal e intermunicipal física e operacional no horizonte de médio prazo.	médio
	Ter um sistema de transporte coletivo com regularidade do serviço, boa oferta, com prioridade na utilização do sistema viário, velocidade operacional adequada, racionalidade no sistema, veículo confortável, infraestruturas bem dimensionadas e confortáveis, segurança, acessíveis e com um preço justo.	curto e continuado
	Redefinir a política e os parâmetros ambientais segundo os planos setoriais e compromissos assumidos com organizações estaduais, nacionais e internacionais, para definir e aprimorar o controle ambiental.	curto
	Definir políticas de preço para cada modal no sentido de priorizar a utilização dos sistemas de transporte coletivo e não motorizados e desestimular o uso do automóvel, especialmente na área Central da cidade, onde se registram congestionamentos e dificuldade para estacionar.	curto
	Desenvolver a precificação dos serviços de transporte coletivo, individual e não motorizado, assim como da infraestrutura de apoio, especialmente estacionamentos.	curto e continuado
	Execução do Plano de Zona de Proteção de Aeródromo, em atendimento aos Art. 43 e 44 da Lei nº 7565/1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, assim como compatibilização da ZSA, ou Zona de Segurança Aeroportuária, estabelecida no Plano Diretor.	curto
	Adequação da lei de uso e ocupação do solo, do Plano Diretor, ao plano de Zona de Proteção de Heliponto Santa Zélia - SIZJ, ou quaisquer outros planos de zona de proteção de aeronaves em nosso município.	curto
	Contratação de gestor técnico especializado para a administração e gestão do	curto



**Prefeitura de  
Bebedouro**

ADM. 2013/2016



*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

		Aeródromo Municipal.	
<b>Tema 2</b>	Infraestrutura	Melhorar e ampliar a infraestrutura de linhas e os pontos de parada de parada de ônibus.	curto e continuado
		Implantar terminais de integração, garantindo a acessibilidade nesses terminais.	curto e continuado
		Implantar de facilidades para estacionamento de automóveis e bicicletas; e melhorias nos pontos de ônibus e construção de pontos ou acessos às estações do sistema, tendo como finalidade principal o estímulo a utilização do sistema.	médio
		Manter um sistema capilar que garanta ligação dos bairros fora da rede tronco-alimentada com o centro, reforçando ligações intra e inter setoriais no sistema convencional, promovendo ações que viabilizem a circulação dessas linhas nos planos urbanísticos correspondentes.	médio
		Ampliar as intervenções de prioridade ao transporte coletivo no sistema viário, por meio da implantação de faixas exclusivas nas principais vias por onde circulam os ônibus, no sentido de aumentar a velocidade operacional do transporte coletivo por ônibus na cidade, proporcionando expressiva redução nos tempos de viagem.	medio
		Promover ao longo da rede estruturante implantada, modificando-a quando necessário e seus terminais e pontos de embarque e desembarque.	curto e continuado
<b>Tema 3</b>	Gestão	Considerar os serviços de transporte coletivo para atendimento dos setores que apresentam demanda e que garanta velocidade e conforto aos usuários, levando em consideração as tecnologias existentes ou que se mostrem viáveis de serem implantadas.	curto e continuado
		Avaliar com periodicidade anual as necessidades atuais e futuras do sistema de atendimento aos bairros ou loteamentos mais distantes, propondo melhorias e ajustes quando necessário.	curto e continuado
		Aperfeiçoar a operação do sistema de transporte coletivo através da análise da cobertura espacial, do dimensionamento do sistema e do gerenciamento.	curto e continuado



**Prefeitura de Bebedouro**

ADM. 2013/2016

*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

		Aperfeiçoar a fiscalização do sistema de transporte coletivo com a implantação de um centro de controle operacional para o controle da operação, da logística da fiscalização mediante sua automação, incluindo a implantação de dispositivos e sistema de informação e segurança para os usuários.	curto e continuado
		Aperfeiçoar o controle da demanda do sistema de transporte coletivo através do controle de passageiros, quilometragem, insumos tarifários e de pesquisas quantitativas e qualitativas.	curto e continuado
		Aperfeiçoar o controle da frota do sistema de transporte coletivo através da adequação da tipologia dos veículos às novas tecnologias, controle da qualidade da emissão de poluentes e execução de inspeções veiculares.	curto e continuado
		Implantação de bicicletários nos principais pontos ou terminais e acessos amplos e seguros para o caminhamento de pedestres.	curto e continuado
		Aperfeiçoar o sistema de bilhetagem eletrônica, especialmente o controle e fiscalização do cartão transporte.	curto e continuado
		Aperfeiçoar o sistema de informações aos usuários, com a utilização de diversos meios de comunicação social.	curto e continuado
	<b>1.3.2. Transporte Comercial</b>	Obter um transporte comercial adequado, com infraestruturas e frota bem dimensionadas e confortáveis, com segurança e com um preço justo.	curto e continuado
<b>Tema 1</b>	Políticas Públicas	Aperfeiçoar o processo, abrangência e parâmetros do transporte comercial no âmbito do município, incluindo distritos e povoados.	curto e continuado
		Aprimorar os parâmetros ambientais com relação à emissão de poluentes dos veículos do transporte comercial.	curto e continuado
		Aprimorar a legislação do transporte comercial.	curto
		Desenvolver um projeto educativo para o transporte comercial.	curto



**Prefeitura de Bebedouro**

ADM. 2013/2016

*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

		Redefinir a política, o modelo tarifário e de remuneração do sistema de transporte comercial.	curto
<b>Tema 2</b>	Táxi	Padronizar a frota.	médio
		Elaborar estudos visando à melhoria da oferta dos serviços.	médio
		Adotar novas tecnologias para a conveniência do usuário e para o controle operacional e de segurança.	médio
		Adequar os pontos de táxi aos padrões estabelecidos.	médio
<b>Tema 3</b>	Transporte Escolar	Considerar não apenas o serviço de transporte escolar por veículos coletivos, mas também a organização da utilização de veículos privados (vans) para este fim através do disciplinamento.	médio
		Propor medidas para estimular o uso do transporte escolar e desestimular o uso do automóvel, inclusive com restrição de paradas e estacionamentos para automóveis na porta das escolas, assim como a promoção de medidas para disciplinar a parada desses veículos na saída de cada turno escolar.	médio
		Ampliar o uso do sistema de transporte escolar, desestimulando a utilização dos deslocamentos por transporte privado.	médio
		Licitar a operação dos serviços de transporte escolar.	curto
		Adotar novas tecnologias para a conveniência do usuário e para o controle operacional e elevar os níveis de segurança dos usuários.	longo
		Desenvolver a legislação do transporte escolar.	curto
<b>Tema 4</b>	Fretamento	Propor medidas de restrição ao uso de transporte individual motorizado, especialmente para viagens a trabalho e estudo quando existirem serviços de ônibus fretados disponíveis, através de restrição do número de vagas de estacionamento em via pública e de fiscalização.	curto



**Prefeitura de Bebedouro**

ADM. 2013/2016



*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

		Incentivar a implantação de serviços especiais de transporte coletivo de alto padrão de conforto e confiabilidade, com características o mais próximo possível do automóvel, no sentido de atrair usuários do transporte privado para esse tipo de serviço.	curto
		Incentivar o uso do transporte fretado, particularmente pela indústria, grandes empresas, centros universitários e shopping centers, desde que ele não esteja competindo diretamente com o sistema de transporte coletivo.	curto
		Aperfeiçoar o controle dos serviços de fretamento.	curto
<b>Tema 5</b>	Gestão	Aprimorar a gestão por meio de automação da fiscalização, com o controle de ocorrências, com o seu mapeamento, a implantação de um sistema de remoção e apoio logístico.	médio
		Implantar serviço de inspeções veiculares para o transporte comercial.	médio
		Implantar centro de controle operacional o monitoramento do transporte comercial.	longo
<b>1.4. Transporte de Cargas</b>		Estabelecer uma estratégia para a circulação de cargas em geral e perigosas, visando reduzir seus impactos sobre a circulação viária, meio ambiente e vizinhança, promovendo o controle, monitoramento e fiscalização, diretamente ou em conjunto com órgãos da esfera estadual ou federal.	curto
		Promover a adequação do planejamento, ordenamento e operação da logística urbana, atuando em cooperação com entidades públicas e privadas, e em consonância com as políticas de uso e ocupação do solo, desenvolvimento econômico e gestão da mobilidade.	curto



**Prefeitura de Bebedouro**

ADM. 2013/2016

*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

		Desenvolver projeto para definir a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, a partir do conceito de logística urbana, de forma a compatibilizar a movimentação de passageiros com a distribuição das cargas, respeitando e garantindo o espaço de circulação das mesmas de forma eficiente e eficaz no espaço urbano. Compreende a avaliação da eficácia da regulamentação propondo alterações quando necessário e medidas de racionalização do sistema de distribuição prevendo, inclusive, melhorias tecnológicas e ampliação do sistema viário e distribuição.	curto
<b>Tema 1</b>	Legislação Municipal	Consolidar e aprimorar a regulamentação do setor visando a melhoria na circulação e operações associadas de bens e mercadorias em Bebedouro.	curto
<b>Tema 2</b>	Gestão	Definir políticas públicas municipais, com a fixação de estratégias e diretrizes para gestão, bem como as responsabilidades dos órgãos municipais relativas à circulação e às operações associadas do transporte de cargas.	curto
		Estabelecer parcerias com o setor privado, visando adequá-lo às políticas públicas definidas no PlanMob BBD.	curto
		Tornar a política pública relativa ao transporte de mercadorias um estímulo para racionalizar a distribuição das cargas urbanas de forma a garantir o abastecimento da cidade, assegurando prioridade em relação ao transporte individual onde necessário e fomentar o aumento de sua segurança e a redução de seu impacto ambiental.	curto
<b>Tema 3</b>	Infraestrutura Básica	Identificar corredores viários e rotas obrigatórias e preferenciais para a circulação das cargas em Bebedouro e na microrregião.	curto
		Estudar alternativas locacionais de traçado da ferrovia visando minimizar o impacto das cargas ferroviárias no perímetro urbano de Bebedouro.	longo
		Reservar áreas para implantação de centros de distribuição, em função do zoneamento e das novas necessidades do setor, procurando localizá-los próximos a entroncamentos rodoviários e interseções, distantes de áreas residenciais.	curto



**Prefeitura de Bebedouro**

ADM. 2013/2016

*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

		Promover a integração das diretrizes municipal do transporte de cargas com o sistema de transporte de cargas rodoviárias e terminais de grande porte, compatibilizando com planos de desenvolvimento ferroviário.	médio/longo
<b>Tema 4</b>	Operações Associadas	Identificar, através de pesquisa, a circulação e suas operações associadas (carga e descarga, horários e rotas) das cargas em Bebedouro e região.	médio
<b>1.5. Políticas e ações que associam uso do solo e mobilidade</b>		Aumentar o adensamento ao longo dos eixos de transporte com maior fluxo de passageiros tanto no sistema coletivo atual e quanto previsto para os horizontes futuros.	curto
		Definir patamares de adensamento em torno dos eixos de transporte coletivo tomando como referência o crescimento tendencial histórico.	curto
		Melhorar o acesso ao transporte coletivo e criar facilidades para a utilização dos modos não motorizados nos corredores da rede estruturante e centralidades, tornando menos necessário o uso do transporte individual (automóvel e moto) nestes locais.	médio
		Adensar as centralidades e desenvolver sua infraestrutura de forma a torná-las prioritariamente acessíveis por modos coletivos e não motorizados e pelo abastecimento de mercadorias necessárias e seu funcionamento.	médio
<b>Tema 1</b>	Aspecto Ambiental	Implementar programas de checagem e fiscalização de limites de emissões veiculares de poluentes.	médio
		Incentivar o uso do transporte solidário e não motorizado.	curto
		Identificar áreas e atividades urbanas, bem como para a racionalização da matriz de transporte, priorizando os modos que acarretam menor impacto ambiental. Diz respeito ao impacto sobre meio ambiente em termos de poluição atmosférica e sonora gerado pelos deslocamentos de pessoas e bens em especial nos polos geradores de tráfego identificados.	curto
		Reduzir em 50% as reclamações quanto a ruído e controle de emissões de gases de efeito estufa.	médio





<b>Tema 2</b>	Aspecto Social	Garantir a acessibilidade física ao sistema de mobilidade nos padrões definidos nas leis específicas; ampliar a mobilidade da população de baixa renda, especialmente no que se refere aos modos coletivo e não motorizados.	curto
---------------	----------------	--	-------



**ANEXO 3.1**

**Mapa PD41 - Intervenções Viárias**

**PlanMob-BBD**

**BEBEDOURO**

**Janeiro 2016**

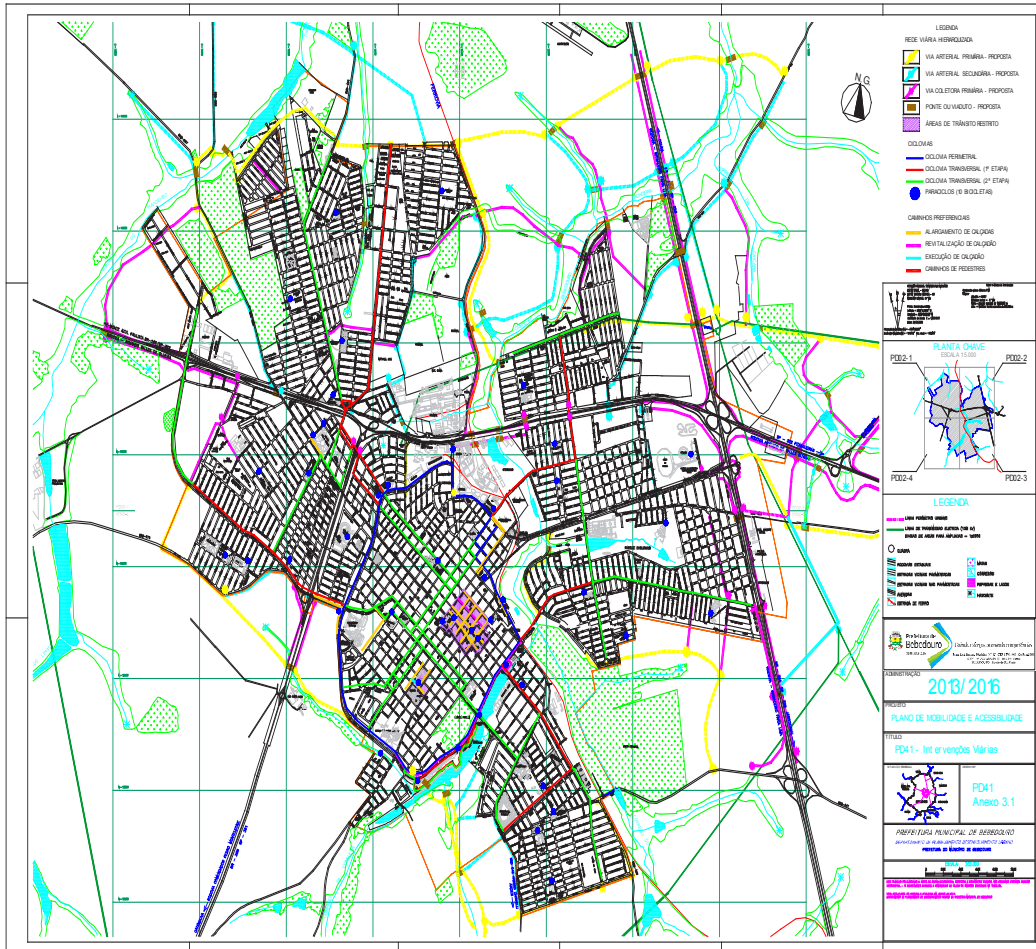


Prefeitura de  
Bebedouro

ADM. 2013/2016

*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Starnato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br





**ANEXO 3.2**

**Gabaritos Viários**

**PlanMob-BBD**

**BEBEDOURO**  
**Janeiro 2016**



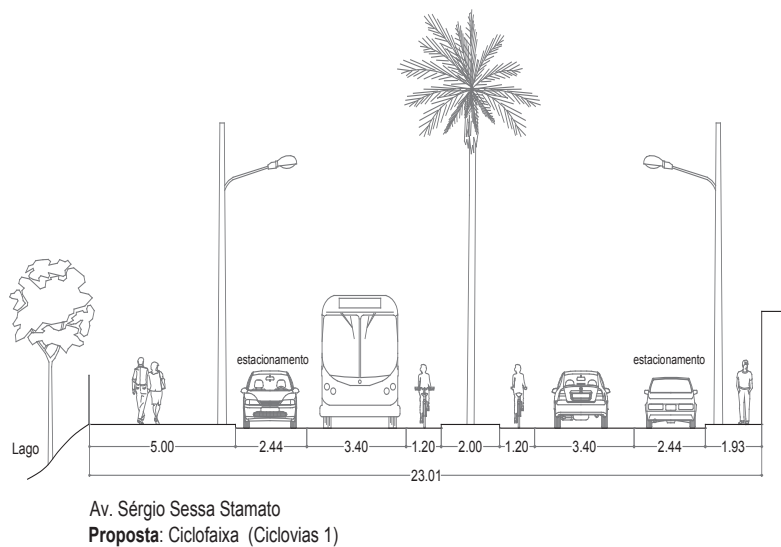
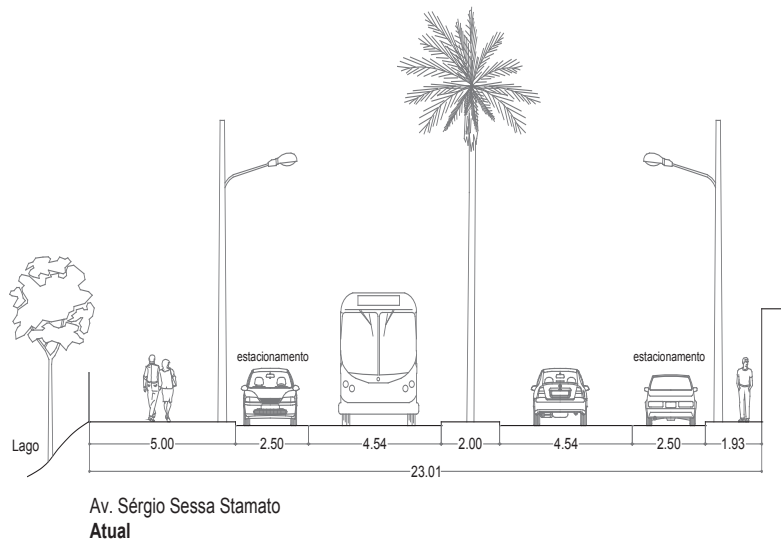
**Prefeitura de Bebedouro**  
ADM. 2013/2016

*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Starnato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

Ciclovias 1

Anel Viário





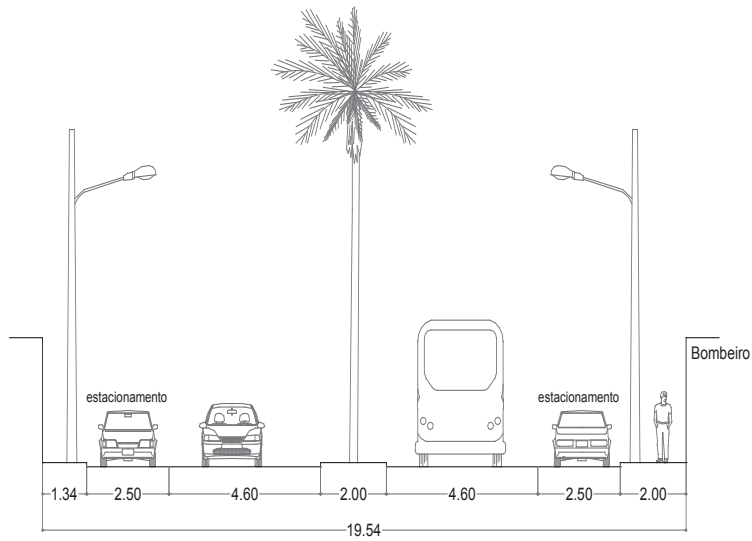
**Prefeitura de Bebedouro**  
ADM. 2013/2016

*Unindo esforços, somando competências*

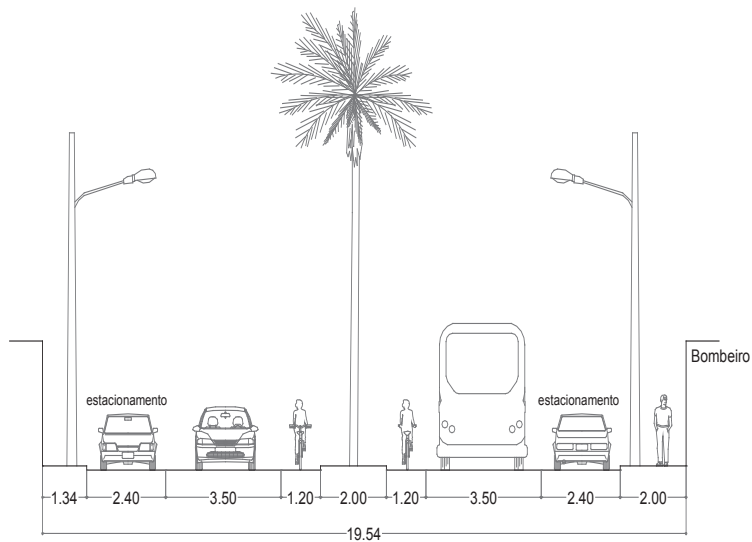
Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

Ciclovias 1

Anel Viário



Av. dos Antunes  
**Atual**



Av. dos Antunes

**Proposta:** Ciclofaixa (Ciclovias 1)

Mesma proposta para a Av. Major Eduardo da Silva Pereira, Av. São Francisco, Av. Edne José Piffer, Av. Donina Valadão Furquim, Av. Belmiro Dia Batista, Av. José Cutrale Junior, Av. Quito Stamato e Av. Hércules Pereira Hortal



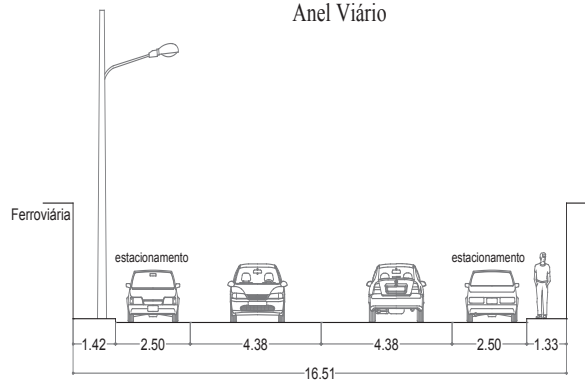
**Prefeitura de Bebedouro**  
ADM. 2013/2016

*Unindo esforços, somando competências*

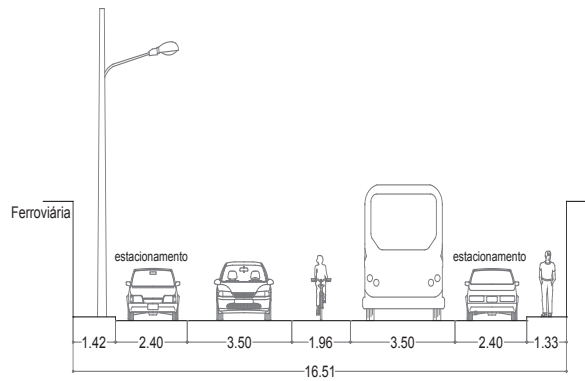
Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

Ciclovias I

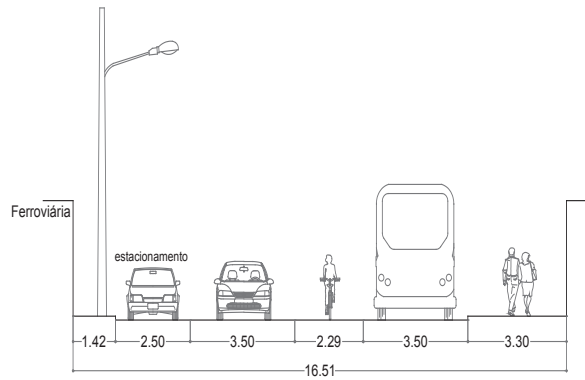
Anel Viário



Av. dos Antunes  
**Atual**



Av. dos Antunes  
**1ª Proposta: Ciclofaixa (Ciclovias 1)**



Av. dos Antunes  
**2ª Proposta: Alargamento do Passeio | Ciclofaixa (Ciclovias 1)**

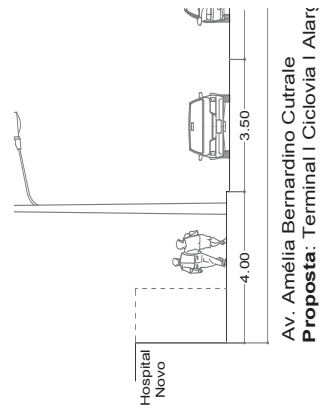


**Prefeitura de  
Bebedouro**

ADM. 2013/2016

*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br



Ciclovias 1  
Anel Viário





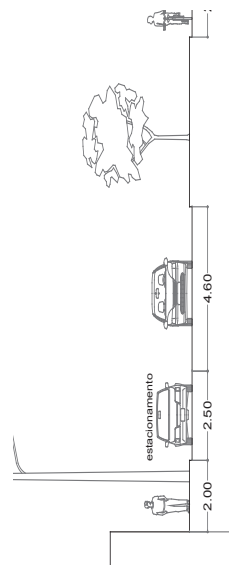
**Prefeitura de  
Bebedouro**

ADM. 2013/2016



*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br



Av. Amélia Bernardino Cutrale  
**Proposta:** Ciclovia (Ciclovias 1 e 2)  
Mesma proposta para a Av. Pedro Paschoai, Av. José Cutr

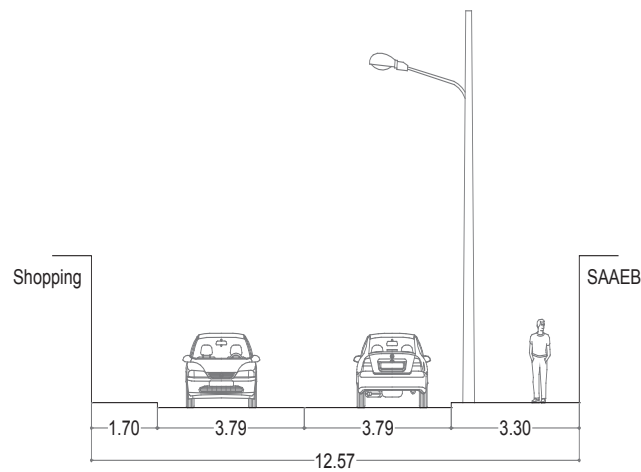
Ciclovias 1  
Anel Viário



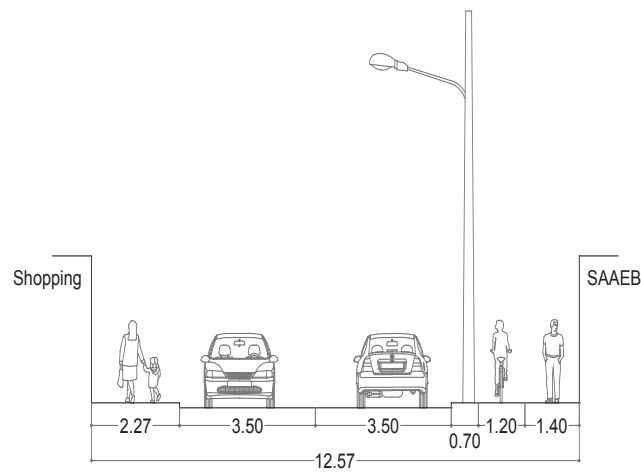
Caminhos Preferenciais

Ciclovias 3

Região do Shopping



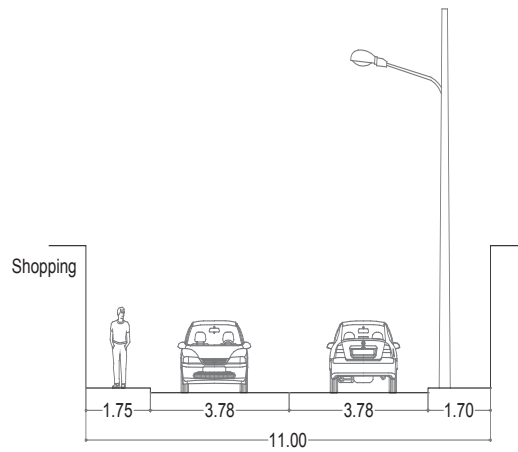
R. Valim  
**Atual**



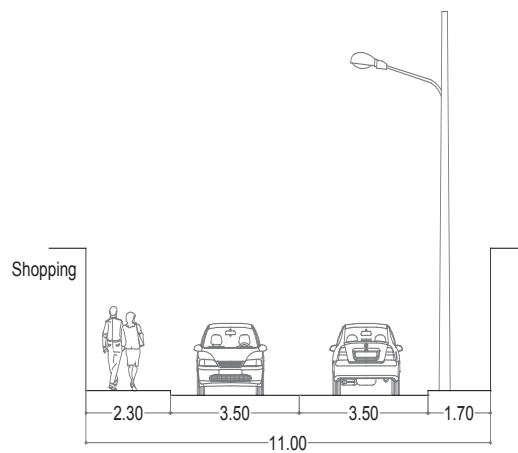
R. Valim  
**Proposta: Ciclovias I Alargamento do Passeio**  
(Ciclovias 2)



Caminhos Preferenciais  
Região do Shopping



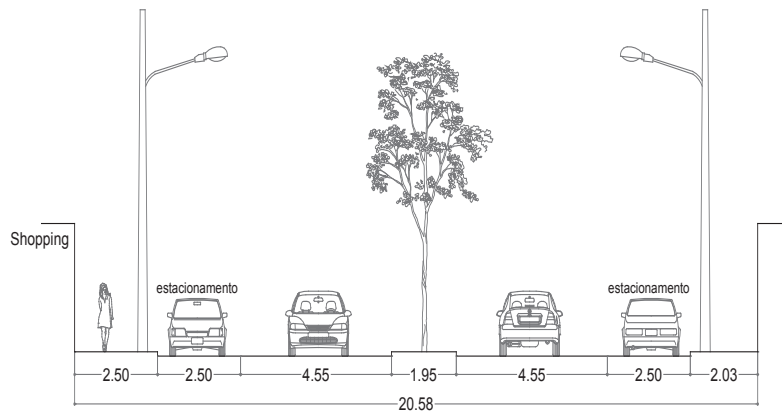
R. Joaquim José de Lima  
**Atual**



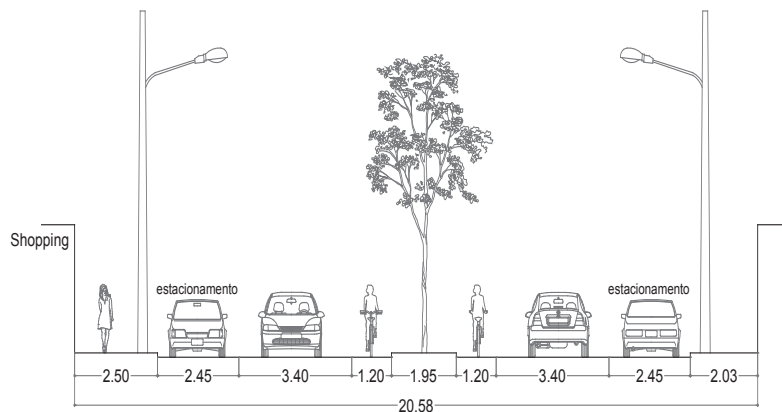
R. Joaquim José de Lima  
**Proposta: Alargamento do Passeio**



**Ciclovias 3**  
Região do Shopping



Av. Allan Kardec  
**Atual**

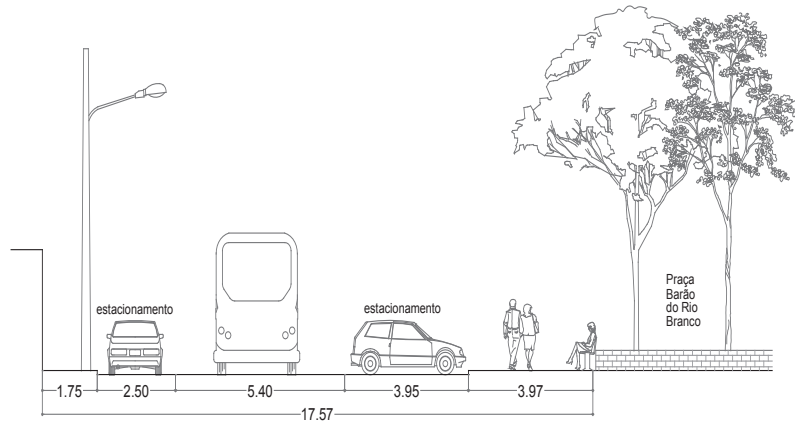


Av. Allan Kardec  
**Proposta: Ciclofaixa (Ciclovias 2)**

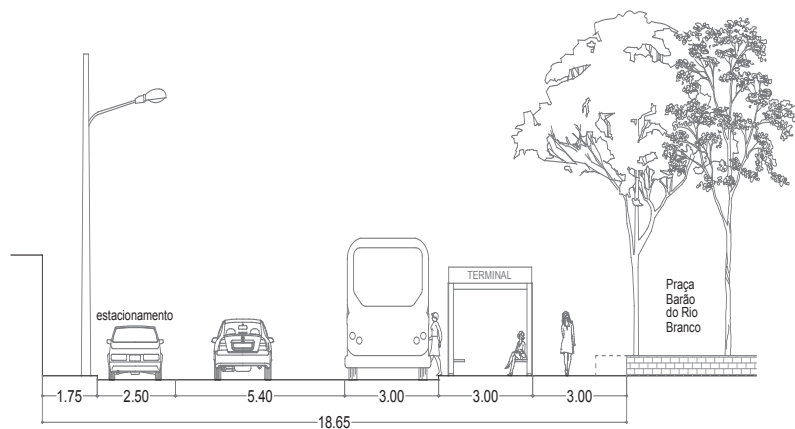


**Caminhos Preferenciais**

**Centro**



R. São João (Praça Barão do Rio Branco)  
**Atual**

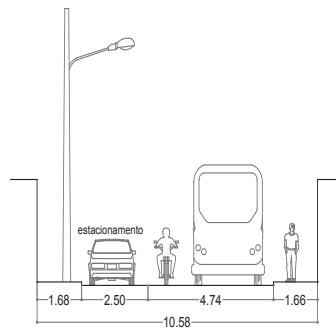


R. São João (Praça Barão do Rio Branco)  
**Proposta:** Terminal de ônibus | Alargamento do passeio



### Caminhos Preferenciais

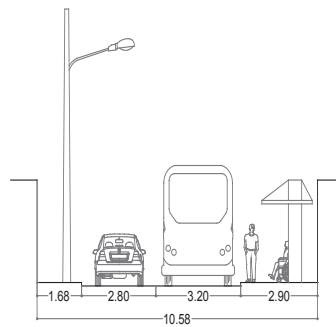
#### Centro



R. São João (entre R. Rubião Jr e R. Francisco Inácio)

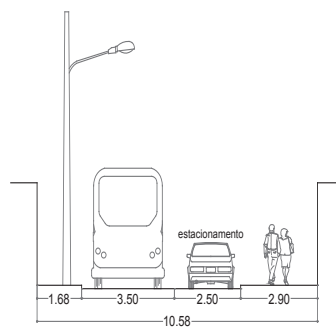
**Atual**

Escala 1:150



R. São João (entre R. Rubião Jr e R. Francisco Inácio)

**Proposta:** Alargamento do passeio com parada de ônibus



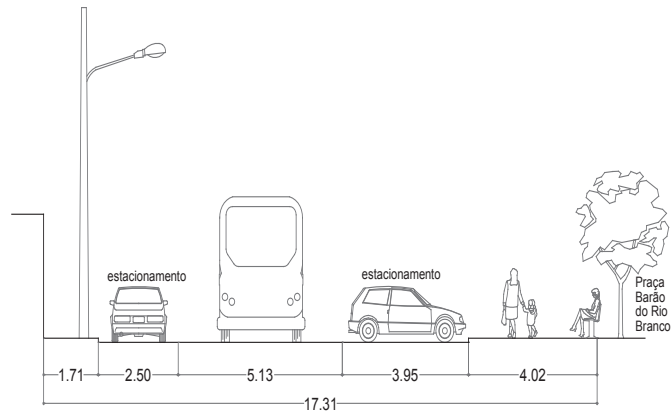
R. São João (entre R. Rubião Jr e R. Francisco Inácio)

**Proposta:** Alargamento do Passeio

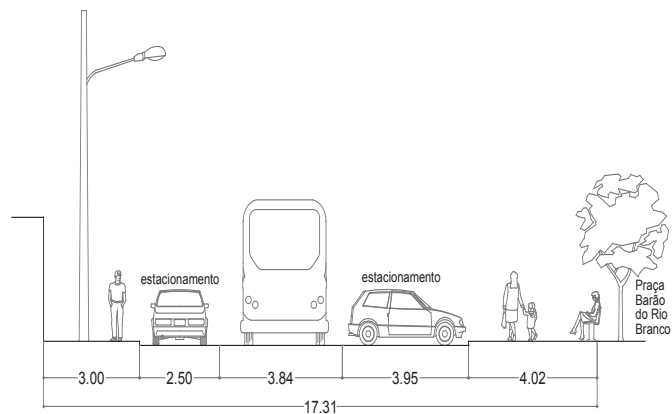


### Caminhos Preferenciais

#### Centro



R. XV de Novembro  
**Atual**

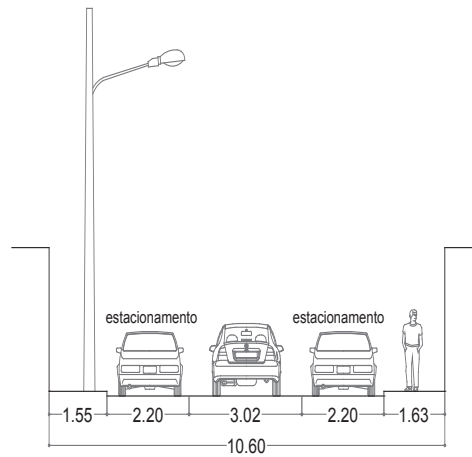


R. XV de Novembro  
**Proposta: Alargamento do Passeio**

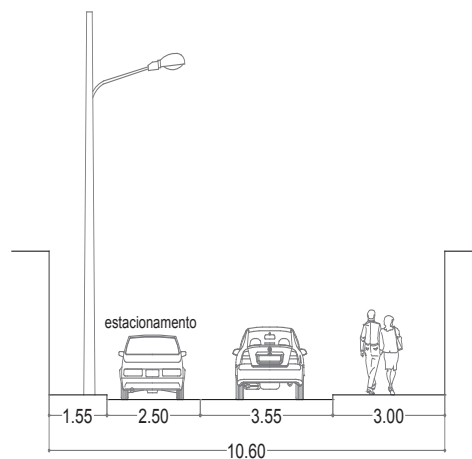


### Caminhos Preferenciais

#### Centro



R. Oscar Werneck  
(entre R. Conrado Caldeira e R. Brandão Veras)  
**Atual**



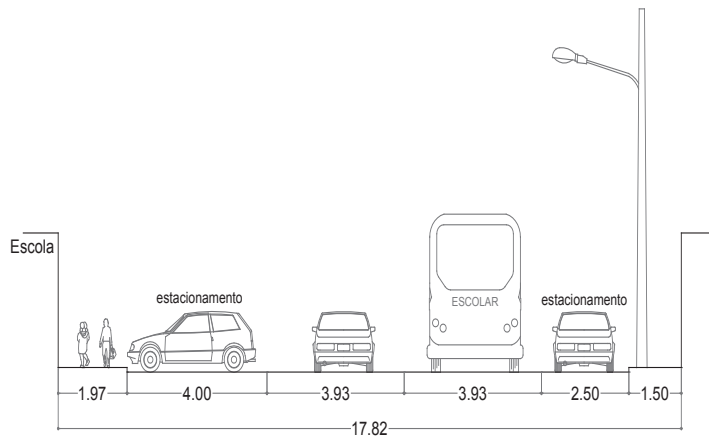
R. Oscar Werneck  
(entre R. Conrado Caldeira e R. Brandão Veras)  
**Proposta:** Alargamento do Passeio  
Mesma proposta para R. Antônio Alves de Toledo  
(entre R. Conrado Caldeira e R. Brandão Veras)





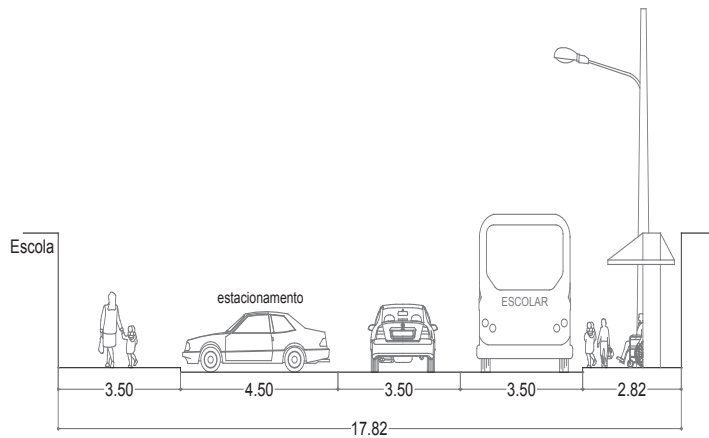
### Caminhos Preferenciais

#### Centro



R. Rubião Junior (entre R. Adolfo Pinto e Av. dos Antunes)

**Atual**



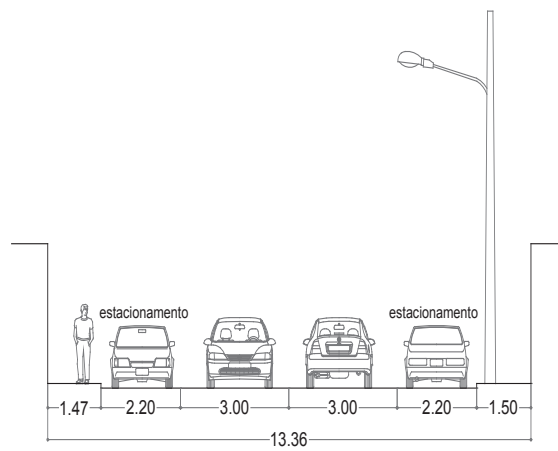
R. Rubião Junior (entre R. Adolfo Pinto e Av. dos Antunes)

**Proposta: Alargamento do Passeio e parada de ônibus**

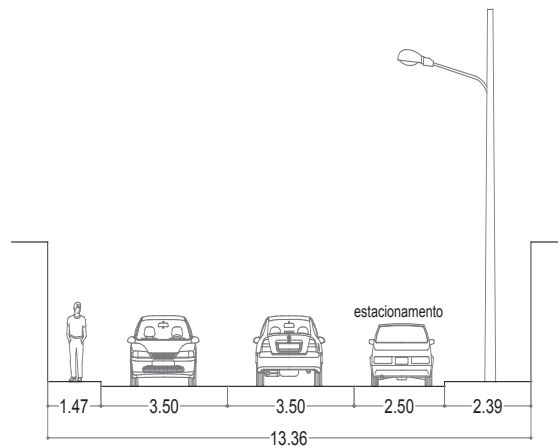


Caminhos Preferenciais

Centro



R. Rubião Junior  
(entre Av. Maj. Eduardo da Silva Pereira e Av. dos Antunes)  
**Atual**

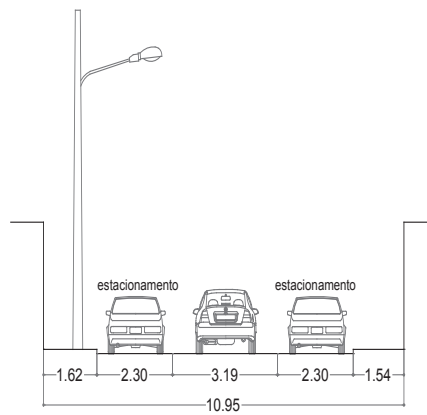


R. Rubião Junior  
(entre Av. Maj. Eduardo da Silva Pereira e Av. dos Antunes)  
**Proposta: Alargamento do Passeio**

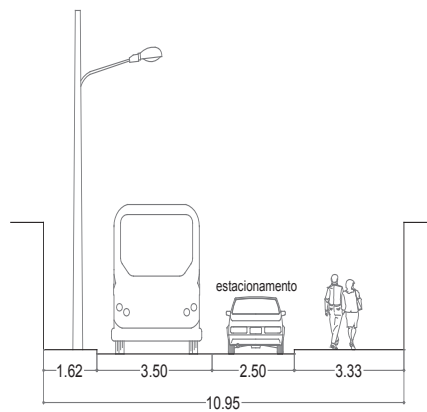


**Caminhos Preferenciais**

**Centro**



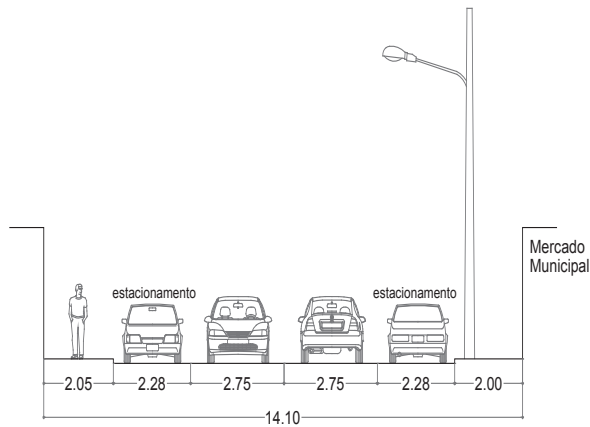
R. Brandão Veras (entre R. Rubião Jr e R. Prudente Moraes)  
**Atual**



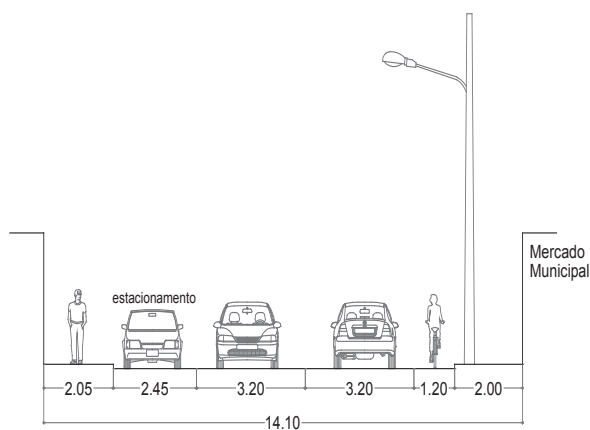
R. Brandão Veras (entre R. Rubião Jr e R. Prudente Moraes)  
**Proposta: Alargamento do Passeio**



Ciclovias 2  
Setor Centro-Norte



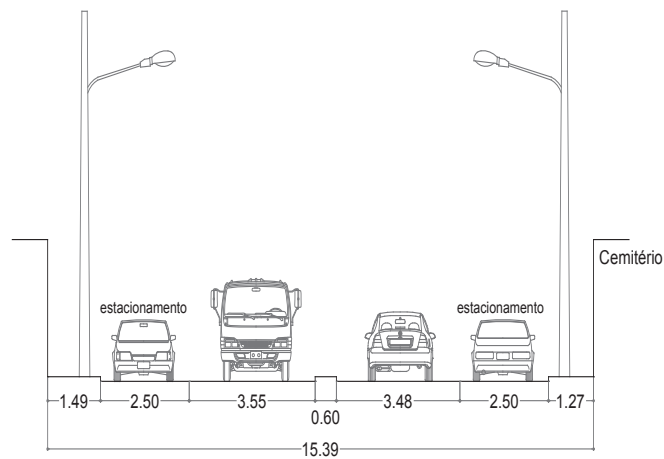
R. Brandão Veras (entre R. Sergipe e Av. Pedro Paschoal)  
**Atual**



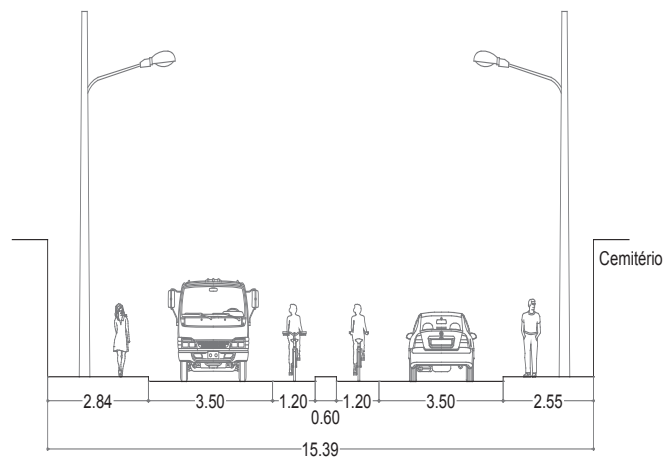
R. Brandão Veras (entre R. Sergipe e Av. Pedro Paschoal)  
**Proposta: Ciclofaixa**



Ciclovias I  
Região do Cemitério



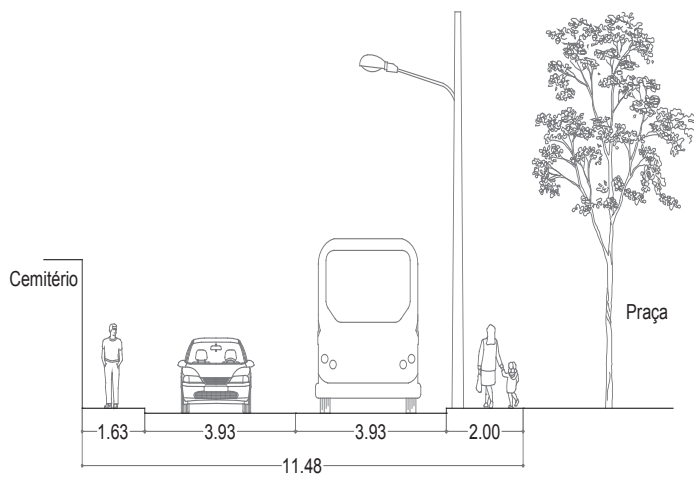
Av. Major Eduardo da Silva Pereira (em frente ao cemitério)  
**Atual**



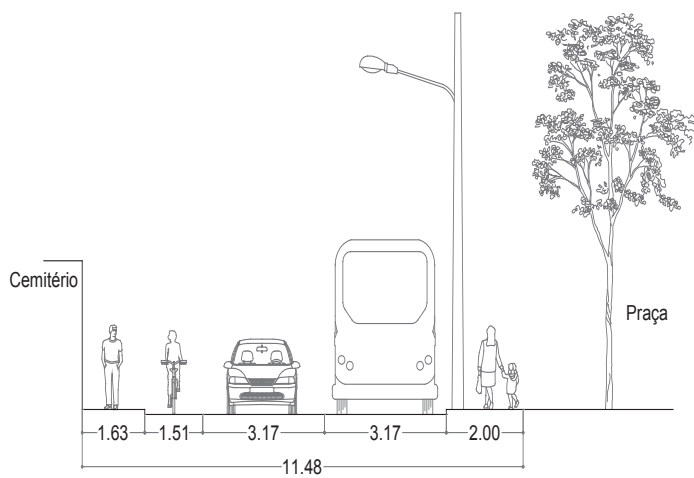
Av. Major Eduardo da Silva Pereira (em frente ao cemitério)  
**Proposta: Ciclofaixa | Alargamento do Passeio**



Ciclovias 2  
Região do Cemitério



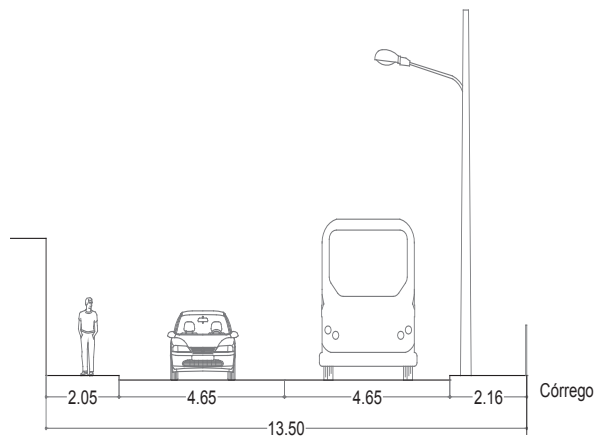
R. Lucas Evangelista  
**Atual**



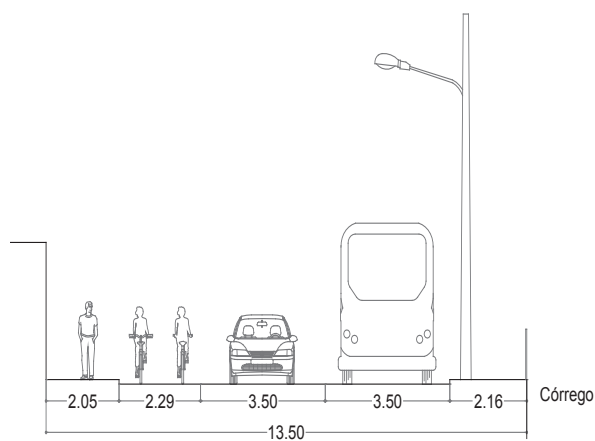
R. Lucas Evangelista  
**Proposta: Ciclofaixa**



Ciclovias 2  
Região do Cemitério



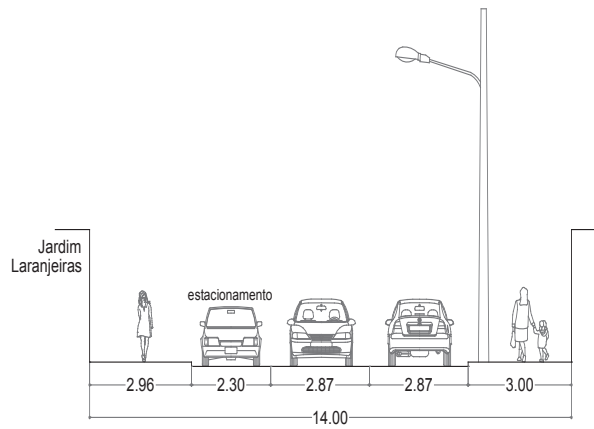
R. Lucas Evangelista  
**Atual**



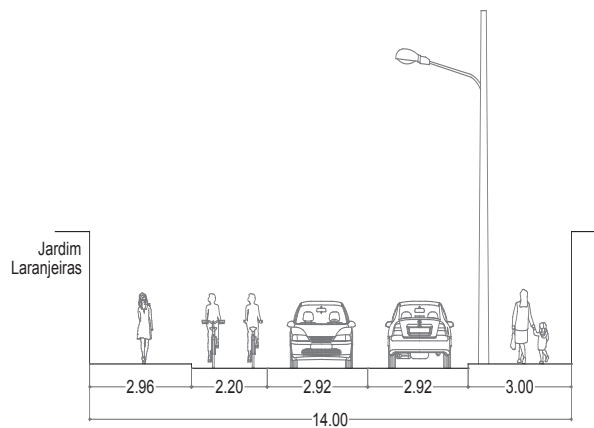
R. Lucas Evangelista  
**Proposta: Ciclofaixa**



Ciclovias 2  
Região do Cemitério



R. José Pedro dos Santos  
**Atual**



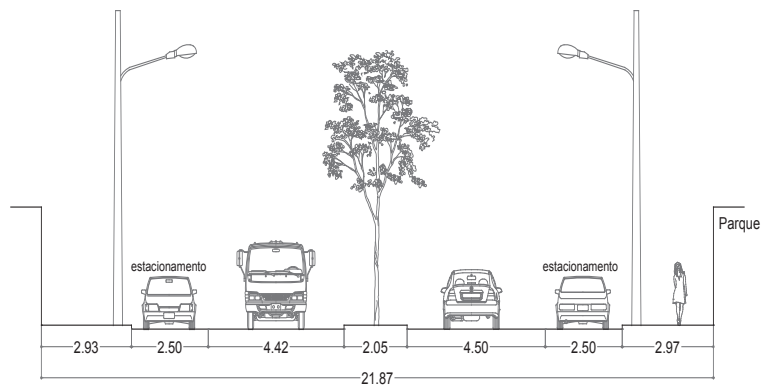
R. José Pedro dos Santos  
**Proposta: Ciclofaixa**



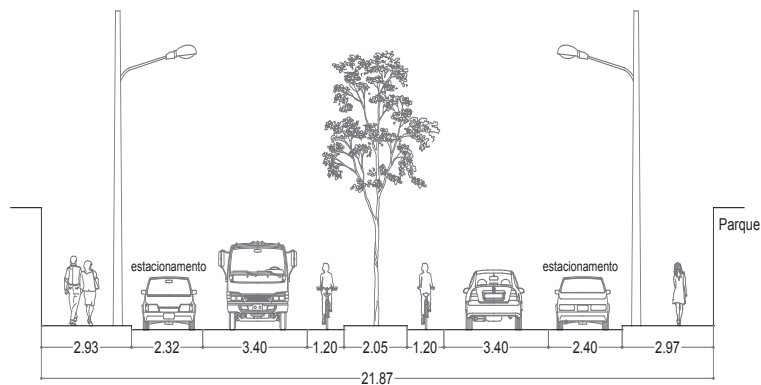


Ciclovias 3

Setor Leste



Av. Higídio Veraldi  
**Atual**

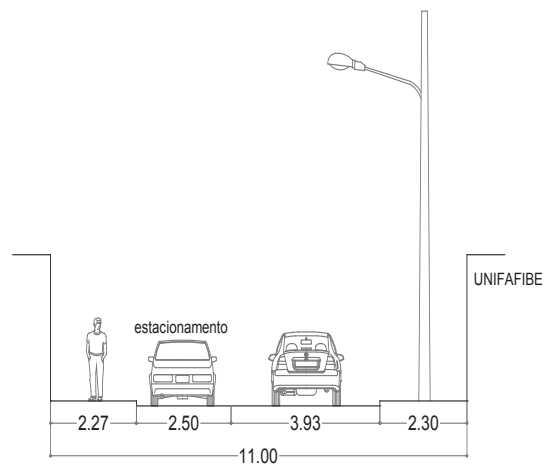


Av. Higídio Veraldi  
**Proposta: Ciclofaixa**

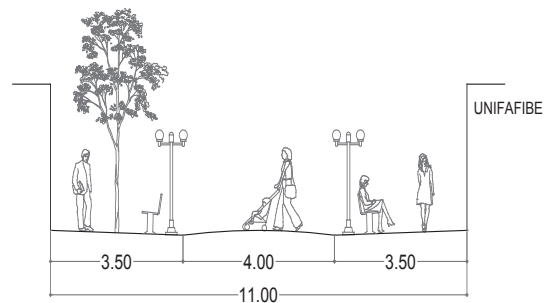


Caminhos Preferenciais

Região do UNIFAFIBE



R. Orlando França de Carvalho  
(entre R. Tobias Lima e R. Antônio A. Toledo)  
**Atual**

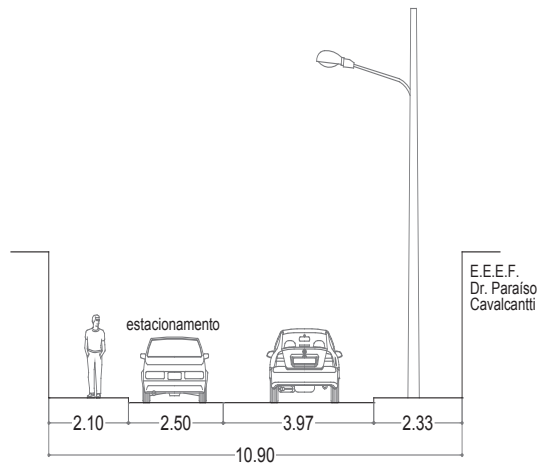


R. Orlando França de Carvalho  
(entre R. Tobias Lima e R. Antônio A. Toledo)  
**Proposta: Calçada**

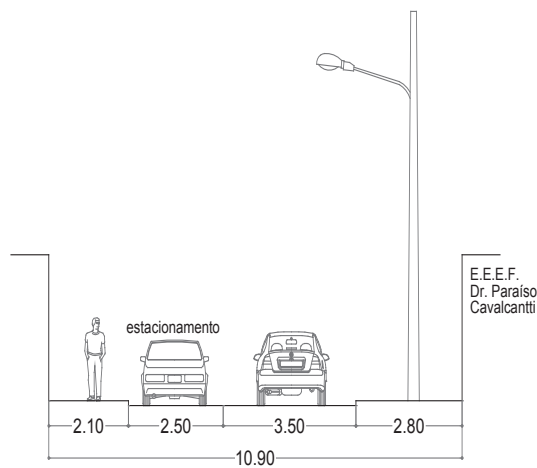


Caminhos Preferenciais

Região do UNIFAFIBE



R. Orlando França de Carvalho  
(entre R. Antônio A. Toledo e R. Oscar Werneck)  
**Atual**

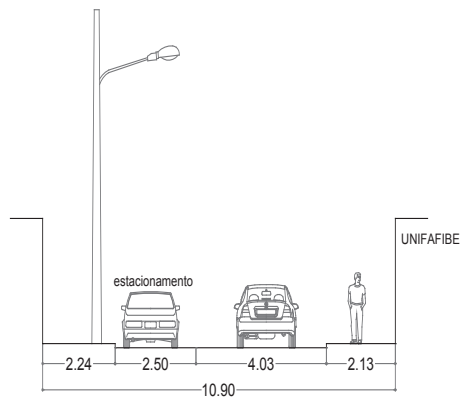


R. Orlando França de Carvalho  
(entre R. Antônio A. Toledo e R. Oscar Werneck)  
**Proposta: Alargamento do Passeio**

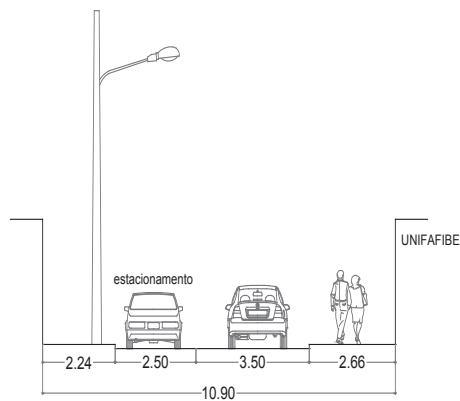


Caminhos Preferenciais

Região do UNIFAFIBE



R. Dr. Tobias Lima  
(entre R. Francisco de Paula e R. Valim)  
**Atual**



R. Dr. Tobias Lima  
(entre R. Francisco de Paula e R. Valim)  
**Proposta:** Alargamento do Passeio  
Mesma proposta para R. Antônio Alves de Toledo  
(entre R. Orlando F. Carvalho e R. Valim)



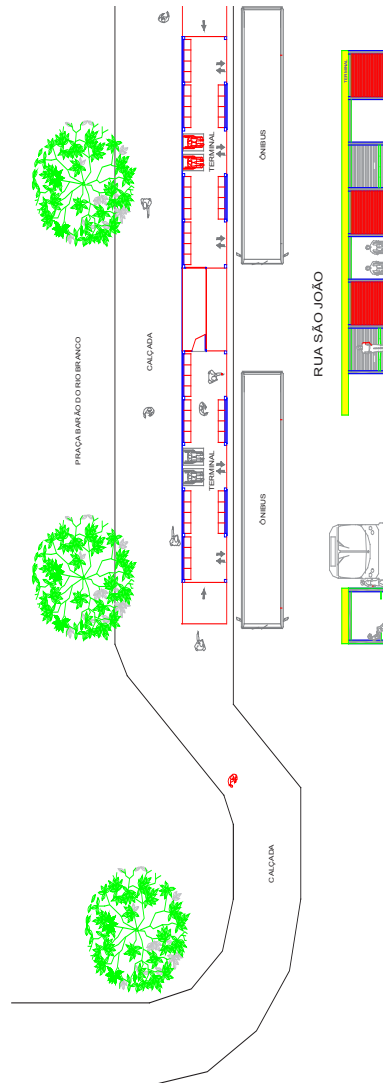
**Prefeitura de Bebedouro**

ADM. 2013/2016

*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

**TERMINAL DE ÔNIBUS  
PRAÇA BARÃO DO RIO BRANCO**



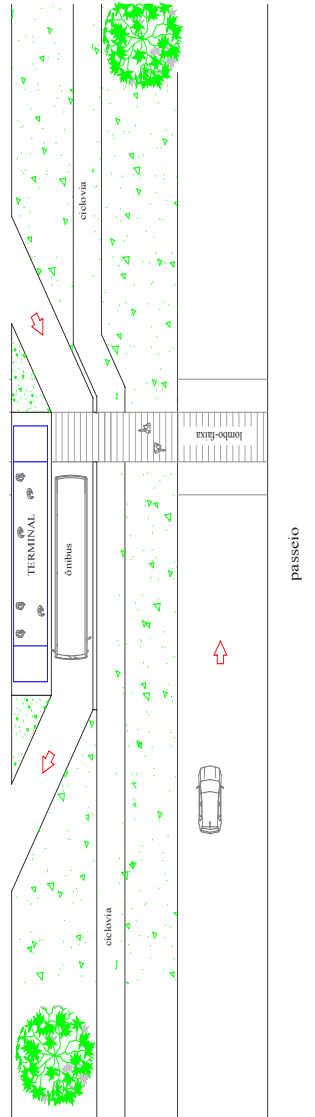


**Prefeitura de Bebedouro**  
ADM. 2013/2016

*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

TERMINAL DE ÔNIBUS  
CANTEIRO CENTRAL DA  
AVENIDA PEDRO PASCHOAL  
ENFRETE A RODOVIÁRIA

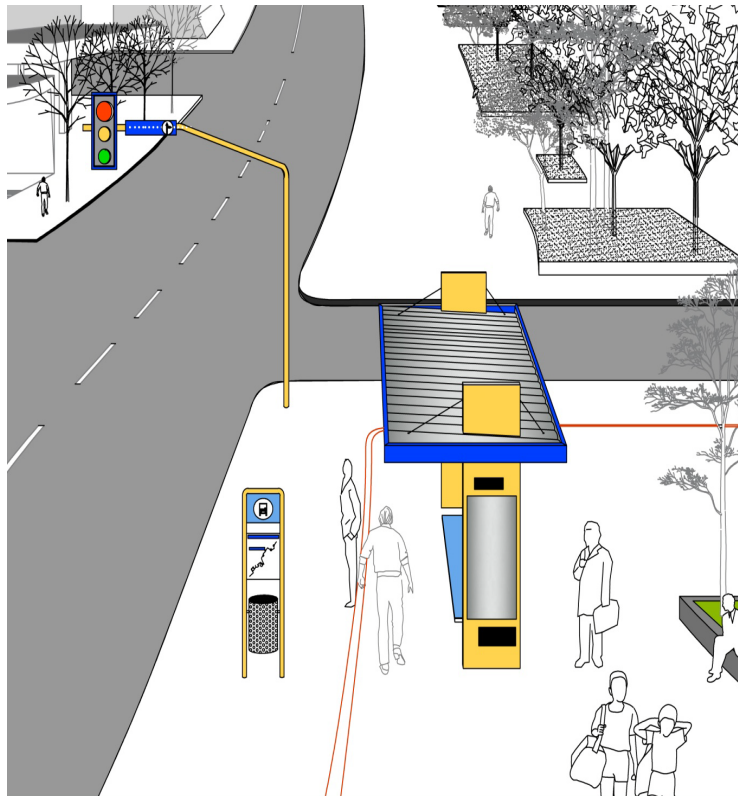


 **Prefeitura de Bebedouro**  
ADM. 2013/2016

*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

MODELO DE PONTO DE ÔNIBUS





## **ANEXO 3.3**

### **Intervenções Viárias - Investimentos**

#### **PlanMob-BBD**

**BEBEDOURO**

**Janeiro 2016**





*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

**Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade**

PlanMob-BBD 2015/2025

**ANEXO 3.3 - Intervenções Viárias - Investimentos**

INTERVENÇÃO	PROGRAMA	UNID.	QUANT.	VALOR UNIT.	VALOR	FONTE RECURSO	PRAZO
<b>SISTEMA CICLOVIÁRIO</b>							
ciclovias (2,20 m) avenidas do anel viário (Ciclovias 1)	SIST.CICLOVIÁRIO	m²	8.338	R\$ 100,00	R\$ 833.800,00	Ministério das Cidades	curto
ciclofaixas (2x1,20 m) avenidas do anel viário (Ciclovias 1)	SIST.CICLOVIÁRIO	m²	9.888	R\$ 40,00	R\$ 395.520,00	PMB/DMTT	curto
ciclovias (2,20 m) avenidas radiais centro/bairros (Ciclovias 2)	SIST.CICLOVIÁRIO	m²	10.725	R\$ 100,00	R\$ 1.072.500,00	Ministério das Cidades	médio
ciclofaixas (2x1,20 m) avenidas radiais centro/bairros (Ciclovias 2)	SIST.CICLOVIÁRIO	m²	9.630	R\$ 40,00	R\$ 385.200,00	PMB/DMTT	médio
ciclofaixas (1x1,50 m) ruas radiais centro/bairros (Ciclovias 2)	SIST.CICLOVIÁRIO	m²	1.185	R\$ 40,00	R\$ 47.400,00	PMB/DMTT	médio
ciclofaixas (1x2,20 m) ruas radiais centro/bairros (Ciclovias 2)	SIST.CICLOVIÁRIO	m²	880	R\$ 40,00	R\$ 35.200,00	PMB/DMTT	médio
ciclofaixas (1x1,20 m) ruas radiais centro/bairros (Ciclovias 2)	SIST.CICLOVIÁRIO	m²	1.660	R\$ 40,00	R\$ 66.400,00	PMB/DMTT	médio
ciclovias (2,20 m) avenidas inter bairros (Ciclovias 3)	SIST.CICLOVIÁRIO	m²	8.558	R\$ 100,00	R\$ 855.800,00	Ministério das Cidades	longo
ciclofaixas (2x1,20 m) avenidas inter bairros (Ciclovias 3)	SIST.CICLOVIÁRIO	m²	23.388	R\$ 40,00	R\$ 935.520,00	PMB/DMTT	longo
ciclofaixas (1x1,50 m) ruas centrais (Ciclovias 3)	SIST.CICLOVIÁRIO	m²	15.128	R\$ 40,00	R\$ 605.120,00	PMB/DMTT	longo
ciclovias (1x2,50 m) praça do lago (Ciclovias 3)	SIST.CICLOVIÁRIO	m²	3.380	R\$ 100,00	R\$ 338.000,00	Ministério das Cidades	curto



**Prefeitura de Bebedouro**

ADM. 2013/2016

*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

paraciclôs (10 bicicletas)	SIST.CICLOVIÁRIO	unid	46	R\$ 700,00	R\$ 32.200,00	PMB/DMTT	curto
<b>SUBTOTAL</b>					<b>R\$ 5.602.660,00</b>		
<b>TRANSPORTE COLETIVO URBANO</b>							
terminal urbano (pç rio branco/rodoviária/hospitais municipais)	T.C.U.	unid	5	R\$ 60.000,00	R\$ 300.000,00	Contrato Conces. T.C.U.	curto
cobertura tipo 1	T.C.U.	unid	40	R\$ 12.000,00	R\$ 480.000,00	Contrato Conces. T.C.U.	curto
cobertura tipo 2	T.C.U.	unid	60	R\$ 5.500,00	R\$ 330.000,00	Contrato Conces. T.C.U.	curto
<b>SUBTOTAL</b>					<b>R\$ 1.110.000,00</b>		
<b>CAMINHOS PREFERENCIAIS DE PEDESTRES</b>							
alargamento de calçadas - centro (média 1,60 m)	CAMINHOS PED.	m²	4.018	R\$ 120,00	R\$ 482.160,00	ESTADO / PMB	curto
alargamento de calçadas - unifafibe (média 0,50 m)	CAMINHOS PED.	m²	288	R\$ 120,00	R\$ 34.560,00	ESTADO / PMB	curto
alargamento de calçadas - novo hospital (média 1,60 m)	CAMINHOS PED.	m²	936	R\$ 120,00	R\$ 112.320,00	ESTADO / PMB	curto
alargamento de calçadas - shopping (média 0,50 m)	CAMINHOS PED.	m²	292	R\$ 120,00	R\$ 35.040,00	ESTADO / PMB	médio
alargamento de calçadas - cemitério (média 1,45 m)	CAMINHOS PED.	m²	280	R\$ 120,00	R\$ 33.600,00	ESTADO / PMB	médio
alargam. calçadas - r. rubião jr e escola (média 0,90 m)	CAMINHOS PED.	m²	280	R\$ 120,00	R\$ 33.600,00	ESTADO / PMB	médio
alargam. calçadas - av. antunes (média	CAMINHOS PED.	m²		R\$ 120,00	R\$ 42.000,00	ESTADO / PMB	médio



**Prefeitura de Bebedouro**

ADM. 2013/2016

*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

1,70 m)			350				
alargam. calçadas - av.raul furquim (média 1,60 m)	CAMINHOS PED.	m²	355	R\$ 120,00	R\$ 42.600,00	ESTADO / PMB	médio
execução de calçamento - reveit. e fecham. r. cel João Manoel	CAMINHOS PED.	m²	2.011	R\$ 500,00	R\$ 1.005.500,00	ESTADO / PMB	médio
execução de calçamento - r. prof. Orlando F. de Carvalho	CAMINHOS PED.	m²	944	R\$ 500,00	R\$ 472.000,00	UNIFAFIBE	médio
revitalização de calçadas - região do lago	CAMINHOS PED.	m²	9.490	R\$ 40,00	R\$ 379.600,00	ESTADO / PMB	curto
caminhos de pedestres (praça de esportes do lago)	CAMINHOS PED.	m²	3.351	R\$ 100,00	R\$ 335.100,00	ESTADO / PMB	curto
recuperação e adequação de calçadas	CAMINHOS PED.	m²	1.718.695	R\$ 100,00	R\$ 171.869.500,00	Proprietário Imóvel/Prefeitura	curto a longo
execução de faixas elevadas nos logradouros	CAMINHOS PED.	unid	100	R\$ 2.000,00	R\$ 200.000,00	PMB/DMTT/Min.Cidades	curto a longo
execução de faixas rampas nos passeios	CAMINHOS PED.	unid	300	R\$ 200,00	R\$ 60.000,00	PMB/DMTT/Min.Cidades	curto a longo
<b>SUBTOTAL</b>					<b>R\$ 175.137.580,00</b>		
<b>SISTEMA VIÁRIO</b>							
avenida arterial primária (34 m) prolong. av.amélia b. cutrale	SISTEMA VIÁRIO	m²	25.942	R\$ 200,00	R\$ 5.188.400,00	Empreend.Imobiliário	médio
avenida arterial primária (34 m) prolong. BBD-070	SISTEMA VIÁRIO	m²	82.280	R\$ 200,00	R\$ 16.456.000,00	Empreend.Imobiliário	longo
avenida arterial primária (34 m) prolong. av.joão f. penna	SISTEMA VIÁRIO	m²	14.858	R\$ 200,00	R\$ 2.971.600,00	Estado/Minist.Cidades	médio
avenida arterial prim. (34 m) av.raul furquim e BBD-080	SISTEMA VIÁRIO	m²	38.420	R\$ 200,00	R\$ 7.684.000,00	Estado/Minist.Cidades	médio



**Prefeitura de Bebedouro**

ADM. 2013/2016

*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

avenida arterial prim. (34 m) av.1JP (j.primavera) e prolong.	SISTEMA VIÁRIO	m²	28.696	R\$ 200,00	R\$ 5.739.200,00	Empreend.Imobiliário	curto
avenida arter. prim. (34 m) AAB/j.moriá/itapuã/chác.s.vicente	SISTEMA VIÁRIO	m²	24.820	R\$ 200,00	R\$ 4.964.000,00	Empreend.Imobiliário	médio
avenida arter. prim. (34 m) entre ferrovia e SP-326	SISTEMA VIÁRIO	m²	66.912	R\$ 200,00	R\$ 13.382.400,00	Empreend.Imobiliário	longo
avenida arter. prim. (34 m) marginal ferrovia	SISTEMA VIÁRIO	m²	93.942	R\$ 200,00	R\$ 18.788.400,00	Empreend.Imobiliário	longo
avenida arter. prim. (34 m) prolong. av.joão spironello	SISTEMA VIÁRIO	m²	40.800	R\$ 200,00	R\$ 8.160.000,00	Empreend.Imobiliário	curto
avenida arter. prim. (34 m) entre SP-326 e BBD-010	SISTEMA VIÁRIO	m²	57.698	R\$ 200,00	R\$ 11.539.600,00	Empreend.Imobiliário	longo
avenida arter. prim. (34 m) entre SP-326 e SP-351 (viradouro)	SISTEMA VIÁRIO	m²	91.052	R\$ 200,00	R\$ 18.210.400,00	Empreend.Imobiliário	longo
avenida arter. prim. (34 m) entre SP-326 e BBD-020	SISTEMA VIÁRIO	m²	83.640	R\$ 200,00	R\$ 16.728.000,00	Empreend.Imobiliário	médio
avenida arter. prim. (34 m) av. maria hortal/var.lourenço santin	SISTEMA VIÁRIO	m²	87.040	R\$ 200,00	R\$ 17.408.000,00	Empreend.Imobiliário	médio
avenida arter. prim. (34 m) av. maria hortal (2ª pista)	SISTEMA VIÁRIO	m²	15.725	R\$ 200,00	R\$ 3.145.000,00	Estado/Minist.Cidades	curto
avenida arter. prim. (34 m) av.eurico medeiros (recup. e alarg.)	SISTEMA VIÁRIO	m²	71.400	R\$ 400,00	R\$ 28.560.000,00	Estado/Minist.Cidades	curto
avenida arter. prim. (34 m) r.geraldto ferreira (recup. e alarg.)	SISTEMA VIÁRIO	m²	71.400	R\$ 300,00	R\$ 21.420.000,00	Estado/Minist.Cidades	longo
avenida arter. prim. (34 m) j.portal do lago	SISTEMA VIÁRIO	m²	64.770	R\$ 200,00	R\$ 12.954.000,00	Empreend.Imobiliário	longo
avenida arter. prim. (34 m) prolong. av.hércules p.hortal	SISTEMA VIÁRIO	m²	14.858	R\$ 400,00	R\$ 5.943.200,00	Estado/Minist.Cidades	longo
avenida arter. prim. (34 m) av.barretos	SISTEMA VIÁRIO	m²		R\$ 400,00	R\$ 7.112.800,00	Estado/Minist.Cidades	médio



**Prefeitura de Bebedouro**

ADM. 2013/2016

*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

(recup. e alarg.)			17.782				
avenida arter. prim. (34 m) av.quito stamato (recup. e alarg.)	SISTEMA VIÁRIO	m²	9.520	R\$ 400,00	R\$ 3.808.000,00	Estado/Minist.Cidades	curto
avenida arterial secundária (30 m) prolong.av.raul furquim	SISTEMA VIÁRIO	m²	35.520	R\$ 200,00	R\$ 7.104.000,00	Empreend.Imobiliário	curto
avenidas arterial secundária (30 m) prolong.BBD-237	SISTEMA VIÁRIO	m²	32.100	R\$ 200,00	R\$ 6.420.000,00	Empreend.Imobiliário	longo
avenidas arterial secundária (30 m) prolong.BBD-080	SISTEMA VIÁRIO	m²	38.220	R\$ 200,00	R\$ 7.644.000,00	Empreend.Imobiliário	longo
avenidas arterial secundária (30 m) prolong.av.silvio lainetti	SISTEMA VIÁRIO	m²	36.270	R\$ 200,00	R\$ 7.254.000,00	Empreend.Imobiliário	médio
avenidas arterial secund. (30 m) prolong.av.joaquim guimarães	SISTEMA VIÁRIO	m²	24.390	R\$ 200,00	R\$ 4.878.000,00	Empreend.Imobiliário	médio
avenidas arterial secundárias (30 m) entre BBD-080/BBD-154	SISTEMA VIÁRIO	m²	50.700	R\$ 200,00	R\$ 10.140.000,00	Empreend.Imobiliário	longo
av. arterial secund. (30 m) av.odilon campos f.(recup. e alarg.)	SISTEMA VIÁRIO	m²	37.200	R\$ 200,00	R\$ 7.440.000,00	Estado/Minist.Cidades	curto
av. arterial secund. (30 m) r.raimundo aquino (recup. e alarg.)	SISTEMA VIÁRIO	m²	14.430	R\$ 200,00	R\$ 2.886.000,00	Estado/Minist.Cidades	curto
av. arterial secund. (30 m) prolong. av. marginal ferrovia	SISTEMA VIÁRIO	m²	34.200	R\$ 200,00	R\$ 6.840.000,00	Estado/Minist.Cidades	curto
av. art. secund. (30 m) marginal esquerda córr.bebedouro	SISTEMA VIÁRIO	m²	145.890	R\$ 200,00	R\$ 29.178.000,00	Empreend.Imobiliário	longo
av. art. secund. (30 m) av.4jt (j.terrazul) e prolong.na BBD-010	SISTEMA VIÁRIO	m²	27.060	R\$ 200,00	R\$ 5.412.000,00	Empreend.Imobiliário	médio
av. art. secund. (30 m) r. casemiro souza (recup. e alarg.)	SISTEMA VIÁRIO	m²	10.020	R\$ 200,00	R\$ 2.004.000,00	Estado/Minist.Cidades	médio
av.art.secund. (30 m) av.marginal dir.córr.bebedouro (BBD-010)	SISTEMA VIÁRIO	m²	59.700	R\$ 200,00	R\$ 11.940.000,00	Empreend.Imobiliário	longo



*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

av. art. secund. (30 m) sob linhão (estação caiçara a norte)	SISTEMA VIÁRIO	m²	44.190	R\$ 200,00	R\$ 8.838.000,00	Empreend.Imobiliário	longo
av. art. secund. (30 m) sob linhão sul	SISTEMA VIÁRIO	m²	59.220	R\$ 200,00	R\$ 11.844.000,00	Empreend.Imobiliário	longo
av. art. secund. (30 m) prolong. av.2pp1 (p.portal do lago)	SISTEMA VIÁRIO	m²	13.650	R\$ 200,00	R\$ 2.730.000,00	Empreend.Imobiliário	curto
av. art. secund. (30 m) prolong. av.1pp1 (p.portal do lago)	SISTEMA VIÁRIO	m²	6.270	R\$ 200,00	R\$ 1.254.000,00	Empreend.Imobiliário	curto
av. art. secund. (30 m) prolong. av.da justiça (p.portal do lago)	SISTEMA VIÁRIO	m²	19.050	R\$ 200,00	R\$ 3.810.000,00	Empreend.Imobiliário	médio
av. art. secund. (30 m) prolo.av. s.francisco (p.portal do lago)	SISTEMA VIÁRIO	m²	28.800	R\$ 200,00	R\$ 5.760.000,00	Empreend.Imobiliário	longo
av. arteriais secund. (30 m) r.josé cutrale jr (recup. e alarg.)	SISTEMA VIÁRIO	m²	18.210	R\$ 200,00	R\$ 3.642.000,00	Estado/Minist.Cidades	médio
av. arteriais secund. (30 m) r.amadeu oliva (recup. e alarg.)	SISTEMA VIÁRIO	m²	23.010	R\$ 200,00	R\$ 4.602.000,00	Empreend.Imobiliário	longo
avenida coletora primária (21 m) marginal dir.córr.mandembo	SISTEMA VIÁRIO	m²	34.902	R\$ 200,00	R\$ 6.980.400,00	Empreend.Imobiliário	longo
av.col.prim. (21 m) marg. N SP-322 (córr.mand./av.joão penna)	SISTEMA VIÁRIO	m²	19.992	R\$ 200,00	R\$ 3.998.400,00	Empreend.Imobiliário	médio
av.col.prim. (21 m) marg. S SP-322 (córr.mand./r.clem.grassi)	SISTEMA VIÁRIO	m²	32.802	R\$ 200,00	R\$ 6.560.400,00	Empreend.Imobiliário	médio
av.col.prim. (21 m) alam.aníbal carvalho/prolong.r.cério galão	SISTEMA VIÁRIO	m²	15.687	R\$ 200,00	R\$ 3.137.400,00	Estado/Minist.Cidades	médio
av.col.prim. (21 m) paralela à r.aníbal carvalho	SISTEMA VIÁRIO	m²	14.364	R\$ 200,00	R\$ 2.872.800,00	Empreend.Imobiliário	médio
av.coletora primária (21 m) prolong. r.florcena a.rímoli	SISTEMA VIÁRIO	m²	12.180	R\$ 200,00	R\$ 2.436.000,00	Empr./Estado/Min.Cidades	curto
av.coletora prim. (21 m) av.vicente	SISTEMA VIÁRIO	m²		R\$ 200,00	R\$ 932.400,00	Estado/Minist.Cidades	médio



Prefeitura de  
Bebedouro

ADM. 2013/2016

*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

ciriana/av.odilon campos			4.662				
av.coletora prim. (21 m) alam. corcovado (res.pedro paschoal)	SISTEMA VIÁRIO	m²	17.472	R\$ 200,00	R\$ 3.494.400,00	Estado/Minist.Cidades	médio
av.coletora prim. (21 m) alam.corcovado/av.2jt (j.terrazul)	SISTEMA VIÁRIO	m²	29.442	R\$ 200,00	R\$ 5.888.400,00	Empreend.Imobiliário	longo
av.coletora primária (21 m) av.2jt (j.terrazul)	SISTEMA VIÁRIO	m²	21.000	R\$ 200,00	R\$ 4.200.000,00	Empreend.Imobiliário	curto
av.col.prim. (21 m) marginal esquerda afluente córr.bebedouro	SISTEMA VIÁRIO	m²	24.066	R\$ 200,00	R\$ 4.813.200,00	Empreend.Imobiliário	longo
av.coletora primária (21 m) av.2jt/BBD-010	SISTEMA VIÁRIO	m²	15.771	R\$ 200,00	R\$ 3.154.200,00	Empreend.Imobiliário	médio
av.coletora prim. (21 m) av. projetada marginal a ferrovia	SISTEMA VIÁRIO	m²	20.391	R\$ 200,00	R\$ 4.078.200,00	Estado/Minist.Cidades	curto
av.col.prim. (21 m) marginal N SP-322 (prol.r.antônio ambrósio)	SISTEMA VIÁRIO	m²	15.582	R\$ 200,00	R\$ 3.116.400,00	Estado/Minist.Cidades	longo
av.col.prim. (21 m) marginal S SP-322 (prol.r.benedita a.braga)	SISTEMA VIÁRIO	m²	17.472	R\$ 200,00	R\$ 3.494.400,00	Estado/Minist.Cidades	longo
av.col.prim. (21 m) SP-326/SP-322 (avenidas NE)	SISTEMA VIÁRIO	m²	85.470	R\$ 200,00	R\$ 17.094.000,00	Empreend.Imobiliário	longo
av.col.prim. (21 m) SP-326/SP-322 (avenidas NO)	SISTEMA VIÁRIO	m²	90.783	R\$ 200,00	R\$ 18.156.600,00	Empreend.Imobiliário	longo
av.col.prim. (21 m) SP-326/SP-322 (avenidas SO)	SISTEMA VIÁRIO	m²	118.713	R\$ 200,00	R\$ 23.742.600,00	Empreend.Imobiliário	longo
av.col.prim. (21 m) SP-326/SP-322 (avenidas SE)	SISTEMA VIÁRIO	m²	28.203	R\$ 200,00	R\$ 5.640.600,00	Estado/Min.Cidades	longo
av.coletora prim. (21 m) marginal esquerda córr.caiçara	SISTEMA VIÁRIO	m²	27.363	R\$ 200,00	R\$ 5.472.600,00	Empreend.Imobiliário	longo
av.coletora prim. (21 m) marginal direita córr.caiçara/SP-351	SISTEMA VIÁRIO	m²	52.248	R\$ 200,00	R\$ 10.449.600,00	Empreend.Imobiliário	longo



*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

av.coletora prim. (21 m) BBD-020/córr.caíçara	SISTEMA VIÁRIO	m²	23.121	R\$ 200,00	R\$ 4.624.200,00	Empreend.Imobiliário	longo
av.col.prim. (21 m) marginal SP-351/SP-322 (acesso viradouro)	SISTEMA VIÁRIO	m²	35.469	R\$ 200,00	R\$ 7.093.800,00	Empreend.Imobiliário	longo
av.col.prim. (21 m) marginal SP-326/var.lourenço santin	SISTEMA VIÁRIO	m²	36.750	R\$ 200,00	R\$ 7.350.000,00	Empreend.Imobiliário	longo
av.col.prim. (21 m) r.antonio gonçalves (dist.ind.II) e prolong.	SISTEMA VIÁRIO	m²	30.366	R\$ 200,00	R\$ 6.073.200,00	Empr./Estado/Min.Cidades	médio
av.col.prim. (21 m) r.arnaldo cristianini e prolong.	SISTEMA VIÁRIO	m²	10.101	R\$ 200,00	R\$ 2.020.200,00	Empr./Estado/Min.Cidades	médio
av.coletora prim. (21 m) marginal leste SP-351	SISTEMA VIÁRIO	m²	13.167	R\$ 200,00	R\$ 2.633.400,00	Estado/Minist.Cidades	médio
av.coletora prim. (21 m) marginal oeste SP-351	SISTEMA VIÁRIO	m²	15.414	R\$ 200,00	R\$ 3.082.800,00	Empreend.Imobiliário	longo
viaduto (rod. SP-351 / r.brandão veras)	SISTEMA VIÁRIO	vb	1	R\$ 4.000.000,00	R\$ 4.000.000,00	Estado/Sec.Transp.	curto
viaduto (rod. SP-352 / 650 m sul da av.josé cutrale jr)	SISTEMA VIÁRIO	vb	1	R\$ 4.000.000,00	R\$ 4.000.000,00	Estado/Sec.Transp.	longo
viaduto (rod. SP-322 / av. raul furquim)	SISTEMA VIÁRIO	vb	1	R\$ 4.000.000,00	R\$ 4.000.000,00	Estado/Sec.Transp.	curto
viaduto (rod. SP-322 / prolong. r.pedro lopes)	SISTEMA VIÁRIO	vb	1	R\$ 4.000.000,00	R\$ 4.000.000,00	Estado/Sec.Transp.	longo
viaduto (rod. SP-322 / prolong. r.casemiro m.de souza)	SISTEMA VIÁRIO	vb	1	R\$ 4.000.000,00	R\$ 4.000.000,00	Estado/Sec.Transp.	médio
viaduto (rod. SP-322 / 950 m leste da SP-326)	SISTEMA VIÁRIO	vb	1	R\$ 4.000.000,00	R\$ 4.000.000,00	Estado/Sec.Transp.	longo
viaduto (rod. SP-322 / 340 m leste do córr.mandembo)	SISTEMA VIÁRIO	vb	1	R\$ 4.000.000,00	R\$ 4.000.000,00	Estado/Sec.Transp.	longo
viaduto (rod. SP-326 / BBD-020)	SISTEMA VIÁRIO	vb		R\$ 4.000.000,00	R\$ 4.000.000,00	Estado/Sec.Transp.	médio





**Prefeitura de Bebedouro**

ADM. 2013/2016

*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361

CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta

BEBEDOURO - Estado de São Paulo

Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

			1				
viaduto (rod. SP-326 / prolong. av.josé a.de carvalho)	SISTEMA VIÁRIO	vb	1	R\$ 4.000.000,00	R\$ 4.000.000,00	Estado/Sec.Transp.	longo
viaduto (rod. SP-326 / 2.510 m sul da SP-322)	SISTEMA VIÁRIO	vb	1	R\$ 4.000.000,00	R\$ 4.000.000,00	Estado/Sec.Transp.	longo
viaduto (rod. SP-326 / prolong. av.joão spironello)	SISTEMA VIÁRIO	vb	1	R\$ 4.000.000,00	R\$ 4.000.000,00	Estado/Sec.Transp.	médio
viaduto (rod. SP-326 / BBD-010)	SISTEMA VIÁRIO	vb	1	R\$ 4.000.000,00	R\$ 4.000.000,00	Estado/Sec.Transp.	longo
viaduto (rod. SP-326 / 245 m norte do córr.bebedouro)	SISTEMA VIÁRIO	vb	1	R\$ 4.000.000,00	R\$ 4.000.000,00	Estado/Sec.Transp.	longo
viaduto (rod. SP-326 / 1.110 m norte do córr.bebedouro)	SISTEMA VIÁRIO	vb	1	R\$ 4.000.000,00	R\$ 4.000.000,00	Estado/Sec.Transp.	longo
viaduto (rod. laureanous brogna / 1.090 m norte da SP-322)	SISTEMA VIÁRIO	vb	1	R\$ 4.000.000,00	R\$ 4.000.000,00	Estado/Sec.Transp.	longo
viadutos (ferrovia / duas marginais da SP-322)	SISTEMA VIÁRIO	vb	2	R\$ 2.000.000,00	R\$ 4.000.000,00	Estado/Sec.Transp.	médio
viadutos (950-2.080-2.840 m a norte da SP-322)	SISTEMA VIÁRIO	vb	3	R\$ 2.000.000,00	R\$ 6.000.000,00	Estado/Sec.Transp.	longo
ponte (cór. mandembo / BBD-080)	SISTEMA VIÁRIO	vb	1	R\$ 1.500.000,00	R\$ 1.500.000,00	Estado/Sec.Transp.	longo
ponte (cór. mandembo / prolong. r. 26JP do j.primavera)	SISTEMA VIÁRIO	vb	1	R\$ 1.500.000,00	R\$ 1.500.000,00	Estado/Sec.Transp.	longo
ponte (cór. parati / prolong. alam.parati)	SISTEMA VIÁRIO	vb	1	R\$ 1.500.000,00	R\$ 1.500.000,00	Estado/Sec.Transp.	curto
ponte (cór. parati / prolong. alam.corcovado)	SISTEMA VIÁRIO	vb	1	R\$ 1.500.000,00	R\$ 1.500.000,00	Estado/Sec.Transp.	médio
ponte (cór. parati / 230 m jusante da alam.amândio miranda)	SISTEMA VIÁRIO	vb	1	R\$ 1.500.000,00	R\$ 1.500.000,00	Empreend.Imobiliário	longo



**Prefeitura de Bebedouro**

ADM. 2013/2016

*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

ponete (cór. talarico / r.prof.raimundo f. aquino)	SISTEMA VIÁRIO	vb	1	R\$ 1.500.000,00	R\$ 1.500.000,00	Estado/Sec.Transp.	curto
ponete (cór. bebedouro / duas marginais da SP-322)	SISTEMA VIÁRIO	vb	2	R\$ 1.500.000,00	R\$ 3.000.000,00	Estado/Sec.Transp.	médio
ponete (cór. bebedouro / prolong. av.joão spironello)	SISTEMA VIÁRIO	vb	1	R\$ 1.500.000,00	R\$ 1.500.000,00	Empreend.Imobiliário	longo
ponete (cór. bebedouro / prolong. r. 3JT do j.terrazul)	SISTEMA VIÁRIO	vb	1	R\$ 1.500.000,00	R\$ 1.500.000,00	Empreend.Imobiliário	longo
ponete (cór. bebedouro / 30 m jusante do j.terrazul)	SISTEMA VIÁRIO	vb	1	R\$ 1.500.000,00	R\$ 1.500.000,00	Empreend.Imobiliário	longo
ponete (cór. bebedouro / marginais da SP-326)	SISTEMA VIÁRIO	vb	2	R\$ 1.500.000,00	R\$ 3.000.000,00	Estado/Sec.Transp.	longo
ponete (cór. bebedouro / 1.670 m jusante da SP-326)	SISTEMA VIÁRIO	vb	1	R\$ 1.500.000,00	R\$ 1.500.000,00	Empreend.Imobiliário	longo
pontes (afluentes córreg.bebedouro)	SISTEMA VIÁRIO	vb	5	R\$ 1.500.000,00	R\$ 7.500.000,00	Empreend.Imobiliário	longo
ponete (cór. caiçara / BBD-010)	SISTEMA VIÁRIO	vb	1	R\$ 1.500.000,00	R\$ 1.500.000,00	Empreend.Imobiliário	longo
ponete (cór. caiçara / prolong. av.joão spironello)	SISTEMA VIÁRIO	vb	1	R\$ 1.500.000,00	R\$ 1.500.000,00	Estado/Sec.Transp.	longo
pontes (afluentes cór. caiçara)	SISTEMA VIÁRIO	vb	5	R\$ 1.500.000,00	R\$ 7.500.000,00	Empreend.Imobiliário	longo
ponete (cór. consulta / prolong. av.pref.hércules p.hortal)	SISTEMA VIÁRIO	vb	1	R\$ 1.500.000,00	R\$ 1.500.000,00	Estado/Sec.Transp.	médio
ponete (afluente cór. consulta / prolong. p.portal do lago)	SISTEMA VIÁRIO	vb	3	R\$ 1.500.000,00	R\$ 4.500.000,00	Empreend.Imobiliário	longo
ponete (cór. candinho / prolong. av.prof.maria de l.hortal)	SISTEMA VIÁRIO	vb	1	R\$ 1.500.000,00	R\$ 1.500.000,00	Estado/Sec.Transp.	curto
rotatórias - arterial primária (entre	SISTEMA VIÁRIO	vb		R\$ 350.000,00	R\$ 4.200.000,00	Empr./Estado/Min.Cida	longo



**Prefeitura de Bebedouro**

ADM. 2013/2016

*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

av.joão f.penna/rod.SP-326)			12			des	
rotatórias - arterial primária (entre rod.SP-326/BBD-010)	SISTEMA VIÁRIO	vb	3	R\$ 350.000,00	R\$ 1.050.000,00	Empreend.Imobiliário	longo
rotatórias - arterial primária (entre rod.SP-326/SP-351)	SISTEMA VIÁRIO	vb	5	R\$ 350.000,00	R\$ 1.750.000,00	Empreend.Imobiliário	longo
rotatórias - arterial primária (entre rod.SP-326/SP-322)	SISTEMA VIÁRIO	vb	2	R\$ 350.000,00	R\$ 700.000,00	Empreend.Imobiliário	longo
rotatórias - arterial primária (entre prol.alam.corcovado/SP-326)	SISTEMA VIÁRIO	vb	5	R\$ 350.000,00	R\$ 1.750.000,00	Empreend.Imobiliário	médio
rotatória - arterial primária (av.barretos/av.pedro paschoal)	SISTEMA VIÁRIO	vb	1	R\$ 350.000,00	R\$ 350.000,00	Estado/Minist.Cidades	curto
rotatória - arterial primária (av.quito stamato/av.eduardo p.silva)	SISTEMA VIÁRIO	vb	1	R\$ 350.000,00	R\$ 350.000,00	Estado/Minist.Cidades	curto
rotatória - arterial primária (av.maria l.hortal/var.hamleto stamato)	SISTEMA VIÁRIO	vb	1	R\$ 350.000,00	R\$ 350.000,00	Estado/Minist.Cidades	curto
rotatórias - arterial primária (av.maria l.hortal/var.lourenço santin)	SISTEMA VIÁRIO	vb	3	R\$ 350.000,00	R\$ 1.050.000,00	Empreend.Imobiliário	médio
rotatórias - arterial primária (av.francisco alvarez/av.amélia cutrale)	SISTEMA VIÁRIO	vb	6	R\$ 350.000,00	R\$ 2.100.000,00	Empreend.Imobiliário	longo
rotatórias - arterial primária (av.hércules hortl/var.lourenço santin)	SISTEMA VIÁRIO	vb	6	R\$ 350.000,00	R\$ 2.100.000,00	Empr./Estado/Min.Cidades	longo
dispos. acessos e rotat. - art.sec. (av.furquim/SP-322)	SISTEMA VIÁRIO	vb	2	R\$ 400.000,00	R\$ 800.000,00	Estado/Sec.Transp.	curto
rotatória - arterial secund. (av.francisco pardo/pç.olímpio kobal)	SISTEMA VIÁRIO	vb	1	R\$ 250.000,00	R\$ 250.000,00	Estado/Minist.Cidades	curto
rotatórias - arterial secund. (entre SP-322/al.corcovado)	SISTEMA VIÁRIO	vb	5	R\$ 250.000,00	R\$ 1.250.000,00	Estado/Minist.Cidades	curto
rotatórias - arterial secund. (prol.av.projetada do distr.indust.V)	SISTEMA VIÁRIO	vb	3	R\$ 250.000,00	R\$ 750.000,00	Estado/Minist.Cidades	longo



**Prefeitura de Bebedouro**

ADM. 2013/2016

*Unindo esforços, somando competências*

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo  
Fone: (17) 3345-9100 www.bebedouro.sp.gov.br

rotatórias - arterial secund. (av.marginal esq. cór.r.bebedouro)	SISTEMA VIÁRIO	vb	6	R\$ 250.000,00	R\$ 1.500.000,00	Empreend.Imobiliário	longo
rotatórias - arterial secund. (BBD-010/r.casemiro m.de souza)	SISTEMA VIÁRIO	vb	7	R\$ 250.000,00	R\$ 1.750.000,00	Empr./Estado/Min.Cidades	médio
rotatórias - arterial secund. (BBD-020/SP-322)	SISTEMA VIÁRIO	vb	2	R\$ 250.000,00	R\$ 500.000,00	Empreend.Imobiliário	longo
rotatórias - coletora primária (SP-322)	SISTEMA VIÁRIO	vb	10	R\$ 200.000,00	R\$ 2.000.000,00	Empr./Estado/Min.Cidades	longo
rotatórias - coletora primária (SP-326)	SISTEMA VIÁRIO	vb	7	R\$ 200.000,00	R\$ 1.400.000,00	Empr./Estado/Min.Cidades	longo
rotatórias - coletora primária (SP-351)	SISTEMA VIÁRIO	vb	4	R\$ 200.000,00	R\$ 800.000,00	Empreend.Imobiliário	curto
rotatórias - coletora primária (alam.aníbal carvalho)	SISTEMA VIÁRIO	vb	2	R\$ 200.000,00	R\$ 400.000,00	Empreend.Imobiliário	médio
rotatórias - coletora primária (prol.alam.florcena amorim rímoli)	SISTEMA VIÁRIO	vb	2	R\$ 200.000,00	R\$ 400.000,00	Empr./Estado/Min.Cidades	médio
rotatórias - coletora primária (av. 2JT do j.primavera)	SISTEMA VIÁRIO	vb	2	R\$ 200.000,00	R\$ 400.000,00	Empreend.Imobiliário	médio
rotatórias - coletora prim. (av.josé a.carvalho/r.antonio gonçalves)	SISTEMA VIÁRIO	vb	2	R\$ 200.000,00	R\$ 400.000,00	Estado/Minist.Cidades	curto
<b>SUBTOTAL</b>					<b>R\$ 699.223.600,00</b>		
<b>TOTAL</b>					<b>R\$ 881.073.840,00</b>		

**Observações:**

Os valores unitários indicados são valores referenciais, e deverão ser atualizados ou adequados à especificidade de cada projeto por ocasião da execução de cada obra citada.

As fontes de recursos indicadas poderão ser alteradas, quando da mudança de orientação ou alteração orçamentária nas esferas municipal, estadual ou federal.

A quantificação de cada item poderá variar em função dos projetos específicos de cada obra.



**ANEXO 4**

**Mapa PD27 - Linhas de Ônibus – TCU**

**PlanMob-BBD**

**BEBEDOURO**

**Janeiro 2016**





## **ANEXO 5**

### **Mapa PD39 - Sistema Ciclovitário**

#### **PlanMob-BBD**

**BEBEDOURO**

**Janeiro 2016**







**ANEXO 6**

**Mapa PD40 - Caminhos Preferenciais**

**de Pedestres**

**PlanMob-BBD**

**BEBEDOURO**

**Janeiro 2016**

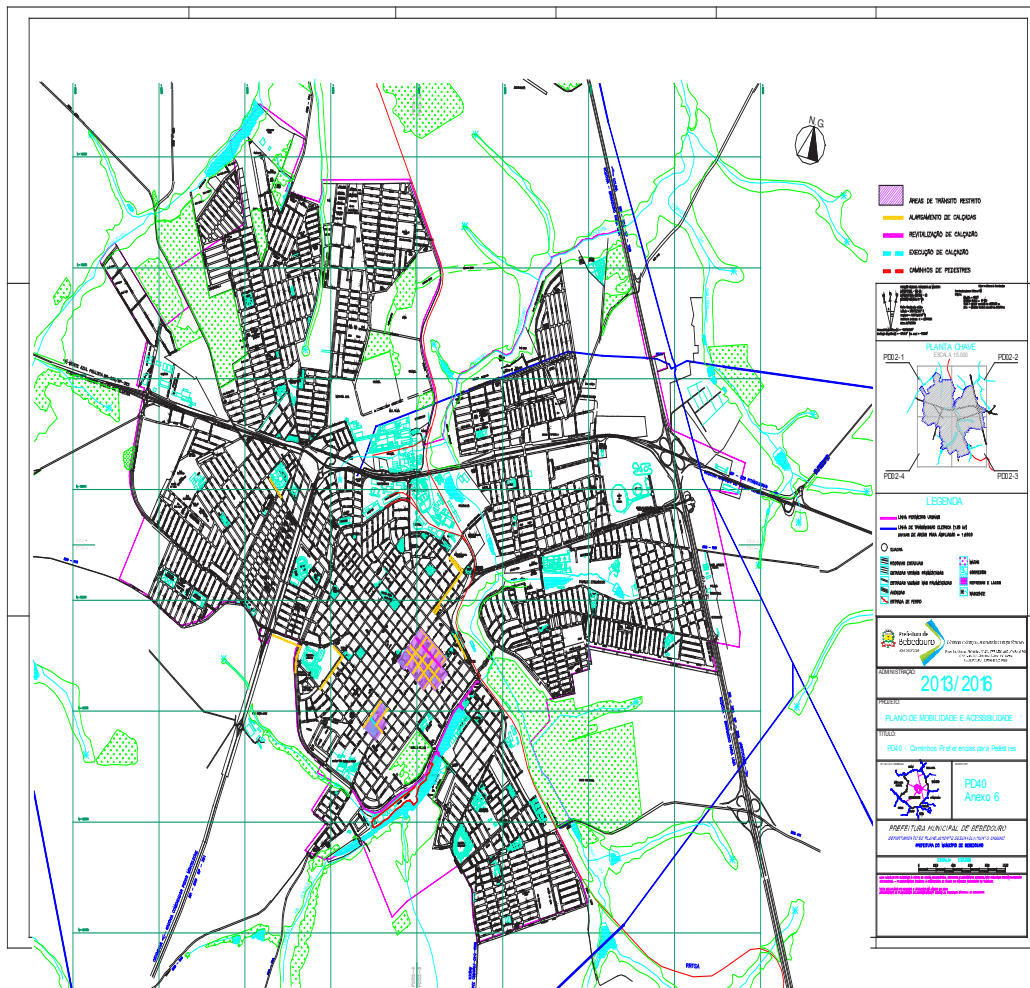


**Prefeitura de Bebedouro**

*Unindo esforços, somando competências*

ADM. 2013/2016

Praça José Stamato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo





**ANEXO 7**

**Mapa PD38 - Pontos Críticos de Acidentes**

**(2014)**

**PlanMob-BBD**

**BEBEDOURO**

**Janeiro 2016**





## **ANEXO 8**

### **Mapa PD18 - Sistema Viário**

#### **PlanMob-BBD**

**BEBEDOURO**

**Janeiro 2016**



**Prefeitura de Bebedouro**

*Unindo esforços, somando competências*

ADM. 2013/2016

Praça José Starnato Sobrinho - N° 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361  
CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta  
BEBEDOURO - Estado de São Paulo

