PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE BARUERI 2022

Etapa 3: Propostas
Etapa 4: Plano de Mobilidade

07 de junho de 2022 _14h00

Reunião da Comissão do Plano de Mobilidade

Consultoria: RISCO arquitetura urbana

Coordenação executiva: BARUERI CIDADE INTELIGENTE E SUSTENTÁVEL

Estrutura da reunião

Andamento dos trabalhos

- Produto 3: Propostas Modais
- Produto 4: Propostas de Circulação e Viário

- Cenários e projeções
- Plano de ações
- Metas
- Ações prioritárias
- Monitoramento

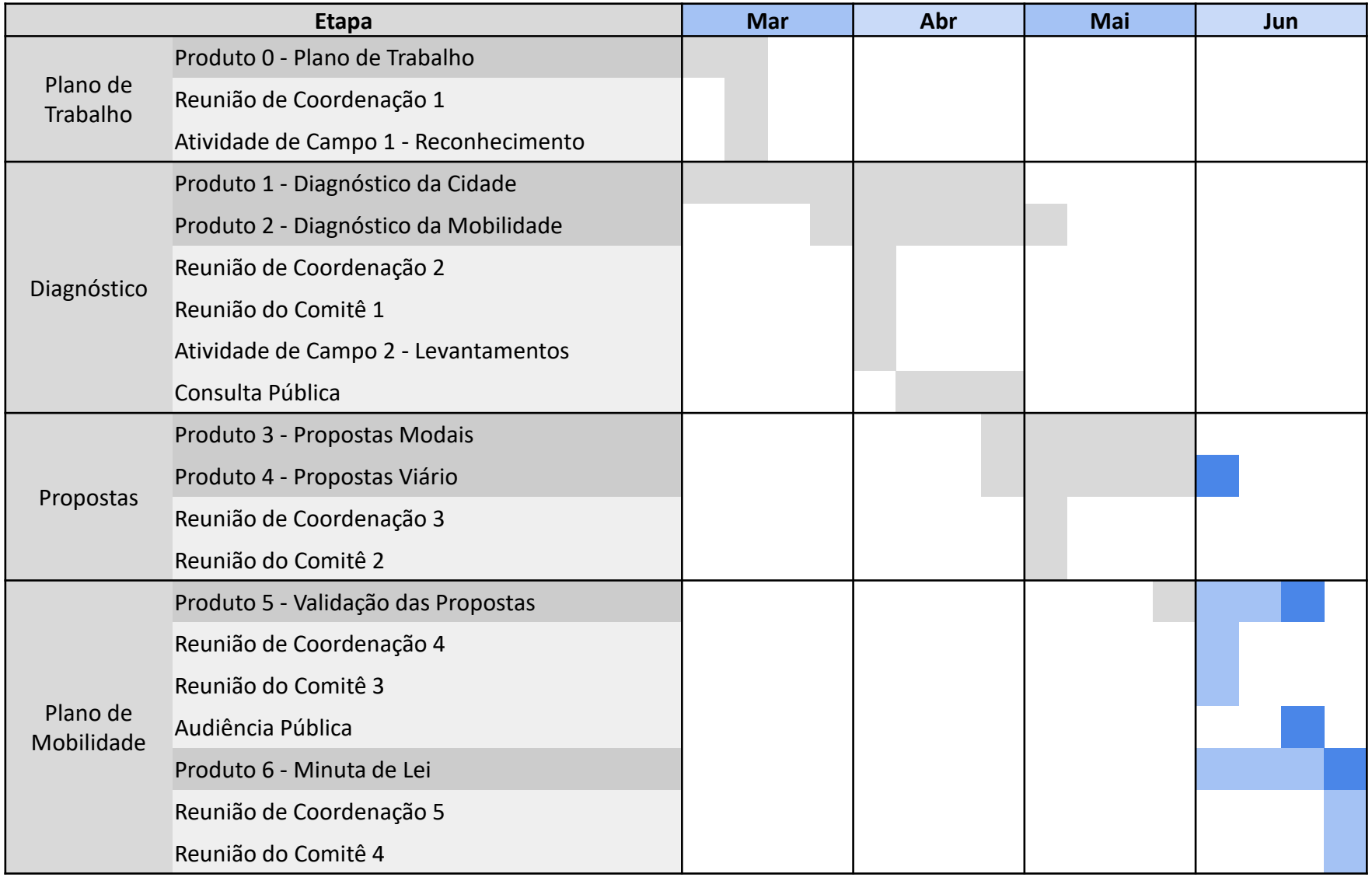
Encaminhamentos

Parque linear – Rua da Prata

ANDAMENTO DOS TRABALHOS

Alameda Madeira - Alphaville

Cronograma Geral



Atividades e produtos previstos

- Produto 3: Propostas Modais
  - Entregue
- Produto 4: Propostas de Circulação e Viário
  - Em finalização
- Produto 5: Validação das propostas do governo e sociedade
  - Em elaboração
- Produto 6: Texto Legal e indicativo esquemático das propostas
  - Em elaboração
- Audiência Pública

www.pmobbarueri.com

	Marcos (Produtos e Audiências)
	Atividades de campo e escritório

RISCO arquitetura urbana

BARUERI CIDADE INTELIGENTE E SUSTENTÁVEL

CENÁRIOS E PROJEÇÕES

Rua Alagoinha - Mutinga

Cenários e Projeções

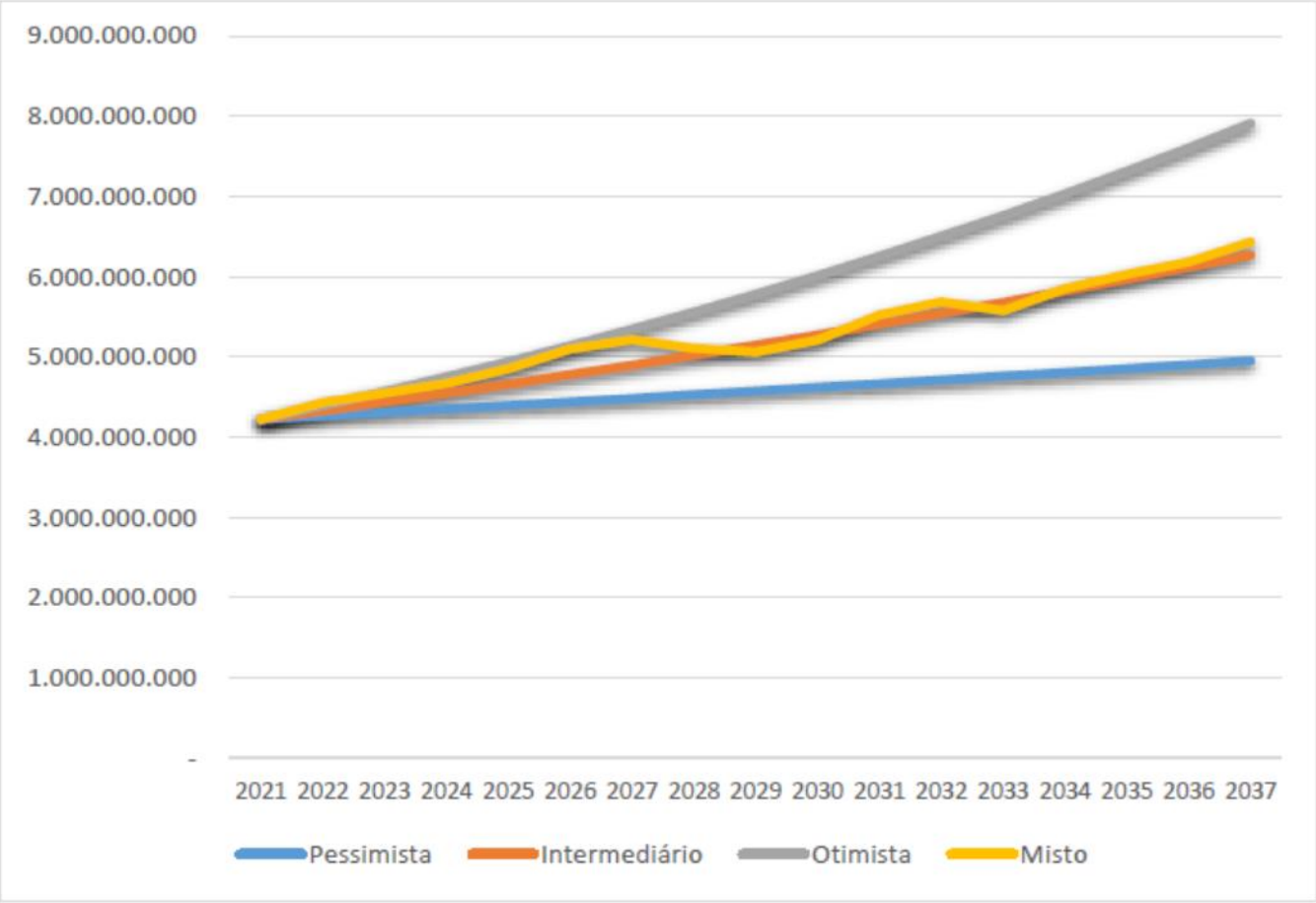
Condicionantes	Hipótese Otimista	Hipótese Intermediária	Hipótese Pessimista
Cenário macroeconômico	Retomada do crescimento (média em torno de 3% ao ano) sem pressões inflacionárias e relação dívida/PIB decrescente, a partir do próximo ano.	Vagarosa retomada do crescimento, em torno de 1% ao ano, com inflação variável e relação dívida / PIB instável.	Extensão do cenário de crise, com crescimento nulo ou negativo, inflação e relação dívida/PIB crescente.
Papel do Estado	Capacitação e reforço da atuação estatal frente às políticas públicas, com defesa ampla dos direitos e serviços à população.	Manutenção dos serviços públicos e extensão dos direitos em seus patamares e padrões atuais, com postura relativamente passiva do Estado, cumprindo, por vezes, apenas papel fiscalizador.	Continuidade na perda de capacidade de articulação e provimento de serviços e direitos públicos. Ampliação desmedida da privatização e postura de fiscalização passiva. Grande permissividade a interesses privados articulados na esfera pública.
Marco regulatório	Avanço na legislação e programas vigentes, com ampliação de direitos e regulamentação de instrumentos que permitam melhor atuar sobre a gestão urbana, a defesa de direitos e oferta de serviços públicos.	Manutenção da situação vigente, com instrumentos ainda sem regulamentação ou uso efetivo.	Flexibilização ou anulação de direitos, garantias e serviços, desestruturando as possibilidades de atuação pública e/ou requerendo padrões mais baixos para oferta de serviços públicos.
Relação Interfederativa	Ampliação da coesão na atuação para as políticas públicas, com programas articulados nos diferentes níveis federativos.	Relação descoordenada com políticas e programas se reforçando acidentalmente e, por vezes, em sentidos opostos. Poucos elementos de harmonia federativa. Traços de Guerra Fiscal.	Avanço na dissolução e solidariedade nas relações federativas, com incentivos colocados para competição entre as diferentes esferas e ausência de coordenação e atuação harmônica.
Capacidade da gestão local	Gestão engajada em solucionar gargalos diagnosticados com mobilização da população local e municipalidade dotada dos instrumentos para aperfeiçoamento da defesa de direitos e oferecimento de políticas públicas.	Limitações consideráveis impostas pelas dificuldades diagnosticadas, capacidade de mobilização da população ou organização e iniciativa da gestão.	Agravamento dos principais problemas diagnosticados com atuação pouco coesa ou excessivamente passiva da gestão municipal, sem incorporar aspectos da participação social.
Continuidade da política pública	Situação de baixa polarização e grande compromisso com metas e objetivos das políticas públicas, com manutenção de dispositivos, recursos e iniciativas, nas diferentes esferas de governo.	Políticas e ações interrompidas ou voláteis de acordo com diferentes gestões, gerando alguma dificuldade para manutenção e provisão de programas e serviços públicos.	Alta instabilidade política, com políticas sendo prematuramente interrompidas ou excessivamente alteradas, com perda de referencial para população potencialmente atendida.
Participação social	Amplos mecanismos e formas de atuação social, através de conselhos, comissões, além de outras formas de participação direta e indireta, como consultas à população em sintonia e constante contato com serviços e políticas públicas. Postura ativa da gestão no sentido de inclusão e ampliação da participação popular.	Alguma participação social contemplada na elaboração e acompanhamento de políticas públicas, sem grandes esforços para sua incorporação ou ampliação.	Baixa participação social, com poucos canais ou formas de participação e ações e posturas que dificultem o acompanhamento e a opinião pública, ignorando questões ligadas à justiça social.
Recursos disponíveis	Disponibilidade crescente de discursos para diferentes setores, ampliando cobertura de serviços, extensão e profundidade de políticas públicas.	Recursos existentes, porém com acesso dificultado, com disputa entre as diferentes pastas e grande necessidade de hierarquização.	Corte generalizado de recursos e escassez de fundos para concretização de políticas públicas.

Cenários e Projeções

Projeção do orçamento municipal

- Cenário misto
- Incertezas internacionais

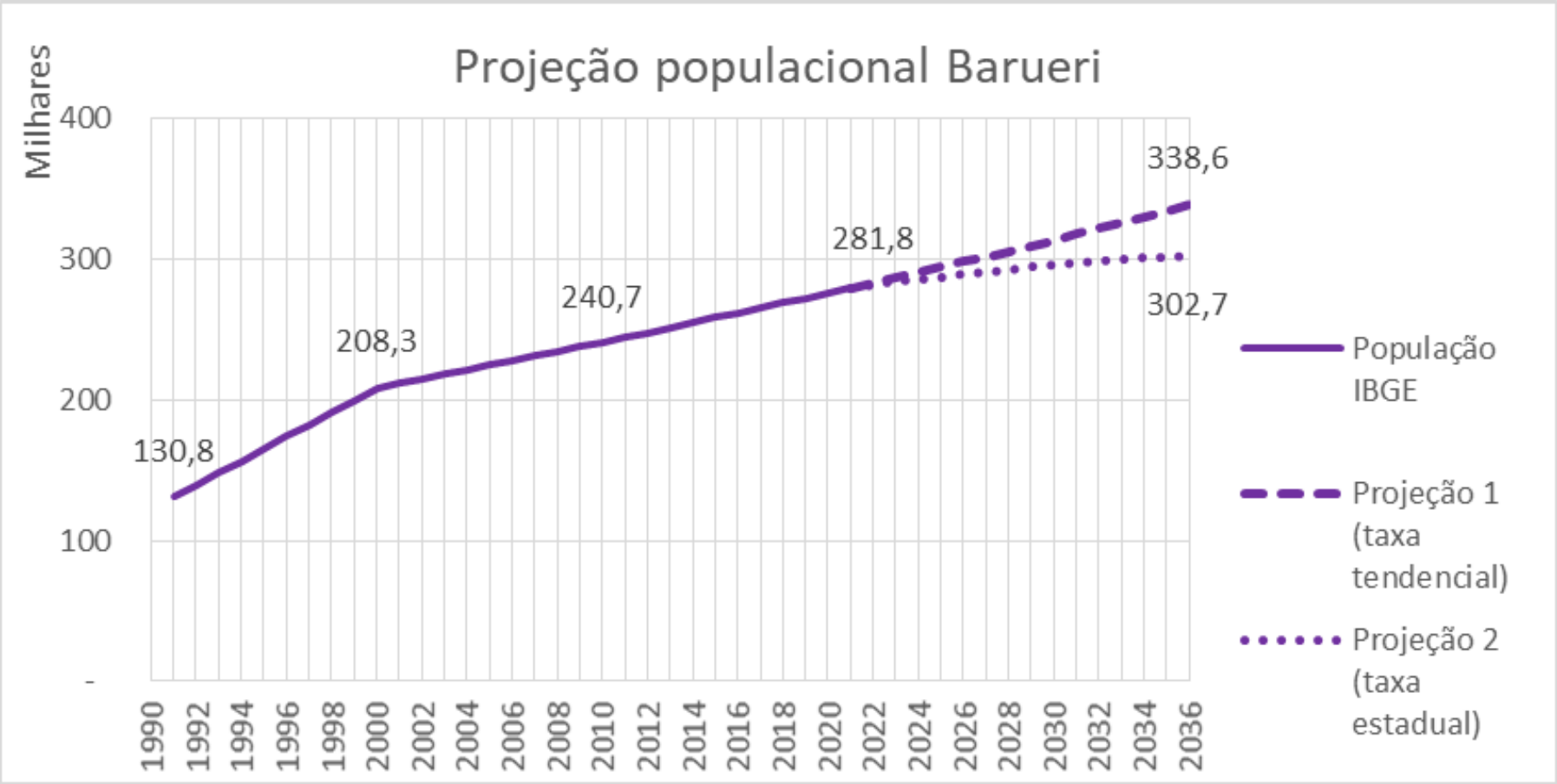
Gráfico 1-2 Projeção em diferentes cenários para as receitas de Barueri, em Reais.



RISCO arquitetura urbana

BARUERI CIDADE INTELIGENTE E SUSTENTÁVEL

Cenários e Projeções



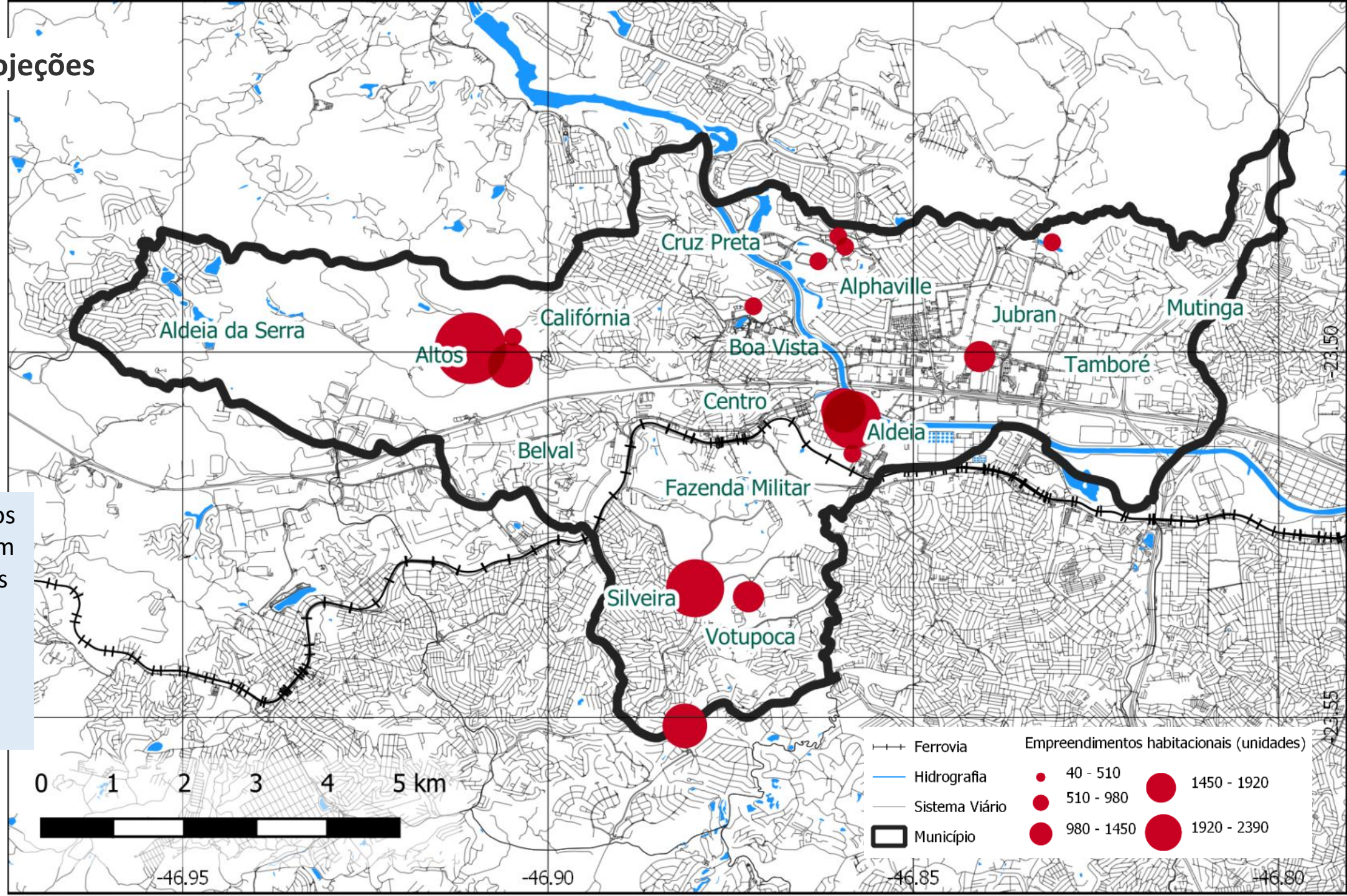
- Acréscimo de 22 mil a 58 mil habitantes em 15 anos
- Hipótese intermediária 41 mil habitantes
- Aguardando novo Censo Demográfico
- Incertezas devido à Pandemia

RISCO arquitetura urbana

BARUERI CIDADE INTELIGENTE E SUSTENTÁVEL

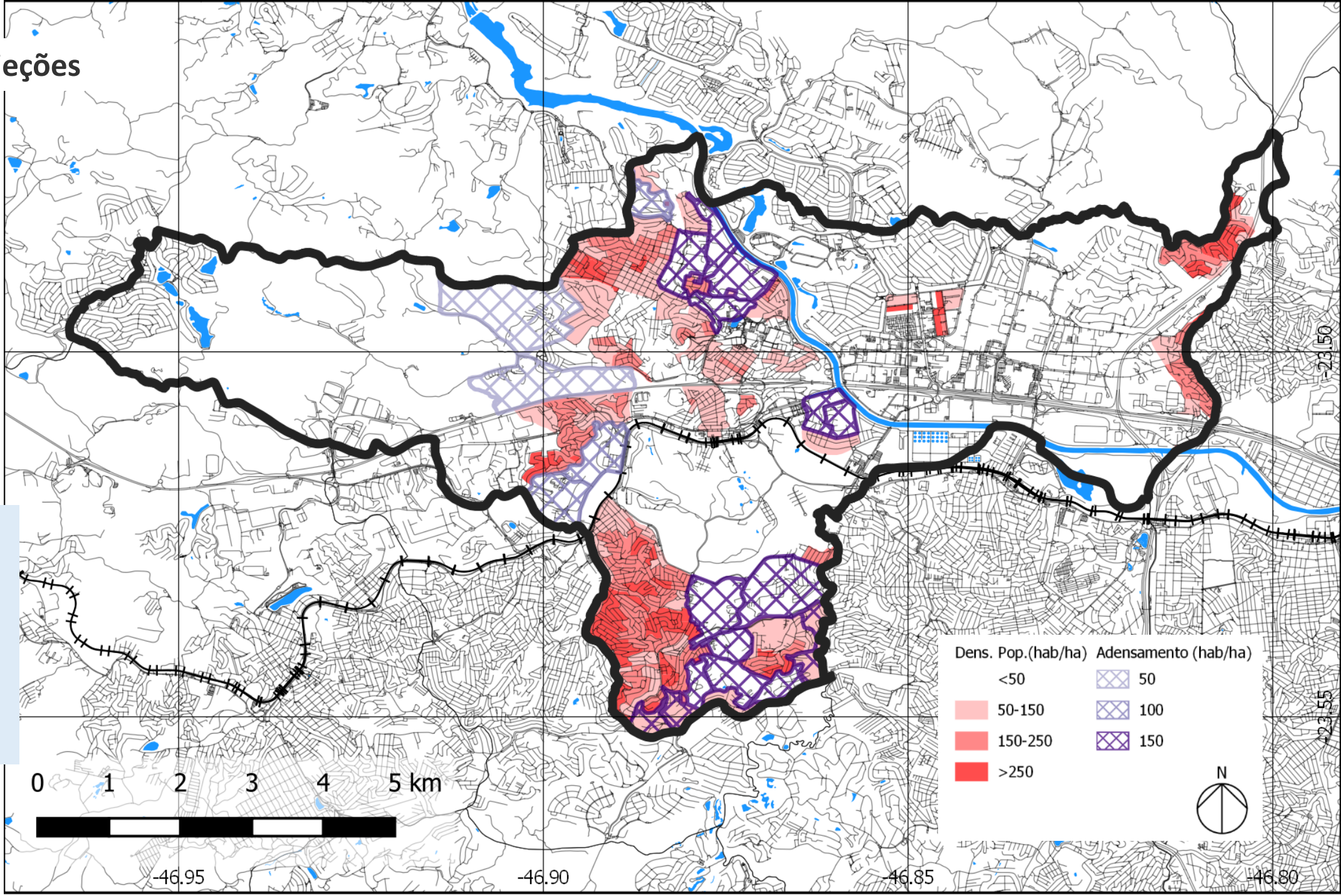
Cenários e Projeções

- Empreendimentos aprovados somam 12,7 mil unidades habitacionais
- Potencial de abrigar 42,5 mil habitantes

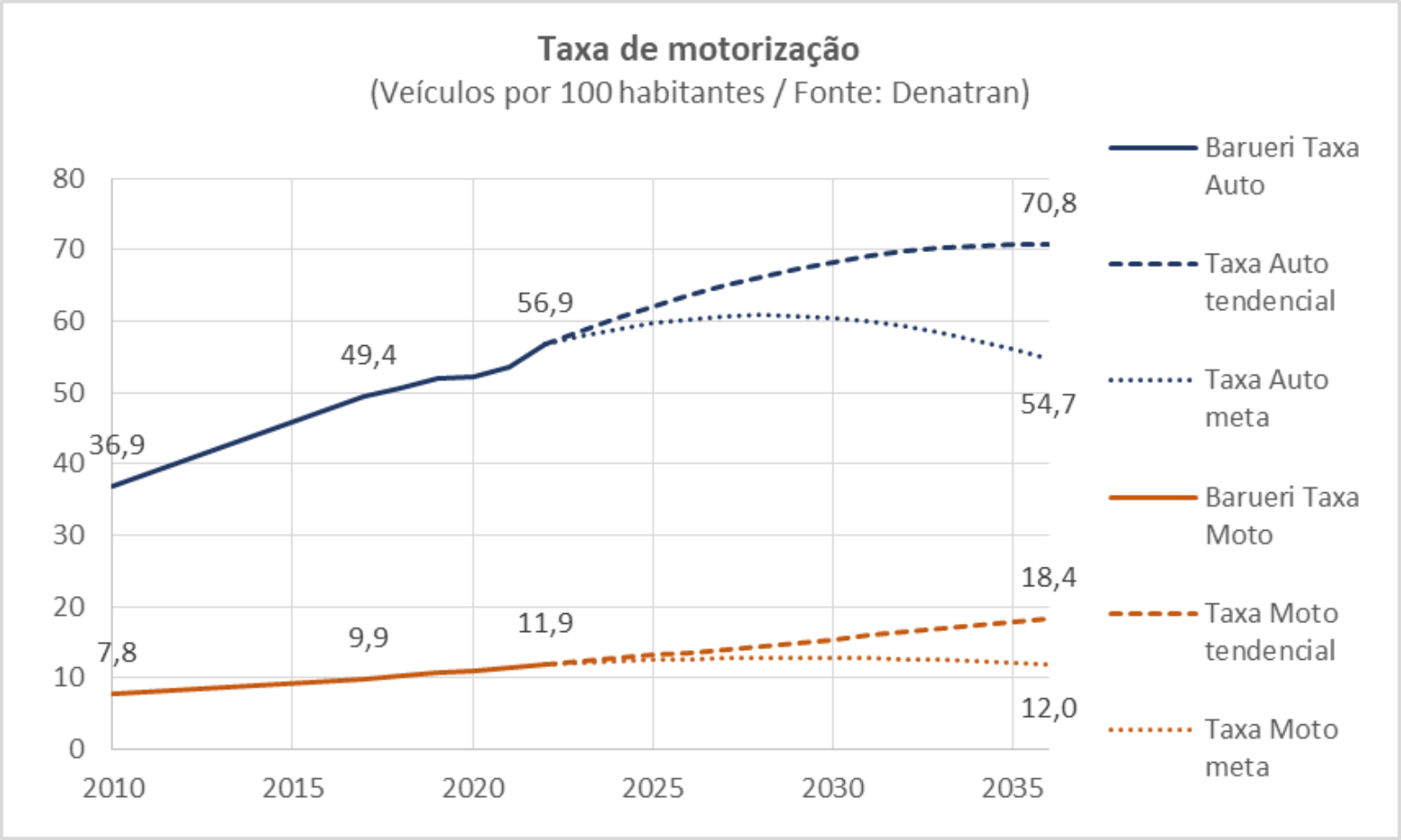


Cenários e Projeções

- Áreas adensáveis dentro da área urbanizada
- Evitar a dispersão da ocupação para não sobrecarregar a infraestrutura



Cenários e Projeções



- Taxa de motorização por automóvel mais alta que as capitais brasileiras
- Meta de redução na aquisição de automóveis
- Redução da taxa necessariamente não significa redução da frota

Região Metropolitana	Auto	Moto
Brasília	40,9	6,8
Belém/PA	16,3	10,4
Belo Horizonte/MG	48,6	9,1
Campinas/SP	53,2	12,6
Curitiba/PR	54,3	9,4
Florianópolis/SC	50,8	14,4
Fortaleza/CE	22,5	11,6
Goiânia/GO	41,5	18,4
Natal/RN	25,9	11,1
Porto Alegre/RS	44,4	9,1
São Paulo/SP	49,2	9,0

RISCO arquitetura urbana BARUERI CIDADE INTELIGENTE E SUSTENTÁVEL

Cenários e Projeções

Orçamento municipal: adoção do cenário misto, com taxas variáveis de crescimento

Projeção populacional: hipótese intermediária, crescimento moderado da população

Expansão urbana: crescimento populacional pode ser acomodado pelos empreendimentos em curso, exige postura ativa da gestão pública para minimizar efeitos negativos

Frota municipal e taxa de motorização: necessidade de medidas para desincentivo ao uso do automóvel

Cenário macroeconômico: instável, pressões de retomada de crescimento, políticas de austeridade e combate à escalada inflacionária.

Gestão local: município dotado de boas condições financeiras e bons quadros técnicos; é preciso adotar postura mais ativa em algumas frentes – fiscalização, monitoramento, participação social.

Recursos disponíveis: relativamente pessimista, escassez de recursos federais; o governo estadual tem se mostrado mais profícuo.

PLANO DE AÇÕES

Terminal Vale do Sol – Jardim Silveira

Princípios, Diretrizes e Objetivos

Princípios

Em acordo com a PNMU (Lei Federal 12.587/2012)

PACTUADO

I. Promover os deslocamentos ativos;

II. Tornar o transporte coletivo mais atrativo;

III. Promover a segurança no trânsito e a redução do número de incidentes;

IV. Assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental;

V. Tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social e redução de desigualdades;

VI. Otimizar a gestão do espaço viário buscando a universalização do direito à cidade e articulando o deslocamentos de pessoas e de cargas em suas diversas modalidades; e

VII. Estruturar a gestão pública da mobilidade urbana no município, de forma a melhor atender aos princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana de forma eficiente e democrática.

Princípios, Diretrizes e Objetivos

Diretrizes

Em acordo com a PNMU (Lei Federal 12.587/2012)

PACTUADO

I. Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito do Município;

II. Prioridade dos pedestres e dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III. Criação de medidas de desestímulo à utilização do transporte individual motorizado;

IV. Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no município;

V. Incentivo ao uso de alternativas de deslocamento menos poluentes e de energias renováveis;

VI. Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;

VII. Integração da política de mobilidade da cidade de Barueri com os demais municípios da Região Metropolitana de São Paulo; e

VIII. Busca por alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do Plano de Mobilidade de Barueri.

Princípios, Diretrizes e Objetivos
Objetivos

PACTUADO

I. Promover os deslocamentos ativos;

II. Tornar o transporte coletivo mais atrativo;

III. Tornar a mobilidade urbana um fator de redução de desigualdades e inclusão social;

IV. Assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental;

V. Otimizar a gestão do espaço viário buscando a universalização do direito à cidade;

VI. Promover a segurança no trânsito e a redução do número de acidentes; e

VII. Estruturar a gestão pública da mobilidade urbana no município.

Objetivos Estratégicos

I. Promover os deslocamentos ativos;

II. Tornar o transporte coletivo mais atrativo;

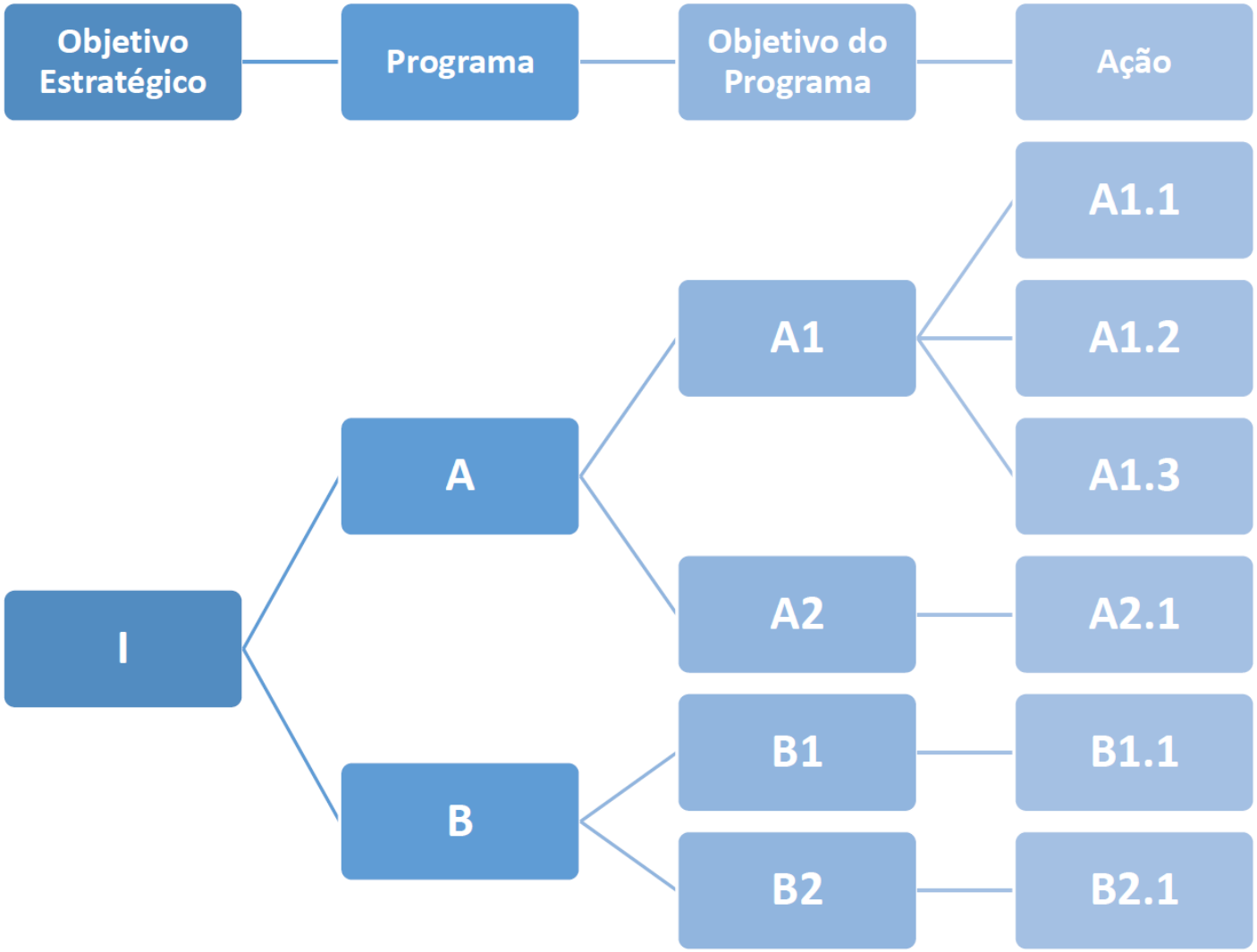
III. Promover a segurança no trânsito;

IV. Melhoria da qualidade ambiental;

V. Inclusão social e redução de desigualdades;

VI. Otimizar a gestão do espaço viário;

VII. Estruturar a gestão pública.



RISCO arquitetura urbana BARUERI CIDADE INTELIGENTE E SUSTENTÁVEL

Plano de Ação

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	PROGRAMAS		OBJETIVOS DOS PROGRAMAS	
I - Promover os deslocamentos ativos	A	Programa de Implantação e Qualificação da Infraestrutura de Transporte Ativo	A1	Qualificar e implantar a rede de mobilidade a pé e a acessibilidade
			A2	Ampliar o sistema cicloviário municipal e seus equipamentos
	B	Programa de Estímulo ao Uso do Transporte Ativo	B1	Ampliar o uso de transportes ativos
II - Tornar o transporte coletivo mais atrativo	C	Programa de Implantação e Qualificação da Infraestrutura de Transporte Coletivo Municipal	C1	Qualificar Terminais de Ônibus
			C2	Qualificar pontos de ônibus
			C3	Priorizar a circulação do transporte coletivo
	D	Programa de Priorização do Transporte Coletivo Urbano	D1	Ampliar a participação de viagens em transporte coletivo
			D2	Viabilizar a operação financeira do sistema coletivo de ônibus urbano com melhoria da qualidade do serviço
	E	Programa de Qualificação e Priorização do Transporte Coletivo metropolitano	E1	Ampliar o acesso ao transporte coletivo intermunicipal
			E2	Viabilizar a operação financeira do sistema coletivo de ônibus intermunicipal com melhoria da qualidade do serviço
			E3	Qualificar infraestrutura do sistema ferroviário
III - Promover a segurança no trânsito	F	Programa de Segurança Viária e Educação para o Trânsito	F1	Reduzir o número de incidentes envolvendo vítimas fatais
			F2	Aumentar a sensação de segurança no trânsito, com enfoque nos usuários de modos ativos
IV - Melhoria da qualidade ambiental	G	Programa de Mobilidade Sustentável	G1	Reduzir emissões de poluentes locais e gases de efeito estufa
			G2	Integrar o planejamento da mobilidade com o planejamento urbano e uso do solo
V - Inclusão social e redução de desigualdades	H	Programa de Inclusão Social e Redução de Desigualdade	H1	Aumentar a mobilidade da população de baixa renda
			H2	Aumentar a mobilidade da população portadora de necessidades especiais
VI - Otimizar a gestão do espaço viário	I	Programa de Reorganização das Vias e de Estacionamentos	I1	Aprimorar a gestão do espaço viário
	J	Programa de Implantação e Qualificação da Infraestrutura Viária	J1	Qualificar e ampliar a rede viária municipal
			J2	Qualificar e ampliar sistema rodoviário
VII - Estruturar a gestão pública	L	Programa de Gestão da Mobilidade Urbana	L1	Estruturar mecanismos de captação e gestão de recursos
			L2	Atualizar estudos e planejamento de forma periódica
			L3	Gestão participativa e controle social
			L4	Recursos Humanos

- 7 Objetivos estratégicos
- 11 Programas
- 92 Ações

RISCO arquitetura urbana

BARUERI CIDADE INTELIGENTE E SUSTENTÁVEL

Plano de Ação

Horizonte

Horizonte de Planejamento do PMOB Barueri/SP – 15 anos

0	2022	**IMEDIATO**
1	2023	**CURTO**
2	2024	
3	2025	
4	2026	**MÉDIO**
5	2027	
6	2028	
7	2029	
8	2030	**LONGO**
9	2031	
10	2032	
11	2033	
12	2034	
13	2035	
14	2036	
15	2037	

Elaboração: Risco Arquitetura Urbana, 2022.

RISCO arquitetura urbana

BARUERI CIDADE INTELIGENTE E SUSTENTÁVEL

Ações Prioritárias

Av. 26 de Março

Plano de Ação

Ações Prioritárias

- Possibilidade de início imediato ou no curto prazo
- Baixo custo de implantação
- Alta efetividade sobre os objetivos
- Mobilização ágil de agentes responsáveis
- 41 ações

Plano de Ação

Ações Prioritárias

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	PROGRAMAS		OBJETIVOS DOS PROGRAMAS		Ações		Responsáveis
I - Promover os deslocamentos ativos	A	Programa de Implantação e Qualificação da Infraestrutura de Transporte Ativo	A1	Qualificar e implantar a rede de mobilidade a pé e a acessibilidade	A1.4	Elaboração e implantação do Boulevard sem barreiras	Prefeitura/SDPD
					A1.5	Elaboração do Plano de Acessibilidade Municipal	Prefeitura/SDPD
			A2	Ampliar o sistema cicloviário municipal e seus equipamentos	A2.2	Implantação de ciclovias previstas	Prefeitura/SEMURB
					A2.3	Elaboração de plano cicloviário	Prefeitura/Obras
					A2.6	Criação de Zonas 30 e 40 que englobem ciclorrotas	Prefeitura/Obras e SEMURB
					A2.8	Construção de bicicletários / paraciclos em edifícios e equipamentos públicos municipais	Prefeitura/Obras
					A2.9	Construção de bicicletários / paraciclos nos terminais de ônibus e estações de trem	Prefeitura/Obras, EMTU e CPTM
	B	Programa de Estímulo ao Uso do Transporte Ativo	B1	Ampliar o uso de transportes ativos	B1.1	Organização de rotas a pé para as viagens de estudantes entre casa e escola	Prefeitura/SEMURB
					B1.3	Fechamento de vias aos finais de semana para o lazer e prática esportiva	Prefeitura/SEMURB

Plano de Ação

Ações Prioritárias

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	PROGRAMAS		OBJETIVOS DOS PROGRAMAS		Ações		Responsáveis
II - Tornar o transporte coletivo mais atrativo	C	Programa de Implantação e Qualificação da Infraestrutura de Transporte Coletivo Municipal	C1	Qualificar Terminais de Ônibus	C1.1	Manutenção e adaptação dos cinco terminais de ônibus existentes, visando prover acessibilidade universal	Prefeitura/SDPD
					C1.2	Construção de estações de transferência de ônibus em pontos de grande confluência	Prefeitura/ Sec. de Governo
			C2	Qualificar pontos de ônibus	C2.2	Inclusão de painéis de informação nos pontos de ônibus existentes	Prefeitura/ Sec. de Governo
					C2.3	Criar totem para situações de pontos onde não existe abrigo	Prefeitura/ Sec. de Governo
			C3	Priorizar a circulação do transporte coletivo	C3.1	Implantação de faixa exclusiva de ônibus	Prefeitura/SEMURB
					C3.2	Estudar sistemas de média capacidade municipais (corredor de ônibus)	Prefeitura/SEMURB
	D	Programa de Priorização do Transporte Coletivo Urbano	D1	Ampliar a participação de viagens em transporte coletivo	D1.1	Consulta sistemática à população urbana - pesquisa de satisfação	Prefeitura/ Sec. de Governo; Concessionárias
					D1.3	Estudar a reorganização/troncalização das linhas municipais	Prefeitura/ Sec. de Governo; Concessionárias
			D2	Viabilizar a operação financeira do sistema coletivo de ônibus urbano com melhoria da qualidade do serviço	D2.5	Definição de critérios / metodologia para reajuste de tarifa	Prefeitura/ Sec. de Governo; Concessionárias
					D2.6	Redução de custos operacionais das linhas urbanas com melhora na qualidade do serviço	Prefeitura/ Sec. de Governo; Concessionárias
					D2.7	Aperfeiçoamento, adequação e repactuação do contrato dos ônibus	Prefeitura/ Sec. de Governo; Concessionárias
	E	Programa de Qualificação e Priorização do Transporte Coletivo metropolitano	E1	Ampliar o acesso ao transporte coletivo intermunicipal	E1.3	Reestruturação do sistema de fretamento na região de Alphaville/Tamboré, criando bolsões de embarque/desembarque	EMTU, Concessionária e Prefeitura/Sec. de Governo
			E3	Qualificar infraestrutura do sistema ferroviário	E3.3	Integrar estações com o sistema cicloviário (acessar por ciclovias e criar mais bicicletários)	CPTM, Concessionária e Prefeitura/Sec. de Governo

Plano de Ação

Ações Prioritárias

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	PROGRAMAS		OBJETIVOS DOS PROGRAMAS		Ações		Responsáveis
III - Promover a segurança no trânsito	F	Programa de Segurança Viária e Educação para o Trânsito	F1	Reduzir o número de incidentes envolvendo vítimas fatais	F1.1	Diminuição do limite de velocidade a 40km/h em vias Arteriais e Coletoras	Prefeitura/SEMURB
					F1.2	Diminuição do limite de velocidade a 30km/h em vias locais (bairros)	Prefeitura/SEMURB
					F1.3	Implantação de medidas de acalmamento de tráfego (implantação de lombadas, faixas elevadas, faixas de pedestres, alargamentos de calçada, sinalização e redução da distância de travessias para pedestres)	Prefeitura/SEMURB
			F2	Aumentar a sensação de segurança no trânsito, com enfoque nos usuários de modos ativos	F2.1	Formação e treinamento de motoristas de ônibus quanto a segurança viária, com enfoque no respeito a pedestres e ciclistas	Prefeitura/SEMURB
					F2.2	Realização de campanhas educativas para o trânsito, com enfoque no respeito a pedestres e ciclistas	Prefeitura/SEMURB
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	**PROGRAMAS**		**OBJETIVOS DOS PROGRAMAS**		**Ações**		**Responsáveis**
IV - Melhoria da qualidade ambiental	G	Programa de Mobilidade Sustentável	G1	Reduzir emissões de poluentes locais e gases de efeito estufa	G1.1	Incentivos para a substituição das tecnologias e combustíveis da frota municipal de ônibus por alternativas mais eficientes e não poluentes	Prefeitura/Meio Ambiente
					G1.3	Instalação de estações de monitoramento da qualidade do ar no município (Realização de inventário municipal de emissões - SO2; NO2; MP2,5; MP10; CO)	Prefeitura/Meio Ambiente
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	**PROGRAMAS**		**OBJETIVOS DOS PROGRAMAS**		**Ações**		**Responsáveis**
V - Inclusão social e redução de desigualdades	H	Programa de Inclusão Social e Redução de Desigualdade	H1	Aumentar a mobilidade da população de baixa renda	H1.2	Priorização de investimentos de infraestrutura de mobilidade em áreas de maior vulnerabilidade social	Prefeitura/Sec. de Governo
			H2	Aumentar a mobilidade da população portadora de necessidades especiais	H2.1	Adequação da frota de ônibus à acessibilidade universal	Prefeitura/Sec. De Governo e SDPD; Concessionárias
					H2.2	Adequação dos pontos de ônibus/calçadas do entorno à acessibilidade universal	Prefeitura/Obras e SDPD

Plano de Ação

Ações Prioritárias

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	PROGRAMAS		OBJETIVOS DOS PROGRAMAS		Ações		Responsáveis
VI - Otimizar a gestão do espaço viário	I	Programa de Reorganização das Vias e de Estacionamentos	I1	Aprimorar a gestão do espaço viário	I1.1	Estabelecimento de hierarquia viária atualizada	Prefeitura/SEMURB
					I1.6	Atualização do Sistema de Estacionamento Rotativo (Zona Azul)	Prefeitura/Obras
					I1.7	Redução de estacionamento gratuito nas vias estruturais	Prefeitura/SEMURB
	J	Programa de Implantação e Qualificação da Infraestrutura Viária	J1	Qualificar e ampliar a rede viária municipal	J1.2	Novas pontes sobre o Rio Tietê	Prefeitura/Obras
					J1.3	Novas ligações no sistema viário estrutural municipal	Prefeitura/Obras
			J2	Qualificar e ampliar sistema rodoviário	J2.1	Ampliação da Rodovia Castelo Branco - marginais, alargamento e novos acessos	Concessionária CCR ViaOeste
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	**PROGRAMAS**		**OBJETIVOS DOS PROGRAMAS**		**Ações**		**Responsáveis**
VII - Estruturar a gestão pública	L	Programa de Gestão da Mobilidade Urbana	L1	Estruturar mecanismos de captação e gestão de recursos	L1.3	Utilização de contrapartidas de EIV e PGT para implantação de soluções de desenho urbano que priorizem a acessibilidade universal e os pedestres	Prefeitura/Sec. de Governo
			L3	Gestão participativa e controle social	L3.1	Atualizar a composição e as funções do COMUTRAN	Prefeitura/SEMURB e COMUTRAN
					L3.2	Criar fluxograma de informações entre SEMURB, Secretaria de Obras, Secretaria de Planejamento e Urbanismo, Secretaria de Governo e Secretaria de Serviços Municipais, visando realizar as intervenções de forma coordenada	Prefeitura/SEMURB, Obras, Plan. Urb., Governo e Serviços Municipais

RISCO arquitetura urbana

BARUERI CIDADE INTELIGENTE E SUSTENTÁVEL

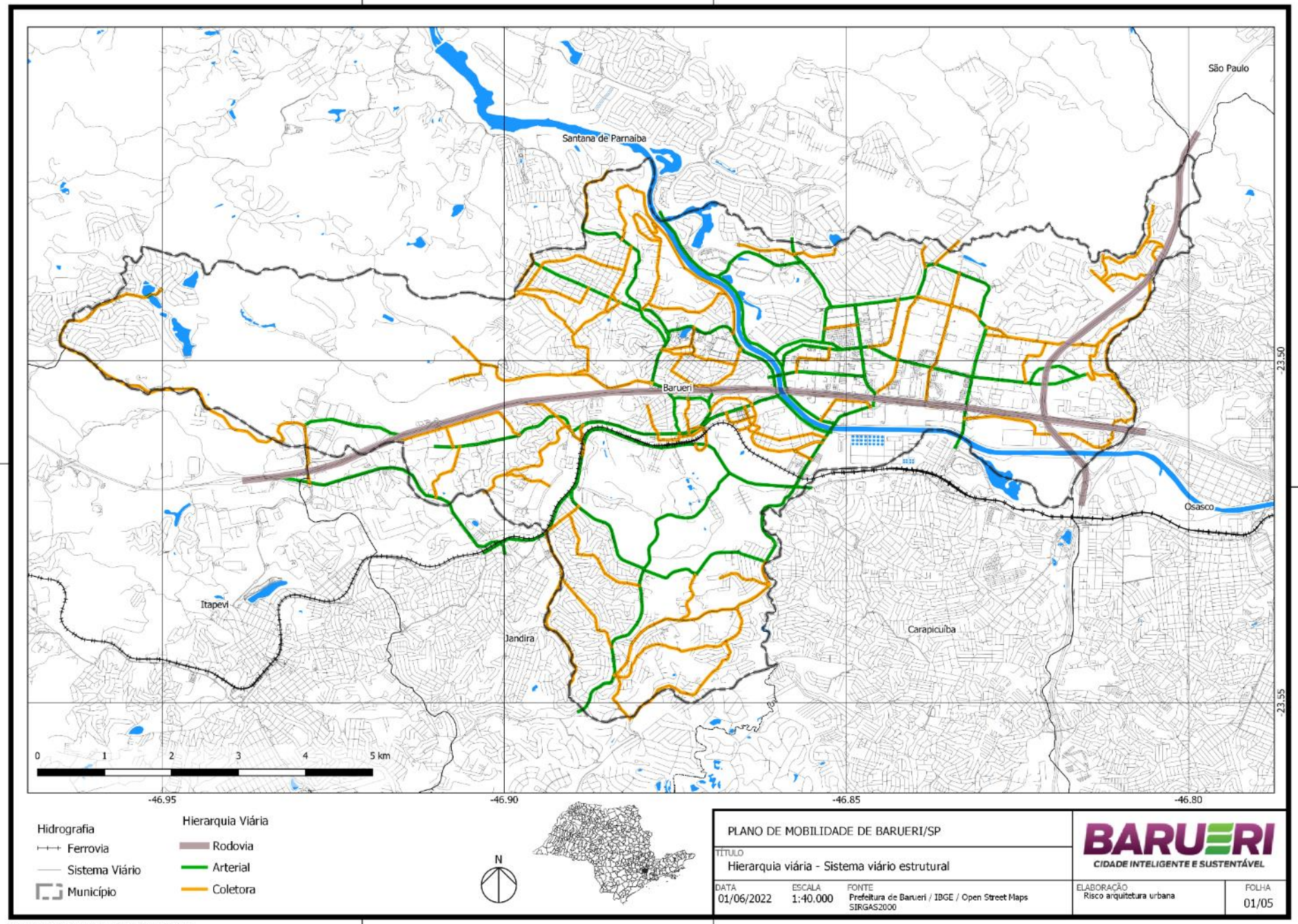
Plano de Ação
Hierarquia Viária

- Ordenar políticas municipais sobre o sistema viário
- Priorizar circulação no sistema estrutural

III - Promover a segurança no trânsito

VI - Otimizar a gestão do espaço viário

I - Promover os deslocamentos ativos



Plano de Ação

Sistema viário

Categoria	Proposta	Situação
Cicloviário	Ciclofaixa que interligue o parque linear com a Estação Antônio João	Já existe, foi inaugurada recentemente.
	Implantação de ciclofaixas na extensão da Av. Marginal Esquerda (Aldeia de Barueri) chegando até Chácara Marcos)	Já existe, foi inaugurada recentemente.
	Implantação de ciclofaixas na região do Alphaville (Al. Araguaia, Av. Piracema, Al. Rio Negro)	Estão sendo sugeridas ciclovias e/ou ciclfaixas em parte destes eixos viários, precisa ser detalhado no Plano Cicloviário.
	Ciclorrota passando pelas principais de Alphaville - as quais algumas possuem canteiro central dispensando o uso das faixas de rolamento (Av Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues/ Yojiro Takaoka/ Av Alphaville/ Dib Sauaia/ Alameda Araguaia/ Tocantins/ Rio Negro/ Piracema/ Aruanã/ Ceci/ Amazonas / Gal. de Divisão Pedro Rodrigues)	Estão sendo sugeridas ciclovias e/ou ciclfaixas em parte destes eixos viários, precisa ser detalhado no Plano Cicloviário.
	Ciclorrota interligando a Arena Barueri até o Parque Municipal, passando pela Rua Werner Goldberg, Av Sebastião Davino dos Reis, Rua da Prata, Av. Guilherme Perereca Guglielmo, 26 de Março, Henriqueta Mendes Guerra, Av Itaqui, Av. Pref. João Villa-Lobos Quero.	Já está prevista pela Prefeitura.
	Construção de Ciclofaixa interligando a Via Parque até a existente de Santana de Parnaíba indo até a Piramboia – Alphaville	Já está prevista pela Prefeitura.
	Projeto de ciclovias em todo o município interligando uma a outra para estimular esta opção de deslocamento.	Está sendo proposta a realização de Plano Cicloviário.
Coletivo	Criação de Corredor de Ônibus na Av. Capitão Francisco César, Engenho Novo por toda a extensão, interligando com o corredor de ônibus da Estrada dos Romeiros.	Está sendo proposta a criação de faixas exclusivas de ônibus nestas vias. Serão estudadas alternativas de corredor de ônibus ou outros sistemas de média capacidade para o município.
	Construção de linha de metrô ligando a estação Antônio João para Alphaville [sistema de média capacidade]	Está sendo proposta a criação de faixas exclusivas de ônibus nestas vias. Serão estudadas alternativas de corredor de ônibus ou outros sistemas de média capacidade para o município.
	Fura fila em toda extensão da Al. Rio Negro, Al. Mamoré, Al. Araguaia e região central ligando aos terminais Centro, Antônio João, Jd. Belval e Jd.Silveira	Está sendo proposta a criação de faixas exclusivas de ônibus nestas vias. Serão estudadas alternativas de corredor de ônibus ou outros sistemas de média capacidade para o município.
	Transporte público de qualidade para estimular o cidadão a utilizar e diminuir o número de veículos na via	Este é um dos objetivos do Plano de Mobilidade.
	Revisão do cronograma de partidas de ônibus. Várias linhas possuem intervalo demasiadamente longo, mesmo em horário de pico.	Está sendo porposto no plano o estudo de reorganização/troncalização das linhas de ônibus municipais. Um dos objetivos é garantir melhor frequência em bairros de menor demanda.
	Mini terminal de ônibus público na Al. Madeira, para diminuir o trânsito deles no horário diminuindo as paradas	Está sendo proposta a criação de faixas exclusivas de ônibus na região. Está sendo proposta a criação de estrutura para organizar as linhas de ônibus fretado.
	Passagem subterrânea ou passarela na Praça das Bandeiras interligando os pontos de ônibus	Sugere-se estudar alternativas de acalmamento de tráfego, de forma a garantir a segurança dos pedestres. A adoção de elementos de transposição em desnível deve ser evitada, pois penaliza os pedestres.
	Alargamento e qualificação do acesso norte da Estação Jd. Silveira - Estrada da Fepasa, junto ao Piscinão da Vila Márcia.	Estudar viabilidade.
Pedestre	Gradis de proteção na extensão do Parque Linear	Sugere-se que medidas de segurança sejam tomadas em relação ao fluxo de veículos motorizados (redução de velocidade, adequação dos passeios e travessias). Esta medida não deve ser incorporada ao Plano de Mobilidade.
	Passarela com acessibilidade entre a Rua Duque de Caxias e Pronto Socorro Central	Sugere-se estudar alternativas de acalmamento de tráfego, de forma a garantir a segurança dos pedestres. A adoção de elementos de transposição em desnível deve ser evitada, pois penaliza os pedestres.
Viário intervenção pontual	Redutores de velocidade na Av. Exército Brasileiro, Estrada Velha de Jandira e Corredor Oeste	Sugere-se estudar alternativas de acalmamento de tráfego e fiscalização das velocidades máximas.
	Instalação de Lombadas eletrônicas com sensor de velocidade, em determinadas áreas como: Corredor Oeste, Al. Araguaia, Av. Piramboia	Sugere-se estudar alternativas de acalmamento de tráfego e fiscalização das velocidades máximas.
	7 Recapeamento da malha asfáltica da Rua da Prata;	O plano prevê manutenção das vias existentes como uma das ações necessárias.
	Retorno na Estrada de Jandira, próximo ao cemitério	Estudar ajuste do viário.
Viário alargamento	Ampliação da Av. Gal. de Divisão Pedro Rodrigues - o viaduto sobre a CPTM [Antônio João] possui 3 faixas de rolamento que são canalizadas em duas para liberar o tráfego de quem vem da Rua Acre, o que gera um conflito de tráfego.	Estudar a necessidade/prioridade.
	Aumentar as faixas de rolamento na Al. Rio Negro em ambos os sentidos	A via já possui 3 faixas de rolamento, a criação de mais uma faixa não é suficiente para dar fluidez ao tráfego. Intervenção de alto custo e de baixa efetividade em relação aos objetivos do plano, não deve ser adotada.
	Criação de mais uma faixa de rolamento Estrada dos Romeiros - 3 faixas por sentido da Praça Rotary até a Rotatória	A via possui 2 faixas em alguns trechos, pode ser ampliada para 3 faixas por sentido, para manter a homogeneidade da largura. Esta intervenção tem alto custo e precisa ser acompanhada de outras ações, tais como a priorização do transporte coletivo, para que não contrarie os objetivos do PMOB.
	Alargamento da Estrada das Nações (Belval)	Estudar a necessidade/prioridade.
	Estrada Velha de Itu ampliação duas faixas por sentido	Estudar a necessidade/prioridade.
	Duplicação da Estrada Cícero Borges de Moraes (Altos)	Intervenção de alto custo e de baixa efetividade em relação aos objetivos do plano, não deve ser adotada.
	Estrada das Pitas, Av. São Fernando e Estrada dos Pinheiros necessidade de alargamento	Estudar a necessidade/prioridade.
	Alargamento da Estrada da Aldeinha	Intervenção importante para reduzir o principal gargalo deste eixo viário, mas de alto custo. Estudar viabilidade.
	Rua Dempachi Nakayama alargamento	Intervenção de alto custo e de baixa efetividade em relação aos objetivos do plano. Estudar a necessidade/prioridade.
	Faixa adicional no Km 21 Sob a Castelo Branco, para melhora do fluxo nos horários de pico [Piracema]	Intervenção de alto custo e de baixa efetividade em relação aos objetivos do plano, não deve ser adotada.
Viário novo	Via de ligação da Rua Ricardo Peagno ligando com a Rua Ver. Isaías Pereira Souto.	Estudar a necessidade/prioridade.
	Alterar entrada e saída do Km 26b (Castello Branco) eliminando conflito Rotary Club.	Existe projeto de alteração com a ampliação da Rodovia Castelo Branco, previsto para iniciar este ano.
	Ponte Antônio Macedo Arantes, ligação com Av. Café do Ponto	Obra em andamento.
	Ligação Av. Antônio Bardela e Av. Barueri Mirim (Jd. Silveira, acessoa a Jandira)	Estudar a necessidade/prioridade.
	Ligação Rod. Castelo Branco (km 30), Av. Pref. João Vila-Lobos Quero e Av. Dr. Humberto Gianella	Estudar a necessidade/prioridade.
	Estrada do Itaqui prolongamento (Altos)	Estudar a necessidade/prioridade.
	Marginais do Rodoanel (Mutinga)	Sob responsabilidade do Governo do Estado. Intervenção de alto custo e de baixa efetividade em relação aos objetivos do plano, não deve ser adotada.
	Ligação Av. Marginal Projetada e Al. Inajá (Tamboré)	Estudar a necessidade/prioridade.
	Nova rua ligando Rua Ricardo Peagno e Jd. Belval	Intervenção importante para aumentar acessibilidade da Estação Jd. Belval. Estudar viabilidade.
	Construção de ponte sobre o Rio Barueri, próxima à empresa Jaguaré na Vila Márcia, seguindo com construção de calçamento e via para acessar a Estação CPTM Jd. Silveira	Intervenção importante para aumentar acessibilidade da Estação Jd. Silveira. Estudar viabilidade.
	Via de ligação Engenho Novo a Bairro dos Altos - Av. Constran, R. Atenas, R. Chaves, Estr. Itaqui.	Intervenção muito importante para desafogar o sistema viário estrutural, mas de alto custo. Pode deman
Viário obra de arte	Construção de alça de acesso da ponte Akira Hashimoto que interliga à Av. Piramboia, sentido Osasco.	Intervenção de alto custo e de baixa efetividade em relação aos objetivos do plano. Estudar a necessidade
	Alça da Ponte Akira Hashimoto para acessar Av. João Batista Soares	Intervenção de alto custo e de baixa efetividade em relação aos objetivos do plano. Estudar a necessidade
	Criação de ponte de ligação do Parque da Juventude (Chácara Marcos) à Av. Andrômeda ou Av. Sagitário (Alphaville)	Intervenção importante para desafogar eixos congestionados, mas de alto custo. Precisa ser acompanhad objetivos do PMOB. Estudar viabilidade.
	Construção de ponte sobre o rio Tietê, interligando a Av. Antônio Furlan e Rua Tilápia no Jd. São Luiz ao Pq. Ecológico do Tietê – Via Parque.	Projeto alternativo à opção na Av. Andrômeda.
	Construção de ponte sobre o rio Tietê interligando o Pq. Da Juventude / R. Tilápia a Av. Universitário em Alphaville - Santana de Parnaíba.	Projeto alternativo à opção na Av. Andrômeda.
	Ponte sobre o Rio Tietê ligando Rua São Paulo a Rua Pará [paralela à Akira Hasimoto]	Intervenção de alto custo e de baixa efetividade em relação aos objetivos do plano. Não deve ser adotada
	Converter ponte ferroviária em rodoviária - Av. Piramboia a Av. Consolação (Carapicuíba)	A estrutura existente é insuficiente para abrigar uma ponte rodoviária (via singela, comporta apenas 1 fai do plano. Estudar possibilidade de conversão em ponte de pedestres e/ou ciclistas.
	Viaduto na Estrada dos Romeiros começando próximo ao Supermercado São Vicente e terminando após a Rua Werner Goldberg	Intervenção de alto custo e de baixa efetividade em relação aos objetivos do plano, não deve ser adotada máximas.
	Viaduto entre o piscinão e a Léo Madeiras para interligar a Vila Márcia com Corredor Oeste	Intervenção de alto custo e de baixa efetividade em relação aos objetivos do plano. Precisa ser acompanh os objetivos do PMOB. Estudar necessidade/prioridade.
	Viaduto Mutinga - Pq. Imperial (R. Tomé de Souza), sobre o Rodoanel.	Intervenção de alto custo em bairro carente de viário estrutural. Precisa ser acompanhada de outras ações PMOB. Estudar necessidade/prioridade.
	Viaduto Av. Piracema x Al. Araguaia eliminando o cruzamento;	Intervenção de alto custo e de baixa efetividade em relação aos objetivos do plano, não deve ser adotada máximas.
	Ligação Estrada Velha de Itapevi com Bairro Aldeia (viaduto sobre a CPTM)	Estudar viabilidade. Intervenção que pode trazer melhorias para os bairros ao sul, mas de alto custo.
	Passagem subterrânea interligando a Av. Exército Brasileiro na Av. Giovani Atílio Tolaini – Sentido Jd. Maria Helena – Jd. Paulista; [cruzamento com Estrada Velha de Itapevi]	Intervenção de alto custo e de baixa efetividade em relação aos objetivos do plano, não deve ser adotada máximas.
	Construção de passagem de preferência subterrânea na Al. Rio Negro	Intervenção de alto custo e de baixa efetividade em relação aos objetivos do plano, não deve ser adotada máximas.
	Túnel saída da Rod. Castelo Branco para R. Eng. Oscar Kesselring (Jd. Belval, km 28)	Estudar a necessidade/prioridade.
Viário operacional	Avaliar a possibilidade de regulamentar as ruas Jardim Suspenso e Paulo de Frontin com placa R6-A (dias pares e dias ímpares);	Estudar a necessidade/prioridade.
	Verificar quanto a possibilidade de aumentar o tempo semafórico (travessia pedestre), na Rua da Prata, defronte ao numeral 725	Estudar a necessidade/prioridade.
	Mudança de sentido de via Rua Bahia ou proibição de estacionamento e deixar a via sentido duplo	Estudar a necessidade/prioridade.
	Aprimorar a fiscalização de velocidade, com implantação de lombadas eletrônica em vias como: Estrada de Jandira, Al. Araguaia e Av. Piramboia	Sugere-se estudar alternativas de acalmamento de tráfego e fiscalização das velocidades máximas.
	Binário entre Av. Andrômeda e Av. Sagitário	Estudar a necessidade/prioridade.
Outro	Migrar eventos de fim de ano, natal encantando, etc., para o Centro Cívico, proximidades da Câmara Municipal	Estudar a necessidade/prioridade. Tem pouca relação com o escopo do Plano de Mobilidade.
	Construção de UBS que atenda os bairros do Jardim São Silvestre/Engenho Novo pois a existente hoje atende somente os moradores do lado direito da Av. Capitão Francisco César	Estudar a possibilidade. Muito importante para reduzir as demandas por deslocamento.

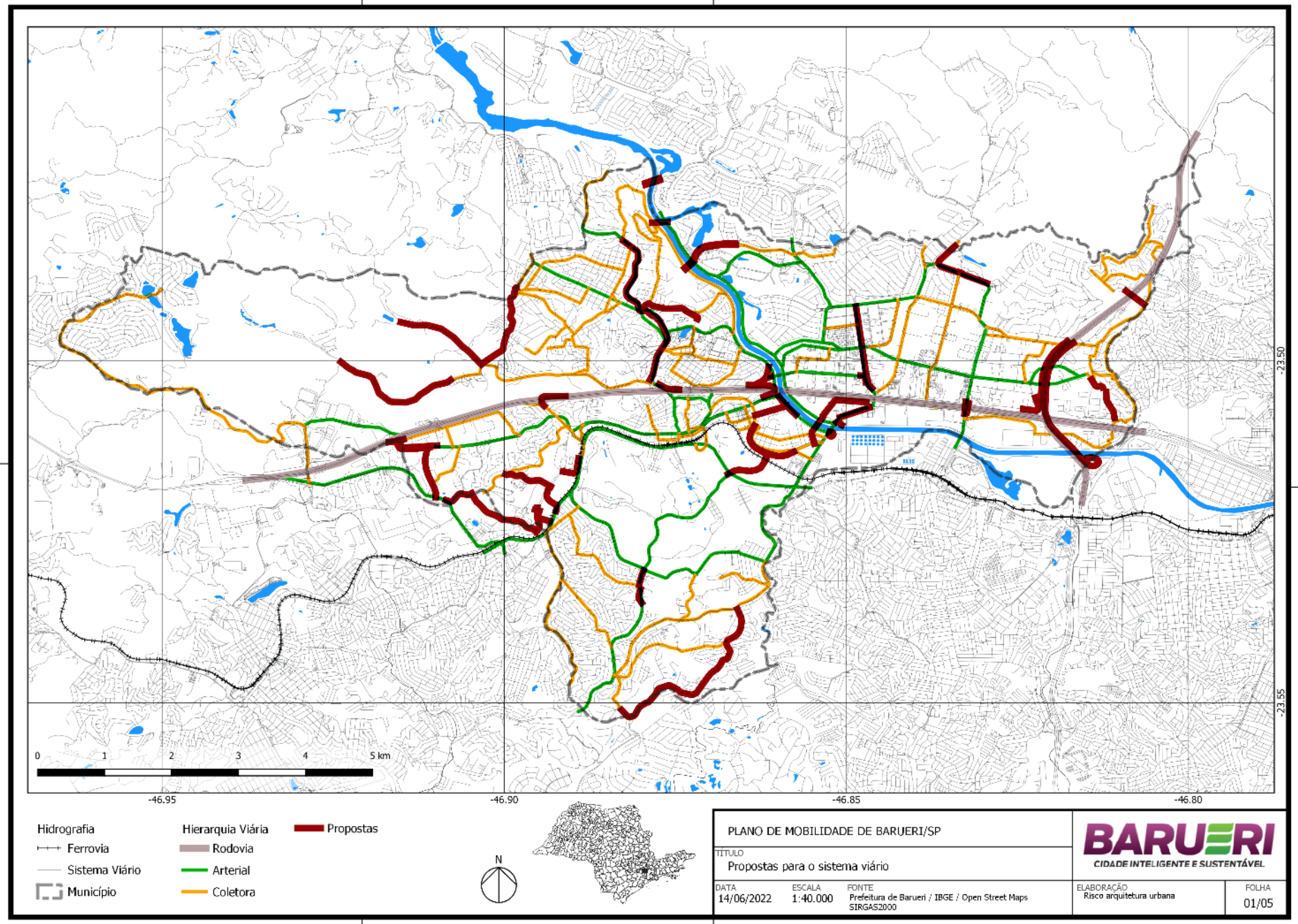
Mais de 60 contribuições enviadas (com sobreposições)

Associadas aos objetivos e mapeadas

Organizadas por categorias e por prioridades

Plano de Ação

Sistema viário



Plano de Ação
Sistema Cicloviário

I - Promover os deslocamentos ativos

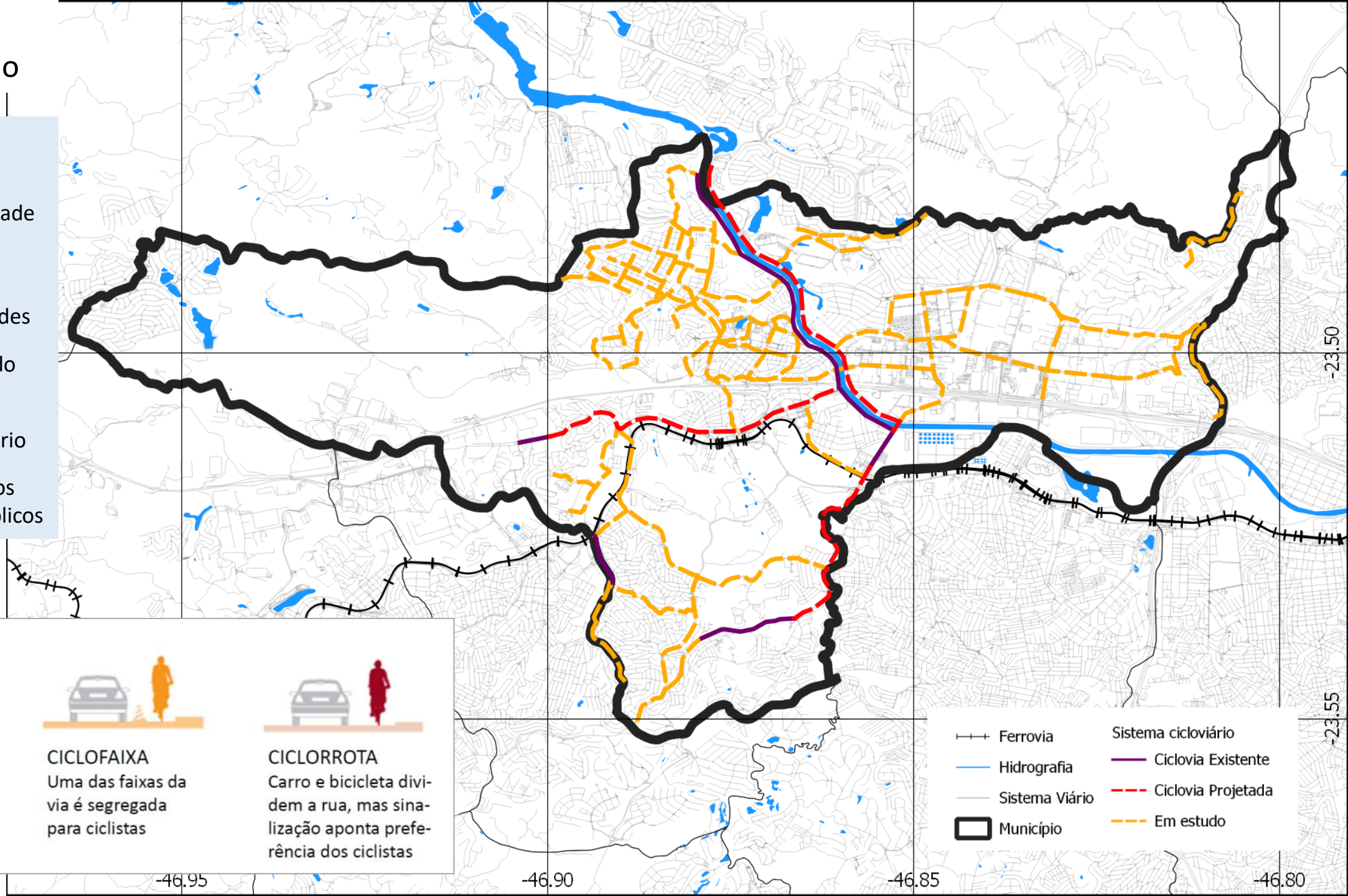
IV - Melhoria da qualidade ambiental

V - Inclusão social e redução de desigualdades

VI - Otimizar a gestão do espaço viário

Elaborar Plano Cicloviário

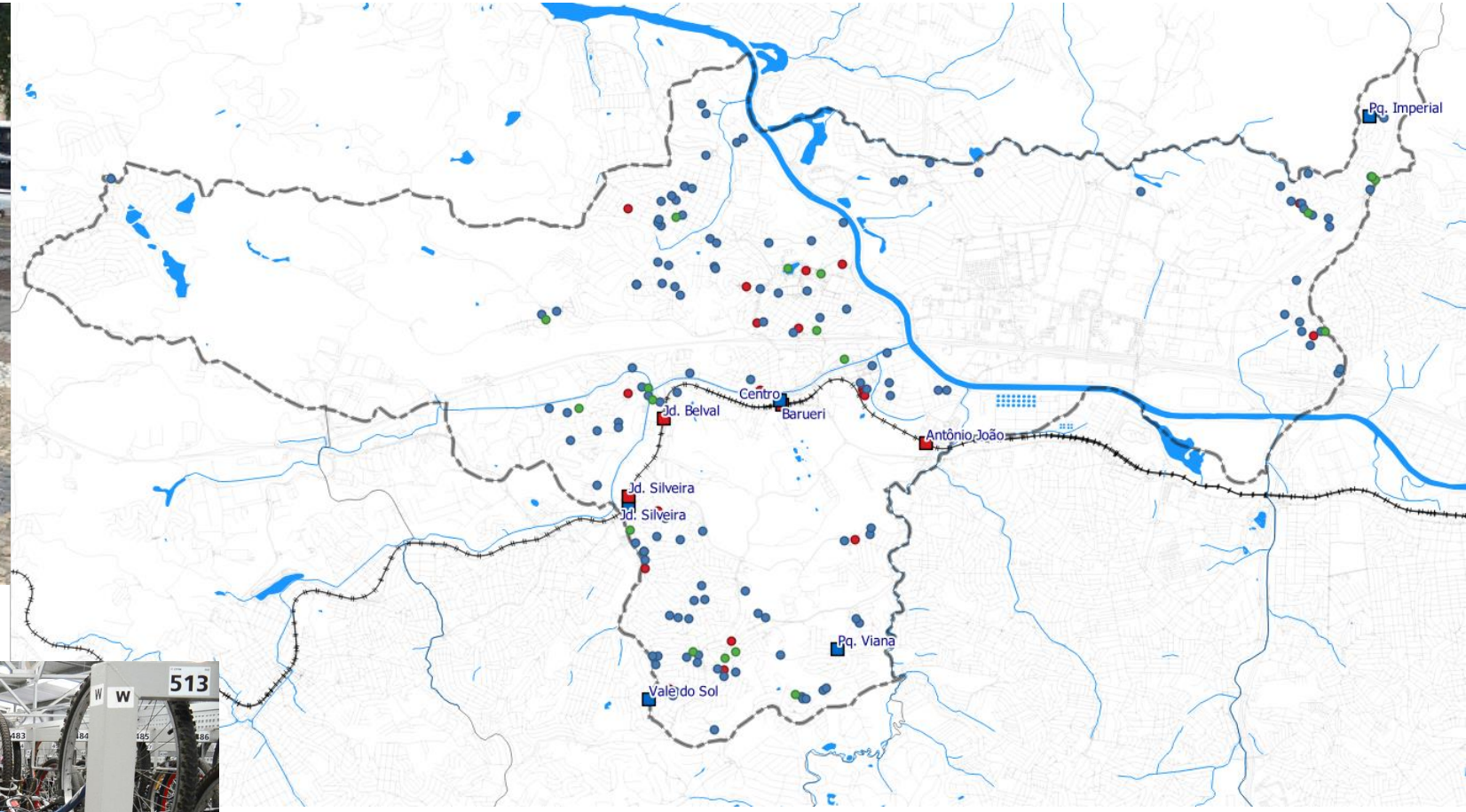
Bicicletários e paraciclos nos equipamentos públicos



Plano de Ação

Sistema Cicloviário

Paraciclo em espaço público, São Paulo



Bicicletário da estação Suzano, Linha 11 Coral da CPTM

RISCO arquitetura urbana

BARUERI CIDADE INTELIGENTE E SUSTENTÁVEL

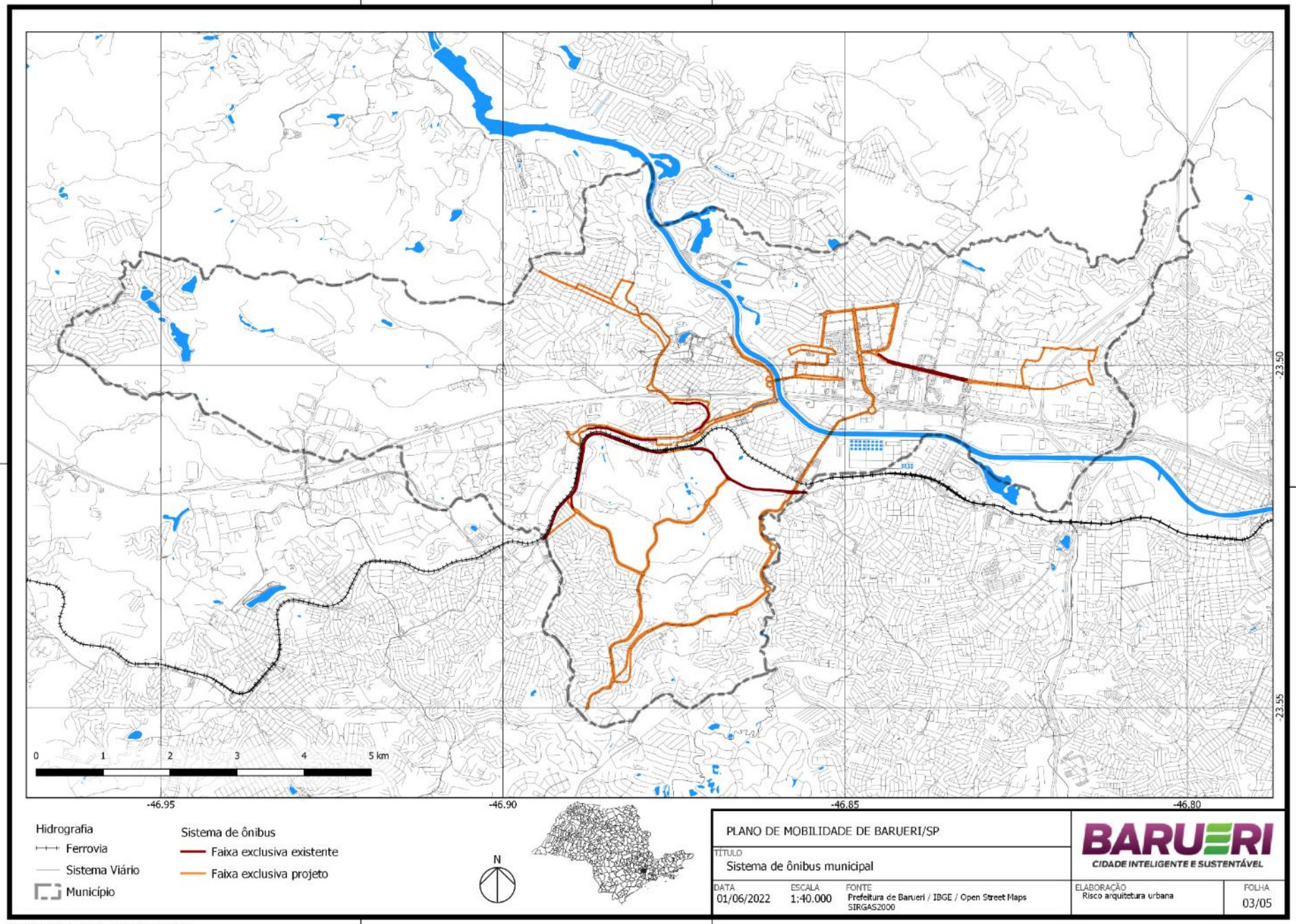
Plano de Ação

Sistema de ônibus

II - Tornar o transporte coletivo mais atrativo

IV - Melhoria da qualidade ambiental

VI - Otimizar a gestão do espaço viário



Plano de Ação

Sistema de ônibus

Faixas exclusivas em tempo integral

Estudar troncalização das linhas – maior rendimento e redução de intervalos

Estudar sistemas de média capacidade (corredor)

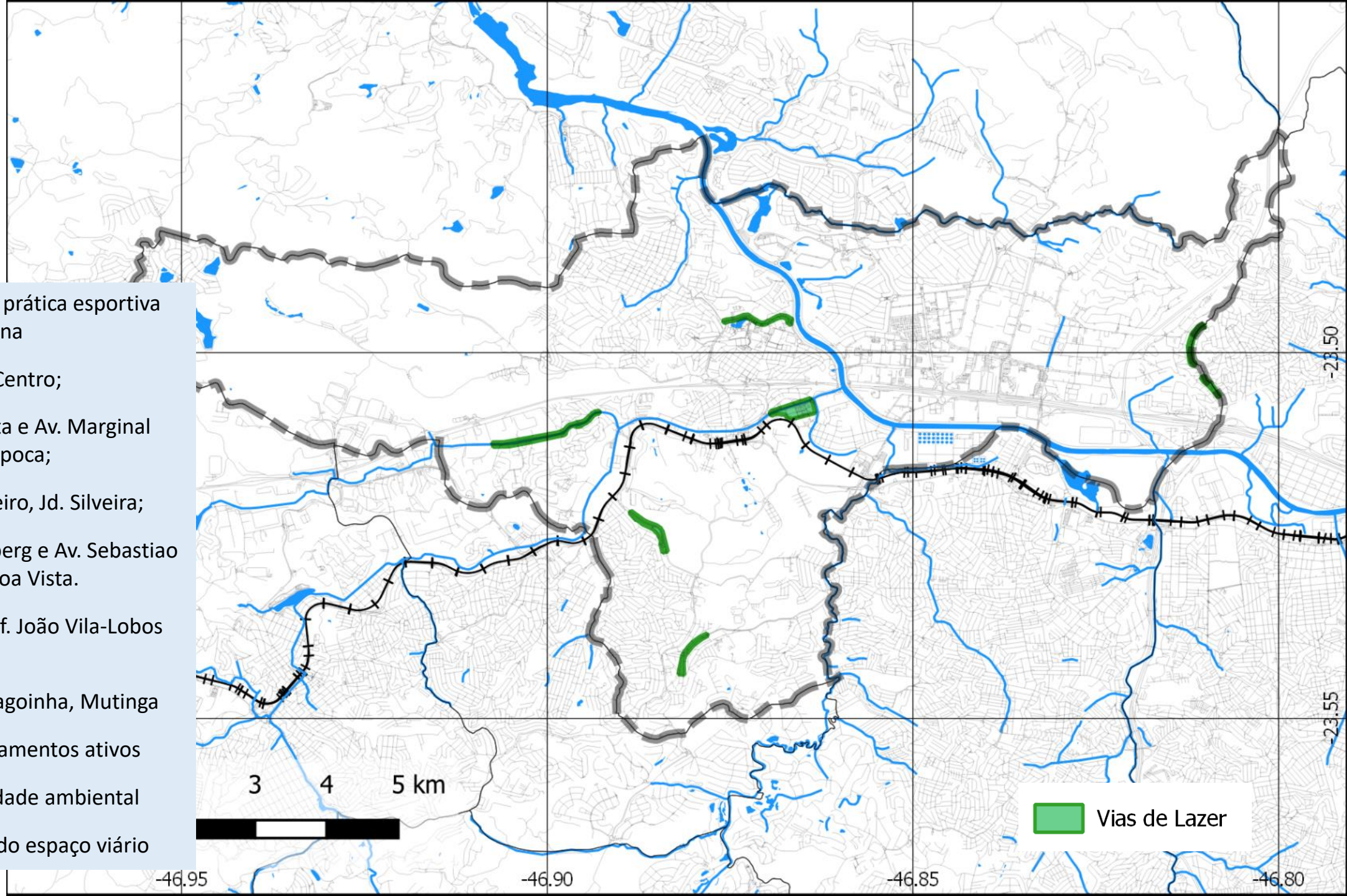
Plano de Ação
Vias de Lazer

- Vias para o lazer e prática esportiva aos finais de semana
- Centro Cívico, no Centro;
- Av. Marginal Direita e Av. Marginal Esquerda, no Votupoca;
- Av. Exército Brasileiro, Jd. Silveira;
- Rua Werner Goldberg e Av. Sebastiao Davino dos Réis, Boa Vista.
- Av. Itaqui e Av. Pref. João Vila-Lobos Quero, Jd. Belval
- Av. Diretriz e R. Alagoinha, Mutinga

I - Promover os deslocamentos ativos

IV - Melhoria da qualidade ambiental

VI - Otimizar a gestão do espaço viário



Plano de Ação

Vias de Lazer

São Paulo – 9 avenidas

Open Streets – Nova Iorque

Plano de Ação

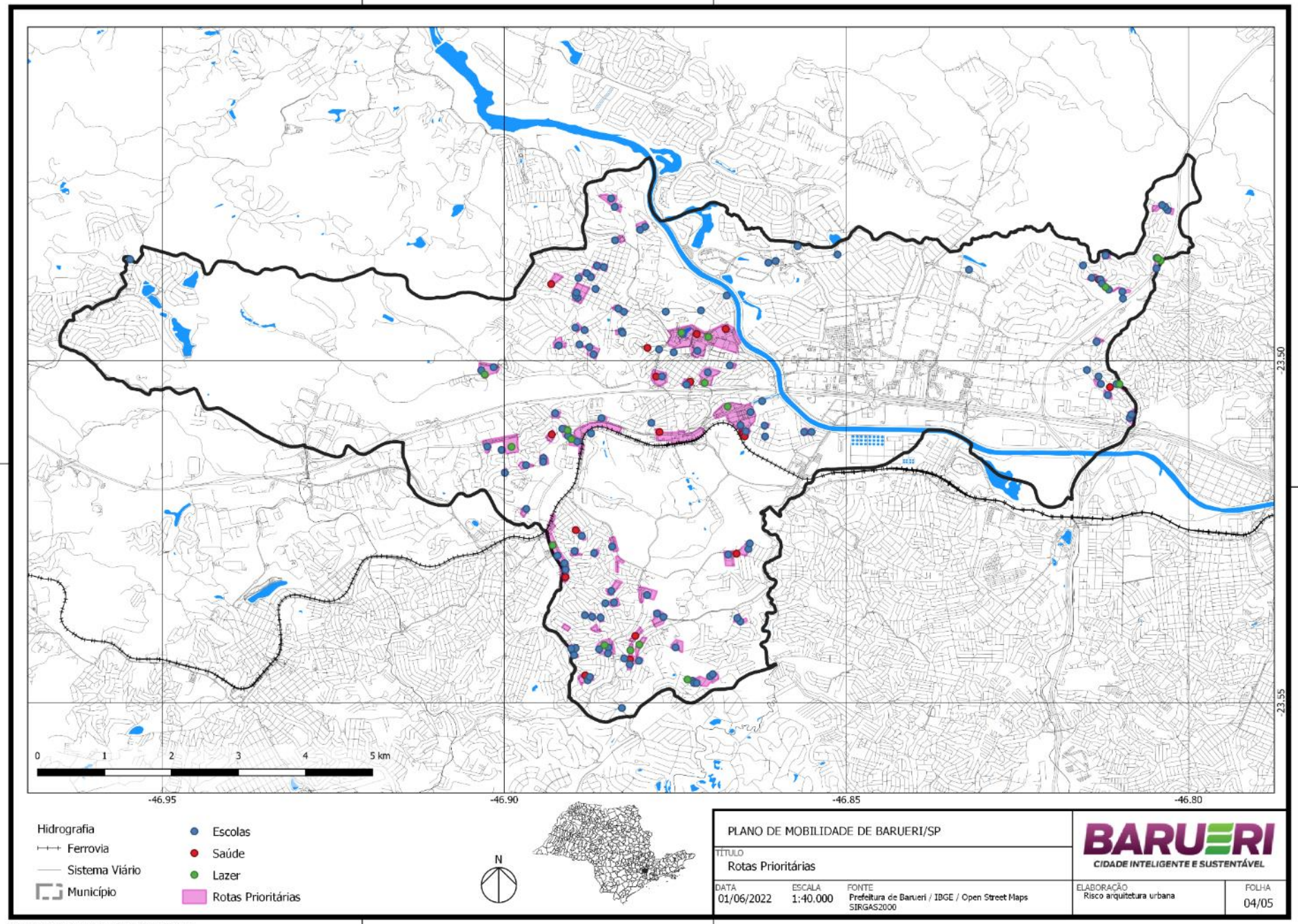
Rotas Prioritárias

I - Promover os deslocamentos ativos

III - Promover a segurança no trânsito

V - Inclusão social e redução de desigualdades

VI - Otimizar a gestão do espaço viário



Plano de Ação

Rotas Prioritárias

Engenho Novo

Plano de Ação

Rotas Prioritárias

Engenho Novo

EMEF Prof. Jorge Augusto de Camargo

RISCO arquitetura urbana

BARUERI CIDADE INTELIGENTE E SUSTENTÁVEL

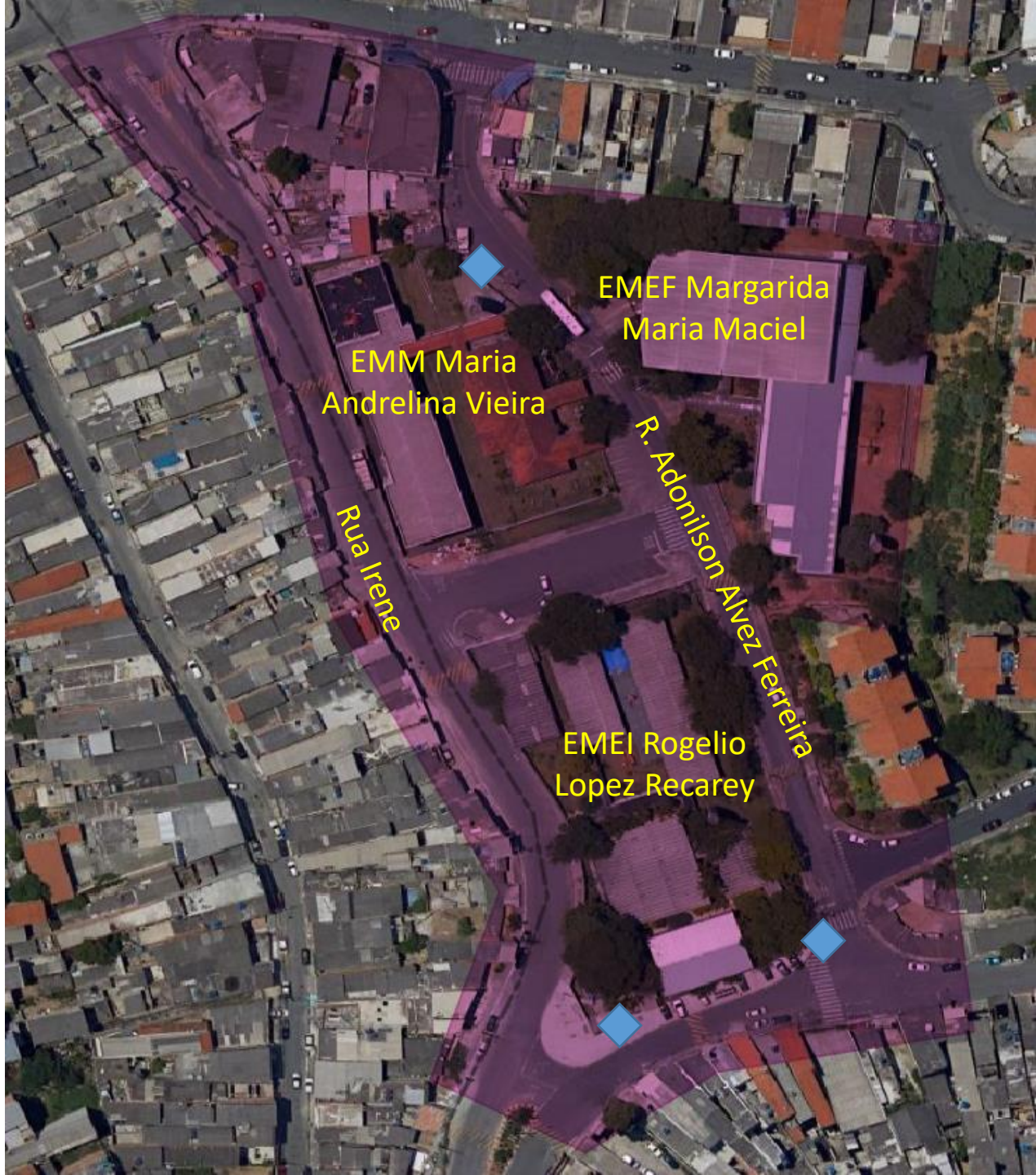
Plano de Ação

Rotas Prioritárias

Jd. Silveira – Recanto Phrynea

Quantificação

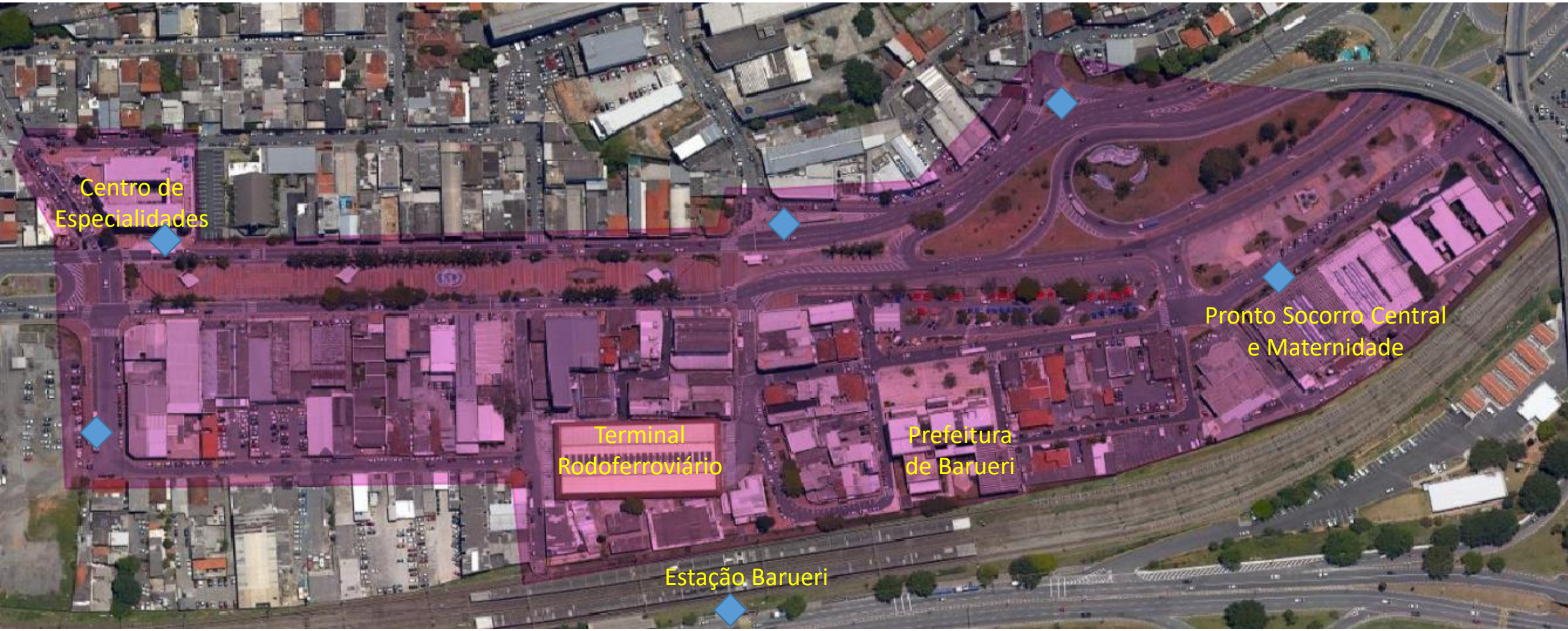
- Equipamentos atendidos
- Estimativa de calçadas
- Cruzamentos (esquinas)
- Travessias (faixas de pedestre)



Plano de Ação

Rotas Prioritárias

Centro



RISCO arquitetura urbana

BARUERI CIDADE INTELIGENTE E SUSTENTÁVEL

Referências para propostas

- Guia TPC: Guia Transporte Público Coletivo: orientações para seleção de tecnologias e implementação de projetos de transporte público coletivo (2018) – Ministério do Desenvolvimento Regional; BNDES
- O Desenho das Cidades Seguras (2015) – WRI
- Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias (2020) - Prefeitura de São Paulo
- Caminhando juntos até a escola (2021). Carona a Pé.
- Manual de Bicicletários – ASCOBIKE, Mauá. (2009)
- A Bicicleta e as Cidades – IESA (2010)
- Manual para Instalação de Paraciclos na Cidade de São Paulo, CET-SP (2015)

NACTO - National Association of City Transportation Officials

- Global Street Design Guide (2016) – Guia Global de Projeto de Ruas (SENAC, 2018)
- Transit Street Design Guide – Guia de Projeto do Transporte Coletivo
- Urban Street Design Guide – Guia de Projeto de Ruas Urbanas
- Urban Bikeway Design Guide – Guia de Projeto de Vias Cicláveis

NYC DOT - New York City Department of Transportation

- Street Design Manual – Manual de Projeto das Ruas (2020)

Monitoramento

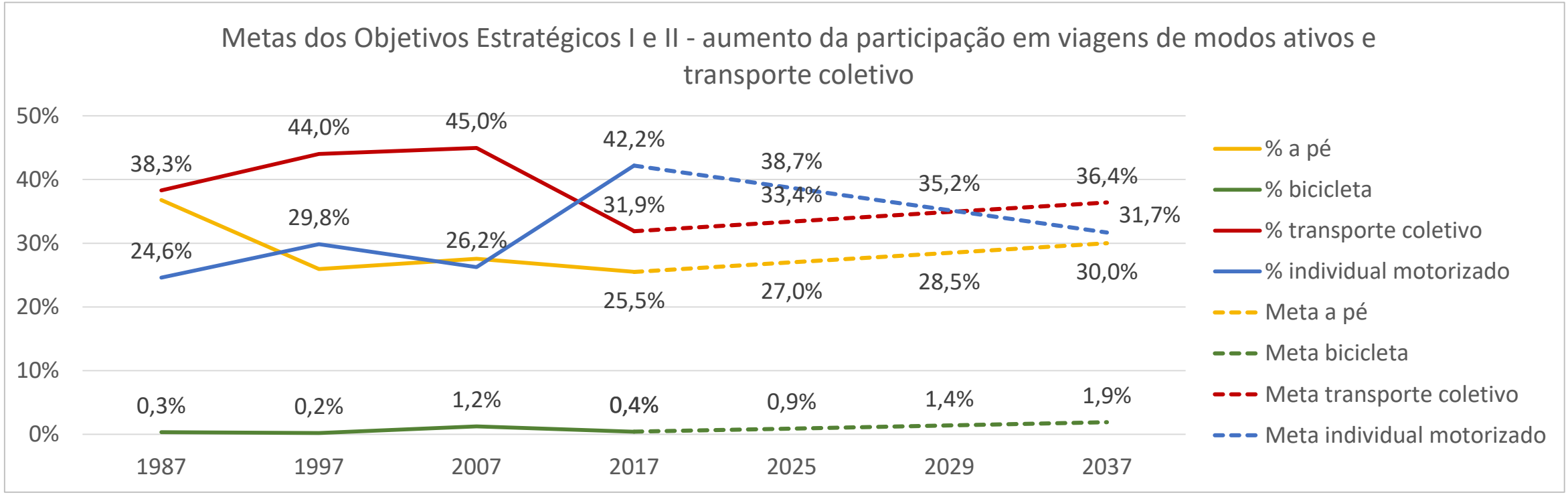
Indicadores e Monitoramento

Metas

Objetivos Estratégicos	Indicadores de Efetividade (impacto)	Atual (2022)	2025	2029	2036
I - Promover os deslocamentos ativos	Porcentagem de deslocamentos a pé [1]	25,5%	27,0%	28,5%	30,0%
	Porcentagem de deslocamentos por bicicleta [1]	0,4%	0,9%	1,4%	1,9%
	Procentagem de deslocamentos por modos individuais [1]	42,2%	38,7%	35,2%	31,7%
II - Tornar o transporte coletivo mais atrativo	Porcentagem de deslocamentos por transporte coletivo [1]	31,9%	33,4%	34,9%	36,4%
III - Promover a segurança no trânsito	Número de mortes em incidentes de trânsito por ano nas vias municipais [2]	22	16	10	0
IV - Melhoria da qualidade ambiental	Emissões de gases de efeito estufa (GEE) - NO2 [3]	42	35	26	10
	Emissões de material particulado - MP2,5 [3]	21	18	13	5
	Emissões de material particulado - MP10 [3]	43	37	29	15
V - Inclusão social e redução de desigualdades	Porcentagem da população que demora mais de 1h por viagem nos seus deslocamentos diários [4]	11%	10%	9%	8%
	Proporção da tarifa do transporte coletivo municipal em relação à renda mediana familiar per capita [5]	24,8%	21,5%	17,9%	12,9%
VI - Otimizar a gestão do espaço viário	Índice redução de congestionamentos [6]	0%	5%	15%	30%

Indicadores e Monitoramento

Metas

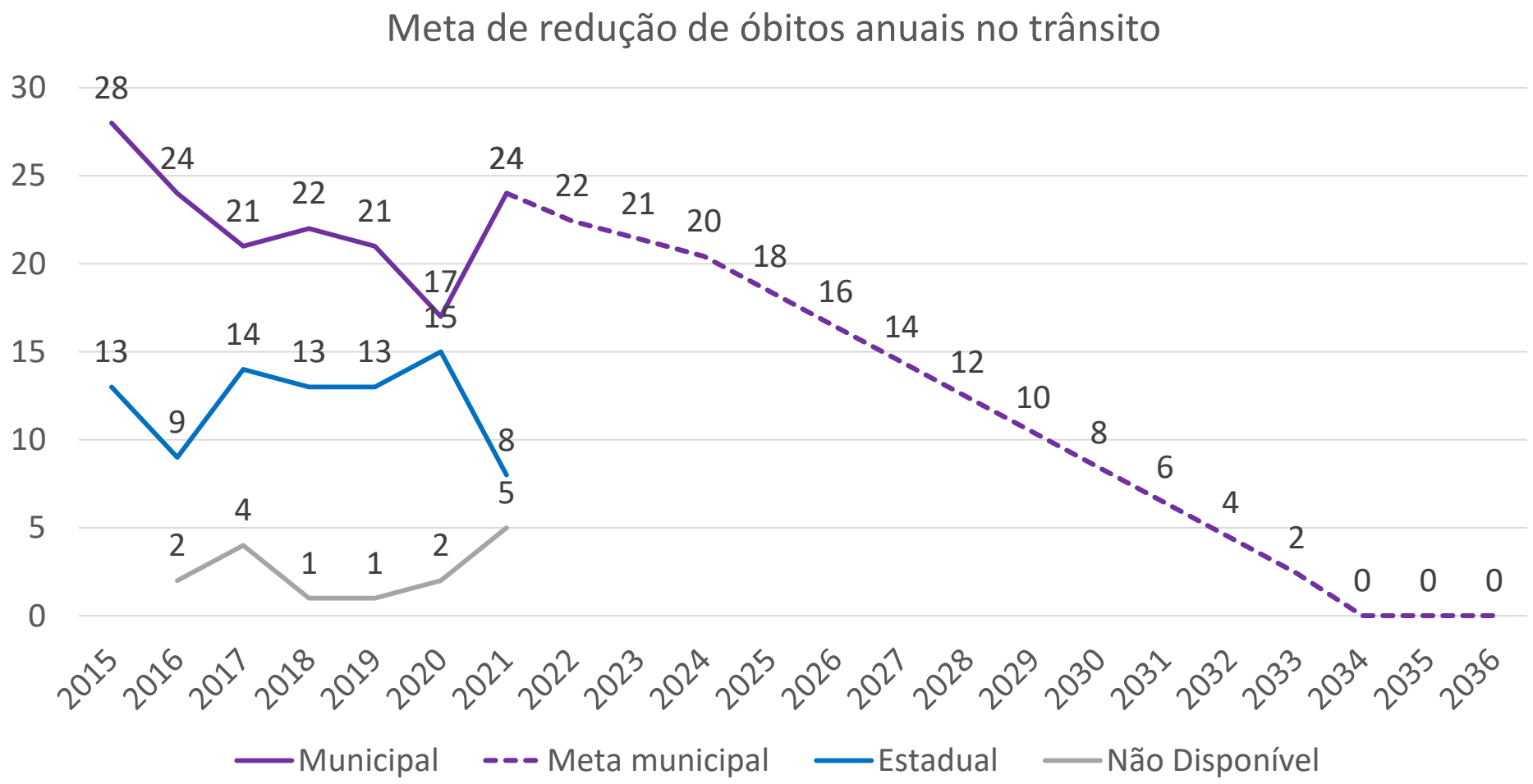


RISCO arquitetura urbana

BARUERI CIDADE INTELIGENTE E SUSTENTÁVEL

Indicadores e Monitoramento

Metas

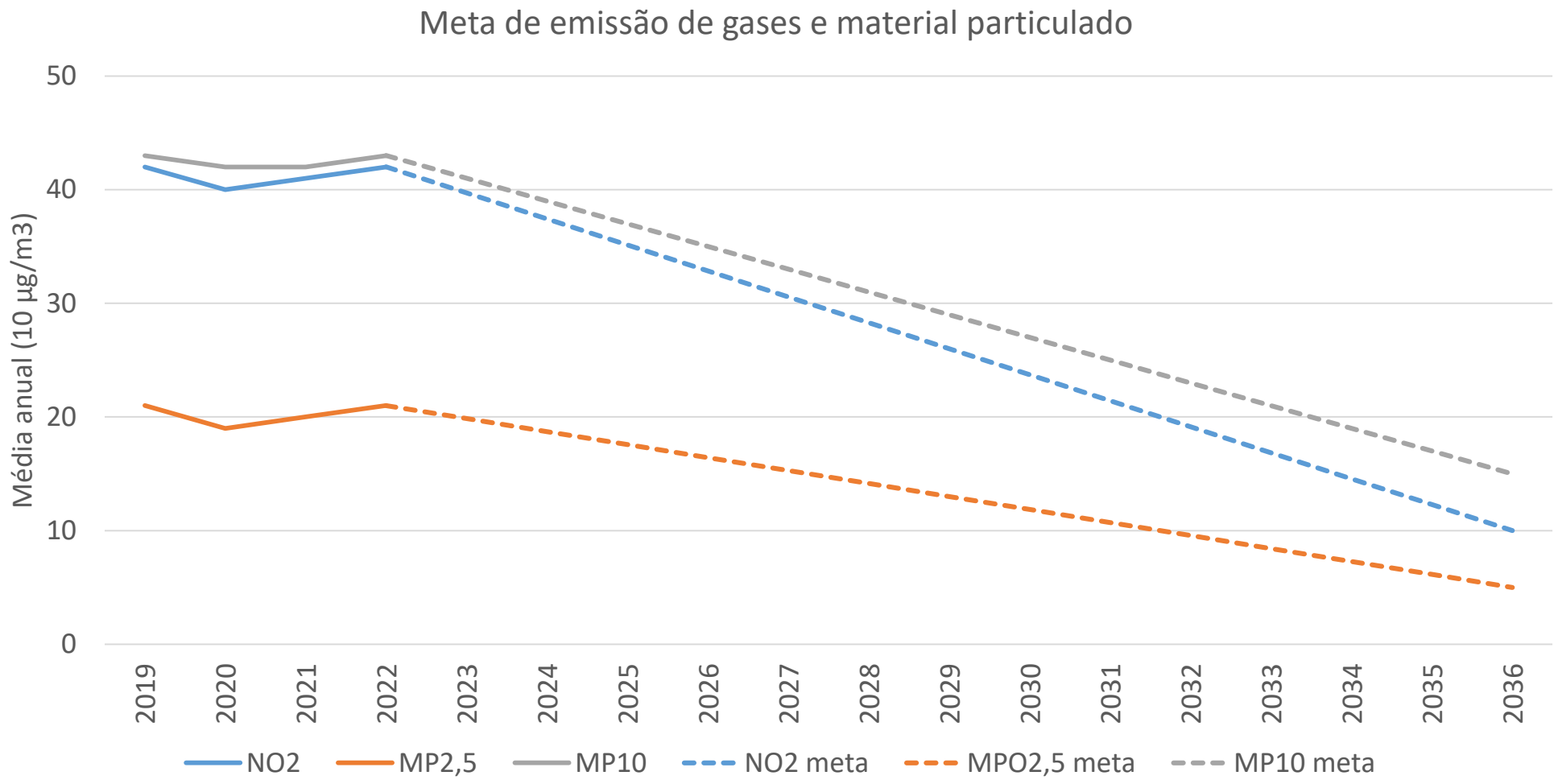


RISCO arquitetura urbana

BARUERI CIDADE INTELIGENTE E SUSTENTÁVEL

Indicadores e Monitoramento

Metas



RISCO arquitetura urbana

BARUERI CIDADE INTELIGENTE E SUSTENTÁVEL

Indicadores e Monitoramento

Metas dos programas

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	Programas		Indicadores	Atual	METAS				Observação
					2022	2025	2029	2037	
I - Promover os deslocamentos ativos	A	Programa de Implantação e Qualificação da Infraestrutura de Transporte Ativo	Implantação do Boulevard sem fronteiras	-	-	1,8	3,0	4,6	Fase 1, Fase 2 e Fases 3+4
			Elaboração de Plano Cicloviário [unid.]	-	-	1	-	1	Plano elaborado/revisado
			Rede cicloviária implantada [km]	6,3	8,3	20,7	44,7	89,3	Até 2025 rede prevista; Depois, rede a projetar
			Plano de Acessibilidade	-	-	1	-	1	Plano elaborado/revisado
			Criação de áreas de Rotas Prioritárias	-	1	20	90	166	Equipamentos municipais atendidos com intervenções viárias (escola, saúde e lazer).
			Construção de bicicletários / paraciclos nos terminais de ônibus e estações de trem	2	2	5	8	9	Terminais; Mínimo de 10 vagas por terminal.
	B	Programa de Estímulo ao Uso do Transporte Ativo	Organização de rotas a pé entre casa e escola [% de escolas]	-	3%	50%	100%	100%	Porcentagem de escolas municipais que deverão adotar a medida
			Número de pessoas atingidas nas campanhas de estímulo	-	1%	5%	10%	10%	Porcentagem da população atingida pela campanha anualmente.
			Vagas de bicicletários / paraciclos públicos [vagas]	-	50	560	1120	1660	Mínimo de 10 vagas por equipamento público. Não considerou novos equipamentos na conta.

RISCO arquitetura urbana BARUERI CIDADE INTELIGENTE E SUSTENTÁVEL

Plano de Mobilidade Urbana

- Consolidação do plano de ações e indicadores de monitoramento
- Audiência Pública 14/06/2022 18h - Câmara dos Vereadores

R. José Bonifácio – Engenho Novo

- <u>Equipe da consultoria dedicada ao PMOB Barueri</u>

  - André da Costa – arquiteto urbanista, doutor em urbanismo (*coordenação geral de equipe)*
  - Marcos Kiyoto Isoda – arquiteto urbanista, mestre em planejamento urbano *(coordenação técnica)*
  - Armando Funari – economista, doutor em economia e desenvolvimento regional *(administrador)*
  - Sergio Demarchi – engenheiro civil e de transportes, doutor em engenharia de transportes

- <u>Contatos</u>

  - contato@riscoau.com
  - Telefones/WhatsApp: (11) 982048521 (André) / (11) 975772687 (Marcos)

RISCO arquitetura urbana BARUERI CIDADE INTELIGENTE E SUSTENTÁVEL

Ficha Técnica:

O Plano de Mobilidade Urbana (PMOB) de Barueri/SP é coordenado pela Secretaria de Mobilidade Urbana da Prefeitura Municipal de Barueri, com consultoria técnica da Risco Arquitetura Urbana LTDA, conforme contrato nº048/2022 decorrente do processo licitatório tomada de preços nº103/2021.

Prefeitura Municipal de Barueri / SP
CNPJ 46.634.051/0001-76
https://portal.barueri.sp.gov.br/
Prefeito: Rubens Furlan
Vice-Prefeito: Roberto Piteri

Secretaria de Mobilidade Urbana de Barueri (SEMURB)
Secretário: Valter de Oliveira

Coordenação administrativa:
Ronaldo Dantas de Lima
Secretaria de Obras

Coordenação operacional:
Celso Aparecido Monari

Secretaria de Mobilidade Urbana
Equipe da SEMURB:
Gilvam Sousa Andrade Santos (SEMURB/Engenharia)
Jaime Matos (SEMURB/Gabinete)
José Luiz Pinheiro Oliveira (SEMURB/Coordenadoria)

Risco arquitetura urbana LTDA
CNPJ 11.509.268/0001-70
www.riscoarquiteturaurbana.com.br
contato@riscoau.com
Equipe de coordenação:
André Costa – Arquiteto Urbanista
Armando Palermo Funari – Economista
Marco Kiyoto de Tani e Isoda – Arquiteto Urbanista
Ramiro Levy – Arquiteto Urbanista
Sérgio Henrique Demarchi – Engenheiro de Transportes

Registro de Responsabilidade Técnica (RRT) no Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU) nº 11705590

O trabalho da Risco arquitetura urbana está licenciado com uma Licença Creative Commons – Atribuição Não Comercial 4.0 Internacional