



**UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"**

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

FACULDADE DE ARQUITETURA, ARTES, COMUNICAÇÃO E DESIGN

BRUNA MIRANDA PINTO

**INSTRUMENTO DE AVALIAÇÃO DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA
SUSTENTÁVEL EM CIDADES BRASILEIRAS: APLICAÇÃO NOS MUNICÍPIOS DE BAURU
E FRANCA - SP**

Orientadora: Prof.^a Associada Renata Cardoso Magagnin

Bauru, 2025.

BRUNA MIRANDA PINTO

**INSTRUMENTO DE AVALIAÇÃO DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA
SUSTENTÁVEL EM CIDADES BRASILEIRAS: APLICAÇÃO NOS MUNICÍPIOS DE BAURU
E FRANCA - SP**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGARQ) da Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, campus de Bauru, como requisito para a obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Prof.^a Associada Renata Cardoso Magagnin

Bauru, 2025.

P659i Pinto, Bruna Miranda

Instrumento de Avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável em cidades brasileiras: aplicação nos municípios de Bauru e Franca – SP / Bruna Miranda Pinto. – Bauru, 2025

370 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design, Bauru

Orientadora: Renata Cardoso Magagnin


1. Mobilidade Urbana Sustentável. 2. Plano de Mobilidade Urbana. 3. Avaliação da Política de Mobilidade Urbana. 4. Instrumento de avaliação. 5. Parâmetros de avaliação. I. Título.

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp. Biblioteca da Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design, Bauru. Dados fornecidos pelo autor(a).

ATA DA DEFESA PÚBLICA DA DISSERTAÇÃO DE MESTRADO DE BRUNA MIRANDA PINTO, DISCENTE DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, DA FACULDADE DE ARQUITETURA, ARTES, COMUNICAÇÃO E DESIGN - CÂMPUS DE BAURU.

Aos 28 dias do mês de março do ano de 2025, às 14h30min, no(a) Sala virtual do Google Meet: meet.google.com/wss-eadb-hwb, realizou-se a defesa de DISSERTAÇÃO DE MESTRADO de BRUNA MIRANDA PINTO, intitulada **Instrumento de Avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável em cidades brasileiras: aplicação nos municípios de Bauru e Franca - SP**. A Comissão Examinadora foi constituída pelos seguintes membros: Professora Associada RENATA CARDOSO MAGAGNIN (Orientador(a) - Participação Virtual) do(a) Departamento de Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo / Universidade Estadual Paulista - Faculdade de Arquitetura Artes Comunicação e Design - Câmpus de Bauru, Professora Doutora MARIA SOLANGE GURGEL DE CASTRO FONTES (Participação Virtual) do(a) Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo / Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design de Bauru, Professor Associado GUSTAVO GARCIA MANZATO (Participação Virtual) do(a) Engenharia Civil e Ambiental / Universidade Estadual Paulista. Após a exposição pela mestranda e arguição pelos membros da Comissão Examinadora que participaram do ato, de forma presencial e/ou virtual, a discente recebeu o conceito final: APROVADA. Nada mais havendo, foi lavrada a presente ata, que após lida e aprovada, foi assinada pelo(a) Presidente(a) da Comissão Examinadora.

Professora Associada RENATA CARDOSO MAGAGNIN

Documento assinado digitalmente
 RENATA CARDOSO MAGAGNIN
Data: 28/03/2025 17:27:45-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

AGRADECIMENTOS

A jornada até a conclusão deste mestrado foi enriquecedora e repleta de aprendizados. Muitas pessoas contribuíram, direta ou indiretamente, para que este trabalho se tornasse realidade.

Primeiramente, agradeço a Prof.^a Associada Renata Cardoso Magagnin, por sua orientação, paciência e grande incentivo ao longo da pesquisa e da minha jornada na pós-graduação. Sua dedicação, conhecimento e experiência foram fundamentais para o desenvolvimento deste trabalho.

Agradeço os membros da banca examinadora, Prof. Dr. Gustavo Garcia Manzato e Prof^a. Dr^a. Maria Solange Gurgel de Castro Fontes, por suas contribuições valiosas e sugestões que enriqueceram esta dissertação. Agradeço também a parceria realizada entre a graduação e a pós-graduação que trouxe informações valiosas para os ajustes finais do trabalho.

Agradeço aos docentes que fizeram parte da minha trajetória, com destaque para os que participaram na orientação da minha iniciação científica e trabalho final de graduação. E agradeço a minha família que vem apoiando e incentivando a minha trajetória acadêmica desde o início.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

PINTO, B. M. **Instrumento de Avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável em cidades brasileiras: aplicação nos municípios de Bauru e Franca - SP.** Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Bauru, 2025.

RESUMO

Incentivados por acordos internacionais como a Agenda 21, a Convenção sobre Mudanças Climáticas e as Conferências da ONU sobre Assentamentos Humanos, governos foram estimulados a repensar o desenvolvimento urbano sob uma perspectiva sustentável. No Brasil, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), Lei Federal N° 12.587/2012, reflete essa visão, priorizando transportes não motorizados e coletivos. Seu objetivo é promover inclusão social e sustentabilidade ambiental, evitando a segregação espacial. Para isso, a PNMU estabelece o Plano de Mobilidade Urbana como ferramenta principal, exigindo avaliações e revisões periódicas para assegurar a eficácia das políticas e a incorporação de suas diretrizes. Diante desse contexto, esta pesquisa propôs um instrumento para avaliar a eficácia da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável, através da incorporação dos temas da PNMU no planejamento de cidades de médio porte. A ferramenta foi elaborada com base nas principais características e lacunas de pesquisas existentes e validada em duas etapas por meio de sua aplicação em duas cidades de médio porte, processo conduzido pela autora e, em um dos municípios, por pesquisadores de Iniciação Científica (em parceria entre a graduação e pós-graduação), o que permitiu identificar e corrigir problemas que poderiam comprometer sua utilização. Os resultados evidenciaram que o instrumento possibilita uma avaliação detalhada e consistente da política de mobilidade urbana, oferecendo subsídios relevantes para o desenvolvimento de práticas de planejamento mais eficazes e integradas nos municípios. Os resultados revelaram lacunas significativas na implementação da PNMU em ambas as cidades, especialmente no que diz respeito a dificuldade na obtenção de informações, a baixa taxa de incorporação dos parâmetros de mobilidade sustentável no corpo da lei, a ações relacionadas a temática da gestão urbana e medidas a longo prazo. A principal contribuição da pesquisa é oferecer uma ferramenta útil para gestores públicos e pesquisadores da área, possibilitando um acompanhamento mais eficiente das políticas de mobilidade e subsidiando a formulação de estratégias mais integradas e eficazes.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana Sustentável. Plano de Mobilidade Urbana. Avaliação da Política de Mobilidade Urbana. Instrumento de avaliação. Parâmetros de avaliação.

PINTO, B. M. **Assessment tool for the municipal sustainable urban mobility policy in brazilian cities: application in the municipalities of Bauru and Franca - SP.** Dissertation (Master's in Architecture and Urbanism) – Faculty of Architecture, Arts, Communication and Design, São Paulo State University “Júlio de Mesquita Filho”, Bauru, 2024.

ABSTRACT

Encouraged by international agreements such as Agenda 21, the United Nations Framework Convention on Climate Change, and the UN Conferences on Human Settlements, governments have been prompted to rethink urban development from a sustainable perspective. In Brazil, the National Urban Mobility Policy (Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU), established by Federal Law No. 12.587/2012, reflects this vision by prioritizing non-motorized and collective modes of transportation. Its objective is to promote social inclusion and environmental sustainability while avoiding spatial segregation. To achieve this, the PNMU designates the Urban Mobility Plan as its main tool, requiring periodic evaluations and revisions to ensure the effectiveness of policies and the incorporation of its guidelines. Within this context, the present study proposes an instrument to assess the effectiveness of Municipal Sustainable Urban Mobility Policies, through the integration of PNMU themes into the planning processes of medium-sized cities. The tool was developed based on the main characteristics and gaps identified in existing research and validated in two phases through its application in two medium-sized cities. This process was conducted by the author and, in one of the municipalities, by undergraduate research students in collaboration with graduate programs, which enabled the identification and correction of issues that could compromise the tool's application. The results demonstrated that the instrument allows for a detailed and consistent evaluation of urban mobility policies, providing relevant inputs for the development of more effective and integrated planning practices in municipalities. The findings revealed significant gaps in the implementation of the PNMU in both cities, particularly regarding difficulties in obtaining information, the low incorporation rate of sustainable mobility parameters into legal frameworks, urban management-related actions, and long-term strategic measures. The main contribution of this research lies in offering a practical tool for public administrators and researchers in the field, enabling more efficient monitoring of mobility policies and supporting the formulation of more integrated and effective strategies.

Keywords: Sustainable Urban Mobility. Urban Mobility Plan. Urban Mobility Policy Evaluation. Assessment tool. Evaluation Parameters.

SUMÁRIO

LISTA DE FIGURAS	10
LISTA DE QUADROS	12
LISTA DE TABELAS	21
1 INTRODUÇÃO.....	22
1.1 Objetivo	26
1.2 Estrutura da Dissertação	26
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	28
2.1 Mobilidade Urbana Sustentável: paradigmas e desafios.....	28
2.2 A Política de Mobilidade Urbana brasileira: desafios e implicações relacionadas ao planejamento urbano	34
2.2.1 Lei Nº 12.587/2012 - Lei da Mobilidade Urbana	37
2.2.2 O Plano de Mobilidade Urbana	40
2.3 Iniciativas em busca da Mobilidade Urbana Sustentável.....	44
2.3.1 Ferramentas internacionais para avaliação de planos de mobilidade urbana ou similares....	45
2.3.2 Ferramentas nacionais para avaliação de planos de mobilidade urbana	53
2.4 Síntese do capítulo.....	61
3 INSTRUMENTO DE AVALIAÇÃO DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL.....	64
3.1 O Instrumento de Avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável	64
3.1.1 Arquitetura do instrumento	65
3.2 A estrutura do instrumento	67
3.2.1 Estrutura dos parâmetros/indicadores	67
3.2.2 Módulo de Avaliação da Legislação Municipal.....	72
3.2.3 Módulo de Avaliação do PlanMob	79
3.2.4 Módulo de Avaliação da Implementação do PlanMob	85
3.2.5 Análise dos Resultados	93

3.3	A concepção do instrumento	94
3.3.1	Concepção da estrutura do instrumento	96
3.3.2	Validação do instrumento	97
3.4	Síntese do capítulo	98
4	VALIDAÇÃO DO INSTRUMENTO EM CIDADES DE MÉDIO PORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO	100
4.1	Estudos de caso: Caracterização geral dos municípios de Bauru e Franca – SP	100
4.2	Validação do instrumento: metodologia e ajustes	103
4.2.1	Validação do instrumento: contribuição do pesquisador	103
4.2.1.1	Módulo de Avaliação da Legislação Municipal	103
4.2.1.2	Módulo de Avaliação do PlanMob	106
4.2.1.3	Módulo de Avaliação da Implementação do PlanMob	110
4.2.2	Validação do instrumento: contribuição externa	113
4.3	Síntese do capítulo	120
5	AVALIAÇÃO DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL: RESULTADOS E DISCUSSÃO	121
5.1	A aplicação do instrumento de avaliação: resultados nos municípios e desafios encontrados	121
5.2	Análise comparativa da política de mobilidade urbana sustentável nos municípios de Bauru e Franca	126
5.2.1	Módulo de Avaliação da Legislação Municipal	127
5.2.2	Módulo de Avaliação do PlanMob	136
5.2.3	Módulo de Avaliação da Implementação do PlanMob	145
5.2.4	Síntese dos resultados da aplicação do Instrumento de Avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável	145
5.2.4.1	Premissas	146
5.2.4.2	Planejamento integrado	148
5.2.4.3	Planejamento do sistema viário	150
5.2.4.4	Mobilidade ativa	155
5.2.4.5	Sistemas de transportes urbanos	182
5.2.4.6	Transporte individual motorizado	192
5.2.4.7	Planejamento complementar	196
5.2.4.8	Gestão da mobilidade urbana	198

5.2.4.9	Educação.....	205
5.2.4.10	Estrutura institucional	206
5.3	Síntese do capítulo.....	209
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	217
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	223
	APÊNDICE	240
	Apêndice 1 Legislações municipais relacionadas a mobilidade urbana	240
	Apêndice 2 Avaliação individual dos parâmetros: PlanMob de Bauru	244
	Apêndice 3 Avaliação individual dos parâmetros: PlanMob Franca	276
	Apêndice 4 Validação externa do aplicador A: avaliação individual dos parâmetros do PlanMob Bauru	307
	Apêndice 5 Validação externa do aplicador B: avaliação individual dos parâmetros do PlanMob Bauru	337

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Princípios, diretrizes e objetivos da PNMU	38
Figura 2: Ciclo das 12 etapas para construção do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (SUMP – <i>Sustainable Urban Mobility Planning</i>).....	43
Figura 3: Fluxograma da arquitetura do Instrumento de Avaliação da Política de Mobilidade Urbana Sustentável.....	66
Figura 4: Fluxograma da aplicação do Módulo de Avaliação da Legislação Municipal	73
Figura 5: Fluxograma da aplicação do Módulo de Avaliação do PlanMob	79
Figura 6: Fluxograma da aplicação do Módulo de Avaliação da Implementação do PlanMob ..	85
Figura 7: Fluxograma da concepção do Instrumento de Avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável.....	97
Figura 8: Mapa da divisão territorial do estado de São Paulo, com as localizações das cidades de Bauru e Franca.....	101
Figura 9: Frota dos municípios de Bauru e Franca de 2001 a 2022	102
Figura 10: Análise comparativa dos parâmetros aplicados nas legislações municipais relacionadas a mobilidade urbana de Bauru e Franca – SP	136
Figura 11: Análise comparativa da incorporação dos temas nas diferentes partes do PlanMob de Bauru e Franca – SP	138
Figura 12: Ocorrências de trânsito em Bauru de 2014 a 2024.....	151
Figura 13: Mapeamento dos pontos e registro da evolução da situação das calçadas em diferentes áreas de Bauru antes e após a aprovação do PlanMob.....	158
Figura 14: Evolução da situação das calçadas em diferentes áreas de Bauru antes e após a aprovação do PlanMob.....	158
Figura 15: Mapeamento dos pontos de registro da evolução da situação das calçadas em diferentes áreas de Franca antes e após a aprovação do PlanMob	164
Figura 16: Imagens das calçadas de Franca.....	164

Figura 17: Mapeamento do sistema cicloviário em Bauru.....	170
Figura 18: Imagens do sistema cicloviário de Bauru, destacando as condições atuais das infraestruturas cicloviárias na cidade.....	170
Figura 19: Estudo preliminar do Traçado Cicloviário Completo, a ser aperfeiçoado no Sub Plano Cicloviário.....	174
Figura 20: Proposta de sistema cicloviário apresentada pelo Plano Diretor de Bauru (2008) .	174
Figura 21: Mapeamento do sistema cicloviário em Franca	176
Figura 22: Imagens do sistema cicloviário de Franca, destacando as condições atuais das infraestruturas cicloviárias na cidade.....	176
Figura 23: Imagens ilustrativas do tema acessibilidade universal, destacando as condições atuais das infraestruturas do sistema de transporte coletivo da cidade de Bauru	179
Figura 24: Imagens ilustrativas do tema acessibilidade universal, destacando as condições atuais das infraestruturas do sistema de transporte coletivo na cidade de Franca.....	181

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Síntese de instrumentos de avaliação de planos de mobilidade internacionais	45
Quadro 2: Parâmetros presentes em estudos internacionais e nacionais de metodologias para avaliação de planos de mobilidade urbana.....	49
Quadro 3: Síntese de instrumentos de avaliação de planos de mobilidade nacionais (Artigos)	53
Quadro 4: Síntese de instrumentos de avaliação de planos de mobilidade urbana (dissertações e teses)	57
Quadro 5: Parâmetros de análise do Instrumento de Avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana	68
Quadro 6: Guia de legislações complementares a política municipal de mobilidade urbana sustentável.....	73
Quadro 7: Modelo da Planilha “Legislações Municipais relacionadas à Mobilidade Urbana”	76
Quadro 8: Modelo de Planilha “Análise individual dos Parâmetros”.....	81
Quadro 9: Critérios para avaliação dos parâmetros no Módulo Avaliação da Implementação do PlanMob.....	86
Quadro 10: Legislações municipais relacionadas a mobilidade urbana de Franca e Bauru....	240
Quadro 11: Análise individual do parâmetro 1. Princípios da PNMU, em Bauru	244
Quadro 12: Análise individual do parâmetro 2. Objetivos da PNMU, em Bauru	244
Quadro 13: Análise individual do parâmetro 3. Diretrizes da PNMU, em Bauru.....	245
Quadro 14: Análise individual do parâmetro 4. Planejamento integrado, em Bauru.....	246
Quadro 15: Análise individual do parâmetro 5. Circulação viária – segurança e humanização, em Bauru	247
Quadro 16: Análise individual do parâmetro 6. Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação, em Bauru.....	248
Quadro 17: Análise individual do parâmetro 7. Implantação e qualificação de calçadas, passeios e áreas de circulação a pé, em Bauru	250

Quadro 18: Análise individual do parâmetro 8. Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas, em Bauru	251
Quadro 19: Análise individual do parâmetro 9. Acessibilidade Universal, em Bauru.....	252
Quadro 20: Análise individual do parâmetro 10. Transporte Público Coletivo, em Bauru.....	253
Quadro 21: Análise individual do parâmetro 11. Tipos de serviço de transporte público coletivo, em Bauru.....	255
Quadro 22: Análise individual do parâmetro 12. Priorização do transporte público, em Bauru	256
Quadro 23: Análise individual do parâmetro 13. Política tarifária, em Bauru.....	257
Quadro 24: Análise individual do parâmetro 14. Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados, em Bauru	258
Quadro 25: Análise individual do parâmetro 15. Transporte Escolar, em Bauru	259
Quadro 26: Análise individual do parâmetro 16. Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural, em Bauru.....	259
Quadro 27: Análise individual do parâmetro 17. Serviços de transporte individual motorizado, em Bauru	260
Quadro 28: Análise individual do parâmetro 18. Tipos de serviços de transporte individual motorizado, em Bauru	261
Quadro 29: Análise individual do parâmetro 19. Áreas de estacionamentos públicos e privados, em Bauru.....	262
Quadro 30: Análise individual do parâmetro 20. Instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado, em Bauru.....	263
Quadro 31: Análise individual do parâmetro 21. Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada, em Bauru	264
Quadro 32: Análise individual do parâmetro 22. Transporte de carga, em Bauru	265
Quadro 33: Análise individual do parâmetro 23. Indicação de elaboração de planos complementares de mobilidade urbana, em Bauru.....	266

Quadro 34: Análise individual do parâmetro 24. Polos geradores de viagens, em Bauru	267
Quadro 35: Análise individual do parâmetro 25. Relatório ou estudo de Impacto de Trânsito, em Bauru	268
Quadro 36: Análise individual do parâmetro 26. Relatório ou estudo de Impacto Ambiental, em Bauru	268
Quadro 37: Análise individual do parâmetro 27. Relatório ou estudo de Impacto de Vizinhança, em Bauru.....	269
Quadro 38: Análise individual do parâmetro 28. Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do plano de mobilidade urbana, em Bauru.....	270
Quadro 39: Análise individual do parâmetro 29. Mobilidade inteligente, em Bauru.....	271
Quadro 40: Análise individual do parâmetro 30. Mudança comportamental, em Bauru	272
Quadro 41: Análise individual do parâmetro 31. Estruturação institucional, em Bauru	273
Quadro 42: Análise individual do parâmetro 32. Presença de Conselho de Trânsito ou Mobilidade, em Bauru.....	274
Quadro 43: Análise individual do parâmetro 1. Princípios da PNMU, em Franca.....	276
Quadro 44: Análise individual do parâmetro 2. Objetivos da PNMU, em Franca	276
Quadro 45: Análise individual do parâmetro 3. Diretrizes da PNMU, em Franca	277
Quadro 46: Análise individual do parâmetro 4. Planejamento integrado, em Franca	278
Quadro 47: Análise individual do parâmetro 5. Circulação viária – segurança e humanização, em Franca.....	279
Quadro 48: Análise individual do parâmetro 6. Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação, em Franca	281
Quadro 49: Análise individual do parâmetro 7. Implantação e qualificação de calçadas, passeios e áreas de circulação a pé, em Franca.....	282
Quadro 50: Análise individual do parâmetro 8. Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas, em Franca.....	283

Quadro 51: Análise individual do parâmetro 9. Acessibilidade Universal, em Franca	284
Quadro 52: Análise individual do parâmetro 10. Transporte Público Coletivo, em Franca	285
Quadro 53: Análise individual do parâmetro 11. Tipos de serviço de transporte público coletivo, em Franca.....	286
Quadro 54: Análise individual do parâmetro 12. Priorização do transporte público, em Franca	287
Quadro 55: Análise individual do parâmetro 13. Política tarifária, em Franca	288
Quadro 56: Análise individual do parâmetro 14. Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados, em Franca	289
Quadro 57: Análise individual do parâmetro 15. Transporte Escolar, em Franca.....	290
Quadro 58: Análise individual do parâmetro 16. Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural, em Franca.....	291
Quadro 59: Análise individual do parâmetro 17. Serviços de transporte individual motorizado, em Franca.....	292
Quadro 60: Análise individual do parâmetro 18. Tipos de serviços de transporte individual motorizado, em Franca.....	293
Quadro 61: Análise individual do parâmetro 19. Áreas de estacionamentos públicos e privados, em Franca.....	294
Quadro 62: Análise individual do parâmetro 20. Instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado, em Franca.....	295
Quadro 63: Análise individual do parâmetro 21. Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada, em Franca.....	296
Quadro 64: Análise individual do parâmetro 22. Transporte de carga, em Franca.....	297
Quadro 65: Análise individual do parâmetro 23. Indicação de elaboração de planos complementares de mobilidade urbana, em Franca.....	298
Quadro 66: Análise individual do parâmetro 24. Polos geradores de viagens, em Franca.....	299

Quadro 67: Análise individual do parâmetro 25. Relatório ou estudo de Impacto de Trânsito, em Franca.....	300
Quadro 68: Análise individual do parâmetro 26. Relatório ou estudo de Impacto Ambiental, em Franca.....	300
Quadro 69: Análise individual do parâmetro 27. Relatório ou estudo de Impacto de Vizinhança, em Franca.....	301
Quadro 70: Análise individual do parâmetro 28. Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do plano de mobilidade urbana, em Franca	302
Quadro 71: Análise individual do parâmetro 29. Mobilidade inteligente, em Franca	303
Quadro 72: Análise individual do parâmetro 30. Mudança comportamental, em Franca.....	304
Quadro 73: Análise individual do parâmetro 31. Estruturação institucional, em Franca	305
Quadro 74: Análise individual do parâmetro 32. Presença de Conselho de Trânsito ou Mobilidade, em Franca.....	306
Quadro 75: Análise individual do parâmetro 1. Princípios da PNMU, em Bauru	307
Quadro 76: Análise individual do parâmetro 2. Objetivos da PNMU, em Bauru	308
Quadro 77: Análise individual do parâmetro 3. Diretrizes da PNMU, em Bauru.....	309
Quadro 78: Análise individual do parâmetro 4. Planejamento integrado, em Bauru.....	310
Quadro 79: Análise individual do parâmetro 5. Circulação viária – segurança e humanização, em Bauru	311
Quadro 80: Análise individual do parâmetro 6. Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação, em Bauru.....	312
Quadro 81: Análise individual do parâmetro 7. Implantação e qualificação de calçadas, passeios e áreas de circulação a pé, em Bauru	313
Quadro 82: Análise individual do parâmetro 8. Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas, em Bauru	314
Quadro 83: Análise individual do parâmetro 9. Acessibilidade Universal, em Bauru.....	315

Quadro 84: Análise individual do parâmetro 10. Transporte Público Coletivo, em Bauru.....	316
Quadro 85: Análise individual do parâmetro 11. Tipos de serviço de transporte público coletivo, em Bauru.....	317
Quadro 86: Análise individual do parâmetro 12. Priorização do transporte público, em Bauru	318
Quadro 87: Análise individual do parâmetro 13. Política tarifária, em Bauru.....	318
Quadro 88: Análise individual do parâmetro 14. Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados, em Bauru.....	319
Quadro 89: Análise individual do parâmetro 15. Transporte Escolar, em Bauru	320
Quadro 90: Análise individual do parâmetro 16. Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural, em Bauru.....	321
Quadro 91: Análise individual do parâmetro 17. Serviços de transporte individual motorizado, em Bauru	322
Quadro 92: Análise individual do parâmetro 18. Tipos de serviços de transporte individual motorizado, em Bauru	323
Quadro 93: Análise individual do parâmetro 19. Áreas de estacionamentos públicos e privados, em Bauru.....	324
Quadro 94: Análise individual do parâmetro 20. Instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado, em Bauru.....	325
Quadro 95: Análise individual do parâmetro 21. Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada, em Bauru	326
Quadro 96: Análise individual do parâmetro 22. Transporte de carga, em Bauru	327
Quadro 97: Análise individual do parâmetro 23. Indicação de elaboração de planos complementares de mobilidade urbana, em Bauru.....	327
Quadro 98: Análise individual do parâmetro 24. Polos geradores de viagens, em Bauru	328
Quadro 99: Análise individual do parâmetro 25. Relatório ou estudo de Impacto de Trânsito, em Bauru	329

Quadro 100: Análise individual do parâmetro 26. Relatório ou estudo de Impacto Ambiental, em Bauru	330
Quadro 101: Análise individual do parâmetro 27. Relatório ou estudo de Impacto de Vizinhança, em Bauru.....	331
Quadro 102: Análise individual do parâmetro 28. Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do plano de mobilidade urbana, em Bauru.....	332
Quadro 103: Análise individual do parâmetro 29. Mobilidade inteligente, em Bauru.....	333
Quadro 104: Análise individual do parâmetro 30. Mudança comportamental, em Bauru	334
Quadro 105: Análise individual do parâmetro 31. Estruturação institucional, em Bauru	335
Quadro 106: Análise individual do parâmetro 32. Presença de Conselho de Trânsito ou Mobilidade, em Bauru	336
Quadro 107: Análise individual do parâmetro 1. Princípios da PNMU, em Bauru	337
Quadro 108: Análise individual do parâmetro 2. Objetivos da PNMU, em Bauru.....	338
Quadro 109: Análise individual do parâmetro 3. Diretrizes da PNMU, em Bauru.....	339
Quadro 110: Análise individual do parâmetro 4. Planejamento integrado, em Bauru.....	340
Quadro 111: Análise individual do parâmetro 5. Circulação viária – segurança e humanização, em Bauru.....	341
Quadro 112: Análise individual do parâmetro 6. Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação, em Bauru.....	342
Quadro 113: Análise individual do parâmetro 7. Implantação e qualificação de calçadas, passeios e áreas de circulação a pé, em Bauru	343
Quadro 114: Análise individual do parâmetro 8. Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas, em Bauru	345
Quadro 115: Análise individual do parâmetro 9. Acessibilidade Universal, em Bauru.....	346
Quadro 116: Análise individual do parâmetro 10. Transporte Público Coletivo, em Bauru.....	347
Quadro 117: Análise individual do parâmetro 11. Tipos de serviço de transporte público coletivo,	

em Bauru.....	348
Quadro 118: Análise individual do parâmetro 12. Priorização do transporte público, em Bauru	349
Quadro 119: Análise individual do parâmetro 13. Política tarifária, em Bauru.....	350
Quadro 120: Análise individual do parâmetro 14. Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados, em Bauru.....	351
Quadro 121: Análise individual do parâmetro 15. Transporte Escolar, em Bauru	352
Quadro 122: Análise individual do parâmetro 16. Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural, em Bauru	353
Quadro 123: Análise individual do parâmetro 17. Serviços de transporte individual motorizado, em Bauru.....	354
Quadro 124: Análise individual do parâmetro 18. Tipos de serviços de transporte individual motorizado, em Bauru	354
Quadro 125: Análise individual do parâmetro 19. Áreas de estacionamentos públicos e privados, em Bauru.....	355
Quadro 126: Análise individual do parâmetro 20. Instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado, em Bauru.....	356
Quadro 127: Análise individual do parâmetro 21. Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada, em Bauru	357
Quadro 128: Análise individual do parâmetro 22. Transporte de carga, em Bauru	358
Quadro 129: Análise individual do parâmetro 23. Indicação de elaboração de planos complementares de mobilidade urbana, em Bauru.....	359
Quadro 130: Análise individual do parâmetro 24. Polos geradores de viagens, em Bauru	361
Quadro 131: Análise individual do parâmetro 25. Relatório ou estudo de Impacto de Trânsito, em Bauru	362
Quadro 132: Análise individual do parâmetro 26. Relatório ou estudo de Impacto Ambiental, em Bauru	363

Quadro 133: Análise individual do parâmetro 27. Relatório ou estudo de Impacto de Vizinhança, em Bauru.....	364
Quadro 134: Análise individual do parâmetro 28. Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do plano de mobilidade urbana, em Bauru.....	365
Quadro 135: Análise individual do parâmetro 29. Mobilidade inteligente, em Bauru.....	366
Quadro 136: Análise individual do parâmetro 30. Mudança comportamental, em Bauru	367
Quadro 137: Análise individual do parâmetro 31. Estruturação institucional, em Bauru	368
Quadro 138: Análise individual do parâmetro 32. Presença de Conselho de Trânsito ou Mobilidade, em Bauru	369

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Parâmetros presentes em estudos internacionais de metodologias para avaliação de planos de mobilidade urbana.....	52
Tabela 2: Parâmetros presentes em estudos nacionais de metodologias para avaliação de planos de mobilidade urbana (Artigos).....	56
Tabela 3: Parâmetros presentes em estudos nacionais de metodologias para avaliação de planos de mobilidade urbana (dissertações e teses)	60
Tabela 4: Modelo da Planilha “Diagnóstico das Leis relacionadas à Mobilidade Urbana”	78
Tabela 5: Modelo síntese da Planilha “Síntese da caracterização dos parâmetros dos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável - Parte 1”	83
Tabela 6: Modelo síntese da Planilha “Síntese da caracterização dos parâmetros dos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável - Parte 2”	83
Tabela 7: Modelo síntese da Planilha “Síntese da caracterização dos parâmetros dos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável - Parte 3: forma de avaliação no Documento Complementar’ .	84
Tabela 8: Levantamento das legislações municipais relacionadas à mobilidade urbana em Bauru	129
Tabela 9: Levantamento das legislações municipais relacionadas à mobilidade urbana em Franca	130
Tabela 10: Síntese da caracterização dos parâmetros dos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável nos municípios de Bauru e Franca, parte 1	139
Tabela 11: Síntese da caracterização dos parâmetros dos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável nos municípios de Bauru e Franca, parte 2.....	142
Tabela 12: Síntese da caracterização dos parâmetros dos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável nos municípios de Bauru e Franca, parte 3: forma de avaliação no anexo	144

1 INTRODUÇÃO

Atualmente diversos documentos internacionais como a Agenda 21, a Convenção das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas, as Conferências das Nações Unidas sobre Assentamentos Humanos (UN-Habitat), têm incentivado os governos a repensarem o desenvolvimento das cidades por meio da definição e implementação de metas para alcançar um desenvolvimento sustentável (United Nations, 2017b, s/p). A Agenda 2030 apresenta os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável do Programa das Nações Unidas, entre eles o objetivo 11 é o que está mais relacionado à mobilidade urbana: Cidades e Comunidades Sustentáveis, que visa “Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis” (United Nations, 2017b, s/p). Dentro desse contexto, as metas 11.2 e 11.7 são particularmente voltadas à mobilidade urbana.

A meta 11.2 menciona que as cidades, até o ano de 2030, devem: [...] proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos. E a meta 11.7 complementa a anterior ao buscar garantir, até 2030, o acesso universal a espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis e verdes, particularmente para as mulheres e crianças, pessoas idosas e pessoas com deficiência (United Nations, 2017b, s/p).

Diante desses compromissos, para que as cidades adotem uma política de mobilidade urbana sustentável, é necessário garantir o acesso amplo e democrático ao espaço urbano. Isso implica priorizar os modos de transporte não motorizados e coletivos, utilizados de forma efetiva, integrada e equitativa, evitar a segregação espacial e incorporar os aspectos de inclusão social e sustentabilidade ecológica (ANTP, 2003; Magagnin, 2008; UN-Habitat, 2013). Logo, o conceito de mobilidade urbana sustentável está associado à utilização prioritária dos modos de transportes não motorizados, como a caminhada e o uso de bicicletas, além dos modos de transportes coletivos motorizados, em detrimento dos modos individuais motorizados para deslocamentos urbanos (Magagnin, 2008; Brasil, 2015).

A UN-Habitat (2013) reforça a definição de mobilidade urbana sustentável ao apresentar três macroestratégias complementares: a redução da necessidade de viagens motorizadas; a transferência para modos de transporte público coletivo e não motorizados; e inovações tecnológicas nos veículos com a utilização de combustíveis mais limpos, tecnologias de controle de emissões e melhorias na eficiência energética.

Complementando essa abordagem, Banister (2008) destaca que as cidades devem ser desenvolvidas com base em estratégias de planejamento claras, que assegurem a qualidade da acessibilidade e a qualidade ambiental. O transporte urbano deve buscar reduzir a segregação socioespacial, sendo mais sustentável, eficaz e centrado no usuário. Para isso, é essencial a conexão e a integração entre os campos do planejamento urbano e do transporte, com ampla participação dos cidadãos. Isso envolve a coordenação entre o uso do solo, o desenvolvimento urbano e o gerenciamento do transporte, além de estabelecer vínculos entre as logísticas de transporte e as políticas urbanas.

Ademais, é fundamental reduzir a poluição do ar por meio de um equilíbrio e integração entre os diferentes modos de transporte, fomentar inovações no setor, internalizar os custos no sistema, monitorar os padrões de mobilidade e garantir uma estrutura regulatória adequada. Essas ações são essenciais para criar um sistema de mobilidade que não apenas atenda às necessidades atuais, mas que também promova um futuro mais sustentável e inclusivo.

No Brasil, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) visa promover um sistema de transporte mais eficiente e acessível, em sintonia com as tendências globais e as necessidades locais. Neste contexto, a Presidência da República sancionou a Lei Federal Nº 12.587, em 3 de janeiro de 2012, que estabelece as diretrizes da PNMU, após 17 anos de tramitação no Congresso Nacional. Essa legislação tem como objetivo regular, de maneira abrangente e integrada, a mobilidade nas cidades, estabelecendo diretrizes e princípios para a elaboração dos planos de mobilidade urbana. De forma a alinhar a política municipal de mobilidade urbana dos municípios aos princípios de desenvolvimento sustentável, promovendo a inclusão social e a equidade no acesso aos serviços de transporte (Brasil, 2015).

A Lei Federal Nº 12.587/2012 estabelece o Plano Diretor de Mobilidade Urbana como a principal ferramenta para a execução da política de mobilidade urbana. Os Planos de Mobilidade Urbana internalizam as diretrizes e objetivos da PNMU. Seu propósito é traduzir as metas de melhoria da mobilidade local em ações estratégicas e alocação de recursos a curto, médio e longo prazos. Viabilizando a transformação desejada e contribuindo para o desenvolvimento efetivo das cidades (Brasil, 2015).

Destaca-se a importância do artigo 24, que amplia o número de municípios obrigatórios a elaborar seus respectivos planos ao determinar que a elaboração de Planos de Mobilidade Urbana é obrigatória para municípios com mais de 20 mil habitantes. Além disso, os municípios com menos de 20 mil habitantes, que também são obrigados a elaborar planos diretores, devem seguir essa norma. A criação do plano de mobilidade tornou-se um requisito essencial para acessar recursos federais destinados a investimentos no setor. Essa exigência reflete a

necessidade de um planejamento integrado que promova a melhoria das condições de mobilidade em todas as cidades (Brasil, 2015).

A Lei de Mobilidade estabelece no Art. 24, que o plano deve prever uma sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica, com um prazo não superior a 10 anos. Essa revisão deve ser realizada de forma integrada ao desenvolvimento do Plano Diretor Municipal, garantindo que as duas dimensões, o planejamento urbano e o planejamento da mobilidade urbana, caminhem juntas (Brasil, 2012). Esse processo deve ser contínuo, e vai além da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana. Após sua implementação, são necessárias estruturas e processos internos para monitoramento e revisões periódicas. Nesse contexto, é fundamental avaliar se o plano realmente incorpora os parâmetros necessários para refletir as intenções da Política Nacional de Mobilidade Urbana, pois isso impacta diretamente na eficácia do planejamento e gestão urbana.

Atualmente existe um universo de pesquisas que desenvolvem metodologias para a avaliação das políticas de mobilidade urbana, principalmente a partir da análise dos instrumentos de efetivação destas políticas - em particular os planos de mobilidade. Diversos estudos internacionais e nacionais propõem metodologias distintas (Costa, 2008; Magagnin, 2008; Chakhtoura; Pojani, 2016; Mondini, 2016; Burinskienė; Gaučė; Damidavičius, 2017; Braga, 2018; Mozos-Blanco; Pozo-Menéndez; Arce-Ruiz; Baucells-Aletà, 2018; Schettino, 2018; Amorim, 2019; Damidavičius; Burinskienė; Ušpalytė-Vitkūnienė, 2019; Kiba-Janiak; Witkowski, 2019; Machado, 2019; Rodrigues, 2020; Monteiro; Santos, 2021; Silva; Galves, 2021; Cavalcante; Loureiro; Lopes; Freitas, 2022; Magalhães; Rabay; Meira; Santos, 2022; Munkácsy; Földes; Miskolczi; Jászberényi, 2024).

A partir de uma avaliação destes estudos nota-se que, nos casos internacionais, todas as metodologias desenvolvem, um conjunto de temas para orientar a avaliação. Esses temas são selecionados por meio da: comparação entre diferentes estudos, coleta de dados por meio de questionários aplicados a especialistas ou de revisões de literatura em guias disponibilizados por entidades governamentais (Chakhtoura; Pojani, 2016; Mondini, 2016; Burinskienė; Gaučė; Damidavičius, 2017; Mozos-Blanco; Pozo-Menéndez; Arce-Ruiz; Baucells-Aletà, 2018; Schettino, 2018; Damidavičius; Burinskienė; Ušpalytė-Vitkūnienė, 2019; Kiba-Janiak; Witkowski, 2019; Munkácsy; Földes; Miskolczi; Jászberényi, 2024).

Nos estudos brasileiros as metodologias também possuem a definição e classificação de temas baseados em levantamentos e referências variadas. Alguns utilizam indicadores de desempenho elaborados por agências governamentais ou de pesquisa (Rodrigues, 2020; Silva; Galves, 2021), outros desenvolveram os temas a partir de revisões bibliográficas sobre a avaliação da mobilidade urbana (Monteiro; Santos, 2021; Magalhães; Rabay; Meira; Santos, 2022).

Nos estudos internacionais, os temas mais abordados são relacionados a aspectos ambientais, de tráfego, circulação urbana e mobilidade inteligente (Chakhtoura; Pojani, 2016; Mondini, 2016; Burinskienė; Gaučė; Damidavičius, 2017; Mozos-Blanco; Pozo-Menéndez; Arce-Ruiz; Baucells-Aletà, 2018; Schettino, 2018; Damidavičius; Burinskienė; Ušpalytė–Vitkūnienė, 2019; Kiba-Janiak; Witkowski, 2019; Munkácsy; Földes; Miskolczi; Jászberényi, 2024). Esses temas refletem uma preocupação global com a sustentabilidade e a eficiência dos sistemas de transporte, alinhando-se às tendências de mobilidade urbana inteligente.

Em contrapartida, os estudos brasileiros revelam uma predominância de aspectos sociais, e modos não motorizados. Temas como acessibilidade para pessoas com deficiência (PCD), mudança comportamental, aspectos socioeconômicos, estacionamento, micromobilidade, mobilidade inteligente e a promoção da mobilidade urbana sustentável foram menos abordados ou estiveram ausentes. Isso aponta para uma lacuna nas pesquisas brasileiras, que ainda se concentram em aspectos tradicionais da mobilidade, sem integrar plenamente as novas tendências e tecnologias que estão transformando a mobilidade nas cidades. Nas dissertações avaliadas, os parâmetros frequentemente abordados incluem aspectos políticos, modos não motorizados, planejamento integrado, tráfego e circulação urbana, e o sistema de transporte urbano. No entanto, temas relacionados aos planejamentos complementares, à promoção da mobilidade urbana sustentável na sociedade e à sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica dos planos de mobilidade urbana não foram explorados.

Um diferencial dos estudos brasileiros é o desenvolvimento de ferramentas voltadas a auxiliar a gestão urbana das cidades. Esse direcionamento demonstra uma preocupação com a aplicabilidade prática das avaliações para a administração municipal. As pesquisas analisadas, principalmente no Brasil, tendem a oferecer avaliações menos detalhadas, frequentemente concentradas nas medidas propostas ou na verificação limitada da incorporação de parâmetros. A maioria das avaliações se restringe ao plano de mobilidade urbana, sem considerar outras legislações municipais relevantes. Essas lacunas evidenciam a necessidade de um enfoque mais abrangente e aprofundado, que motivou o desenvolvimento do objetivo deste trabalho.

O aprimoramento das metodologias de avaliação dos Planos de Mobilidade Urbana, com maior detalhamento dos elementos analisados, é essencial para entender melhor as especificidades e lacunas presentes nesses planos (Magagnin, 2024). Com esse objetivo, foi desenvolvido um instrumento para avaliar a eficácia da Política Municipal de Mobilidade Urbana, a partir da incorporação de parâmetros relacionados à mobilidade urbana, conforme estabelecido pela Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O desenvolvimento deste instrumento foi fundamentado na avaliação e aprimoramento de

diversas metodologias voltadas para a análise de planos de mobilidade urbana (Costa, 2008; Magagnin, 2008; Chakhtoura; Pojani, 2016; Mondini, 2016; Burinskienė; Gaučė; Damidavičius, 2017; Braga, 2018; Mozos-Blanco; Pozo-Menéndez; Arce-Ruiz; Baucells-Aletà, 2018; Schettino, 2018; Amorim, 2019; Machado, 2019; Kiba-Janiak; Witkowski, 2019; Damidavičius; Burinskienė; Ušpalytė–Vitkūnienė, 2019; Rodrigues, 2020; Monteiro; Santos, 2021; Silva; Galves, 2021; Magalhães; Rabay; Meira; Santos, 2022; Cavalcante; Loureiro; Lopes; Freitas, 2022; Magagnin, 2023; Munkácsy; Földes; Miskolczi; Jászberényi, 2024), e incluiu a sua estruturação e um processo de validação, realizado pela autora e por uma equipe externa, por meio de uma parceria entre a graduação e a pós-graduação.

1.1 Objetivo

Desenvolver um instrumento para avaliar a eficácia da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável em cidades brasileiras, em particular aquelas de médio porte.

Os objetivos específicos são:

- Definir parâmetros relacionados à mobilidade urbana para orientar a avaliação da política de mobilidade urbana proposta;
- Desenvolver uma metodologia de análise qualitativa, fundamentada na análise de conteúdo, para avaliar a incorporação dos parâmetros no Plano de Mobilidade Urbana municipal com relação a sua eficácia na implementação;
- Desenvolver uma metodologia comparativa para avaliar a legislação relacionada a mobilidade urbana vigente na cidade, com base nos parâmetros estabelecidos;
- Identificar visualmente melhorias ou problemas relacionados à mobilidade urbana nas áreas centrais e em algumas áreas periféricas das cidades analisadas;
- Validar o instrumento proposto por meio de sua aplicação em duas cidades de médio porte.

1.2 Estrutura da Dissertação

Esta dissertação é estruturada em seis capítulos. O primeiro capítulo apresenta a introdução, a contextualização do problema, a justificativa da pesquisa, e a definição do objetivo geral, além dos objetivos específicos da pesquisa. O capítulo 2 aborda a fundamentação teórica dividida em três partes: o histórico do paradigma da mobilidade urbana sustentável e seus conceitos, a situação brasileira em relação ao planejamento da mobilidade urbana sustentável, incluindo a Lei de Mobilidade e o Plano de Mobilidade Urbana como instrumento de efetivação dessa política, e uma análise das pesquisas sobre ferramentas para a avaliação de planos de

mobilidade urbana. A avaliação dessas pesquisas contribuiu tanto para a fundamentação teórica quanto para o desenvolvimento desta pesquisa, com o objetivo de criar um suporte metodológico que subsidiará a proposta do instrumento de avaliação. O capítulo 3 detalha a metodologia da pesquisa. A concepção e validação do instrumento proposto são apresentadas em detalhes nesse capítulo, enquanto o processo de validação é descrito no capítulo 4, juntamente com os estudos de caso das cidades selecionadas. Os resultados da aplicação do instrumento são descritos no capítulo 5, que é dividido entre os resultados do instrumento e os da avaliação das cidades. O capítulo 6 contém as considerações finais. Os apêndices incluem a tabela do levantamento de legislações municipais, as fichas desenvolvidas para a avaliação individual dos parâmetros e as fichas resultantes da validação externa.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Este capítulo apresenta uma revisão dos principais aspectos que envolvem a mobilidade urbana sustentável, além dos desafios e implicações relacionados ao planejamento da Política de Mobilidade Urbana brasileira. Posteriormente, são apresentadas iniciativas voltadas para a busca da mobilidade urbana sustentável, a partir da avaliação de estudos nacionais e internacionais.

2.1 Mobilidade Urbana Sustentável: paradigmas e desafios

A forma de planejar as cidades ao longo do tempo resultou em uma dissociação entre o planejamento urbano e o de transportes. Esse modelo de desenvolvimento urbano, também adotado no Brasil, historicamente não tem promovido um crescimento com equidade e sustentabilidade (Brasil, 2015), gerando, ainda uma série de problemas que impactam as cidades atualmente.

Entre os problemas herdados por essa dissociação, destacam-se o parcelamento periférico de baixa densidade ocupacional, a proliferação de assentamentos irregulares que ocasionam vazios urbanos, a substituição do uso pela função, a deterioração espacial, a estratificação físico espacial, e a má distribuição da infraestrutura urbana e de serviços urbanos coletivos (Magagnin, 2008). Esse desequilíbrio urbano cria um cenário de exclusão espacial e desigualdade, onde o tempo e o custo de deslocamento impactam diretamente na qualidade de vida das populações periféricas.

O enfoque tradicional do planejamento, onde cada problema urbano é visto de forma isolada, dificulta a compreensão da complexidade dos fenômenos urbanos em sua totalidade e abrangência. Para alcançar a mobilidade urbana sustentável, minimizar os impactos negativos e promover cidades mais inclusivas, são necessárias mudanças estruturais de longo prazo apoiadas em um planejamento urbano integrado, que considere o sistema urbano como um todo e envolva os segmentos da sociedade, além das diferentes esferas de governo (Brasil, 2015).

Atualmente, pesquisadores e tomadores de decisão reconhecem que a forte inter-relação entre os diversos problemas urbanos exige uma abordagem sistêmica. No caso da mobilidade urbana, o conceito de planejamento de transportes foi ampliado para incorporar visões mais abrangentes, que incluem não apenas a implementação de ações voltadas a infraestrutura e circulação, mas também questões associadas ao uso do solo, meio ambiente e à justiça social (Magagnin, 2008).

Ao considerar o transporte público, ciclovias, calçadas e o uso misto do solo de forma integrada no planejamento urbano, é possível construir cidades mais compactas e acessíveis. Isso não

apenas reduz a necessidade de longos deslocamentos, mas também melhora a qualidade de vida nas áreas periféricas, onde a oferta de serviços urbanos e infraestrutura é tradicionalmente precária. Além disso, esse tipo de planejamento integrado ajuda a mitigar impactos ambientais, ao reduzir a dependência do transporte motorizado individual e incentivar modos de transporte mais sustentáveis.

No Brasil, o conceito de mobilidade urbana, conforme estabelece o Ministério das Cidades (Brasil, 2006) é um atributo da cidade que corresponde à facilidade de deslocamento de pessoas e bens na área urbana. A mobilidade é apresentada como um conceito que vai além de condições de deslocamento e de uso de meios de transporte, abrangendo as relações dos indivíduos com o espaço, com os objetos e com os meios utilizados para que o deslocamento aconteça. É, portanto, um produto de processos históricos que reflete as características culturais de uma sociedade.

Autores como Vasconcellos (2005) e Litman (2011) complementam essa visão, associando a mobilidade urbana à ideia de acessibilidade, ao avaliarem a conexão entre a forma do sistema de circulação e elementos interdependentes. Para Balbim (2016), o contexto da mobilidade urbana deve considerar a organização do espaço, as condições econômicas, sociais e políticas, os modos de vida, o contexto simbólico, as características de acessibilidade e o desenvolvimento científico e tecnológico. Deve-se integrar a ação de deslocar, seja de forma física, virtual ou simbólica, às condições e posições do indivíduo na sociedade. Logo, é importante considerar a definição de mobilidade como uma abordagem sistêmica nas políticas urbanas (Balbim, 2016). A mobilidade, portanto, não pode ser vista de forma isolada do restante da sociedade (Gudmundsson, 2004).

Nesse sentido, a mobilidade urbana se alinha ao conceito mais amplo de sustentabilidade, conforme definido no Relatório de Brundtland (WCED, 1987), que integra as dimensões ambiental, econômica e social. Esse conceito estabelece uma correlação entre essas dimensões, garantindo a eficácia econômica e a proteção do meio ambiente, sem perder de vista as finalidades sociais, como a luta contra pobreza, as desigualdades, a exclusão e a busca pela equidade (WCED, 1987).

Em 1992, o *Green Paper* introduziu a expressão “mobilidade sustentável”, ampliando o debate sobre como o transporte se relaciona e interfere nas condições sociais, econômicas e ambientais (European Commission, 1992). Atualmente, os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Agenda 2030 incorporam as Cidades e Comunidades Sustentáveis. Um dos objetivos é proporcionar acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis e sustentáveis a preços acessíveis para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes

públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, como mulheres, crianças, pessoas com deficiência (PCD) e idosos (United Nations, 2017a).

De acordo com o Caderno de Referência para Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades (Brasil, 2015), a incorporação do termo "sustentável" ao conceito de mobilidade não foi meramente semântica, mas enfatiza a importância de integrar outros valores além dos aspectos técnicos. O conceito de mobilidade sustentável propõe uma abordagem mais ampla e integrada para o planejamento das cidades, que considera aspectos sociais, políticos, econômicos e ambientais. Isso envolve o incentivo aos modos não motorizados e modos coletivos de transporte e a necessidade de um planejamento urbano integrado, que dialogue com as políticas de transporte.

A UN-Habitat (2013) reforça essa definição ao apontar três macroestratégias complementares para a mobilidade urbana sustentável: (i) redução da necessidade de viagens motorizadas, a partir da promoção de um uso eficiente do solo; (ii) transferência para modos de transporte público coletivo e não motorizados, que diminui a dependência dos veículos individuais motorizados; (iii) inovações tecnológicas dos veículos e utilização de combustíveis mais limpos (incorporação de tecnologias de controle de emissões e de melhoria da eficiência energética).

Banister (2008), complementa essa abordagem ao destacar que as cidades deveriam ser desenvolvidas a partir da combinação de estratégias de planejamento claras, que garantam tanto a qualidade da acessibilidade quanto a qualidade ambiental. Além disso, as medidas e tentativas de uma implementação efetiva da mobilidade devem questionar os conceitos de viagem com relação à demanda, à redução do tempo de deslocamento e aos motivos das viagens.

A mobilidade pode ser melhorada a partir de medidas que incentivem a mudança de modos de transporte, promovendo a caminhada, o uso de bicicletas e o transporte coletivo. Para isso, mudanças que permitam a redução das distâncias são fundamentais, como medidas relacionadas ao uso e ocupação do solo, aumento da densidade, uso misto nos bairros e a localização das habitações. É importante também ressaltar o papel da tecnologia na mobilidade urbana sustentável, como no caso das novas tecnologias nos meios de transporte, tornando-os mais eficientes, através de combustíveis alternativos e energias renováveis. Além disso, também são relevantes os sistemas de informação e a própria gestão do sistema de transporte (Banister, 2008).

Na Europa, o EURFORUM – *The European Research Forum on Urban Mobility* (2007) defende que para alcançar a mobilidade sustentável, as cidades devem ser igualmente acessíveis para

peças e bens. O transporte urbano deve promover a redução da segregação socioespacial e ser mais sustentável, eficaz e centrado no usuário. Deve haver conexão e integração entre os campos do planejamento e desenvolvimento urbano, com forte participação dos cidadãos, a partir da coordenação entre o uso do solo, desenvolvimento urbano e o planejamento e gerenciamento do transporte. Além disso, destaca-se a necessidade de estabelecer conexões entre as logísticas de transporte e as políticas urbanas, reduzir a poluição do ar por meio de um equilíbrio entre os modos de transportes, integrar os meios de transportes, fomentar o crescimento das inovações no setor, internalizar os custos no sistema, monitorar os padrões de mobilidade e garantir a presença de uma estrutura regulatória adequada. Portanto, a implementação da mobilidade urbana sustentável requer ações em diferentes frentes, que devem combinar os princípios da mobilidade sustentável com um conjunto de políticas consistentes.

Um dos principais mecanismos para alcançar essa sustentabilidade é a transferência do uso dos diferentes modos de transporte, que incentiva o uso de transporte coletivo e modos não motorizados de locomoção. O Ministério das Cidades apresenta como diretrizes para a melhoria da mobilidade urbana: (i) a implantação de infraestrutura, por meio de projetos destinados a ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte coletivo (metrô, BRT, faixas exclusivas de ônibus, terminais de integração, sistemas cicloviários e calçadas, além de condições de circulação de pedestres); e (ii) a adoção de instrumentos regulatórios e econômicos que desestimulem o uso do transporte individual motorizado (Brasil, 2015).

A integração entre os meios de transporte é apontada por Potter e Skinner (2000) como uma estratégia para promover a sustentabilidade urbana, ao proporcionar aos usuários alternativas de transporte e aumentar as possibilidades do transporte individual não motorizado. Duarte (2007) acrescenta que a multimodalidade nos transportes urbanos pode promover equilíbrios sociais, ambientais e econômicos que se almejam para a melhora da qualidade de vida nas cidades.

Além disso, há uma relação direta entre a mobilidade urbana sustentável e a saúde da população. Essa relação não se restringe apenas às consequências da poluição do ar gerada pelo grande número de automóveis individuais motorizados, mas também inclui a contribuição dos meios de transporte individuais não motorizados, como a caminhada e a bicicleta, na promoção da saúde (Hull, 2008). O conceito de transporte saudável (*healthy transport*), para Banister (2008), está presente em ações que separam as pessoas do tráfego por meio de rotas exclusivas para pedestres e ciclistas, além da promoção de planos de viagens para os maiores pontos geradores de tráfego.

No âmbito social, a mobilidade urbana sustentável está intrinsicamente vinculada ao direito à cidade e à equidade. As estratégias para combater à exclusão social devem assegurar amplo acesso aos serviços públicos essenciais, incluindo o transporte coletivo. Um sistema de transporte de qualidade e de fácil acesso proporciona a conexão com serviços sociais básicos e oportunidades (Gomide, 2003). Ao garantir que todas as camadas da população tenham acesso a serviços básicos, cria-se uma cidade mais justa e inclusiva.

Além das soluções físicas relacionadas a políticas e medidas de mobilidade urbana, a aceitação dos usuários é um elemento chave. A mobilidade sustentável desempenha um papel central no futuro das cidades sustentáveis, no entanto, mesmo com soluções físicas e regulatórias em vigor, o sucesso depende da aceitação e compreensão por parte dos usuários. O planejamento da mobilidade sustentável deve envolver a comunidade para que haja uma compreensão da lógica por trás das mudanças políticas e para efetivar uma mudança de paradigma. Assim, é essencial que a comunidade e os interessados participem do processo de discussão, decisão e implementação (Banister, 2008).

A informação, o envolvimento e a comunicação são três elementos-chave que podem facilitar a aceitação por parte da população. A combinação de políticas restritivas (como a limitação do uso de veículos motorizados) com políticas de melhorias (como a ampliação de ciclovias ou transporte público) devem ser bem articuladas, para que os benefícios das mudanças sejam claramente demonstrados e compreendidos pela população. Banister (2008) destaca a necessidade de adaptabilidade nas políticas e medidas implementadas, ajustando-as conforme as demandas e reações da sociedade.

Um exemplo da aceitação popular é avaliado por Canitez, Alpkokin e Kiremitci (2020) em Istambul e Londres. Em Istambul, o incentivo a caminhada como um modo de transporte requer uma política de transporte própria; no entanto, esse conceito ainda não está claro para os responsáveis pelo planejamento urbano, e para a própria população, o que demonstra a falta de políticas claras de incentivo. Por outro lado, em Londres, o conceito de ruas saudáveis (*healthy street*) já está consolidado uma vez que há políticas voltadas para a melhoria das condições da caminhada como um meio de transporte sustentável e saudável. Se estas políticas de incentivo à caminhada forem implementadas sem um processo de conscientização adequado, há risco de a sociedade interpretar essa mudança como uma manobra política visando desviar a atenção de outros problemas de transporte. Assim, um esforço entre educação e engajamento deve preceder qualquer alteração significativa nas infraestruturas de mobilidade (Canitez; Alpkokin; Kiremitci, 2020).

Outro conceito mais recente adicionado à mobilidade urbana sustentável é o de *Smart Cities*.

Esse conceito é apresentado na literatura com várias definições. A partir da análise das diferentes abordagens, Orlowski e Romanoska (2019) observaram que as definições podem focar em aspectos tecnológicos ou sociais, e até mesmo adotar visões mais abrangentes sobre o tema.

Um dos conceitos mais abrangentes sobre as *Smart Cities* inclui várias áreas de abordagem, que são: economia e competitividades (*Smart economy*), transporte (*Smart Mobility*), recursos naturais (*Smart environment*), capital social e humano (*Smart people*), padrão e qualidade de vida (*Smart living*), e administração e participação (*Smart Governance*) (Giffinger; Kramar; Haindlmaier; Strohmayer, 2014).

No contexto da mobilidade urbana, ser “*smart*” não se limita aos comportamentos individuais, mas envolve múltiplas e variadas iniciativas que representam diferentes níveis de tecnologias de informação e comunicação. Segundo Benevolo, Dameri e D’Auria (2015), para alcançar a *Smart Mobility* (Mobilidade inteligente) é necessário buscar a redução dos custos de mobilidade, minimizar os impactos ambientais (poluição do ar e poluição sonora), mitigar os congestionamentos, além de aumentar a segurança e melhorar a eficiência do sistema de transporte.

Essas tecnologias podem incluir desde novas tecnologias veiculares (como combustíveis alternativos e mobilidade elétrica), sistemas de transporte inteligentes (como carros conectados e gestão inteligente de tráfego), e o uso de dados para otimizar a mobilidade urbana (incluindo planejamento logístico das viagens, sistemas de TI para gestão da oferta e demanda, e informações em tempo real para passageiros). Além disso, é essencial incluir e regulamentar novos serviços de mobilidade, como aplicativos de compartilhamento de caronas, sistemas informatizados de bicicletas e serviços de viagem sob demanda (Jeekel, 2017).

Outro conceito desenvolvido na temática da mobilidade urbana é o MaaS (*Mobility as a Service* – Mobilidade como um serviço). Relacionado à *Smart Mobility*, esse conceito incorpora a visão dos meios de transporte como um serviço em vez de um bem, especialmente no caso dos transportes individuais motorizados. Empresas oferecem assinaturas que combinam o uso de diferentes meios de transporte por valores mensais ou anuais. Esses serviços podem incluir aluguel de bicicletas e carros, e viagens através de aplicativos (Li; Voege, 2017).

Ao se analisar a relação da mobilidade urbana sustentável e o desenvolvimento urbano foi criado o conceito de Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS), que se refere a espaços urbanos projetados para acolher pessoas, atividades, edificações e espaços públicos, integrados ao restante da cidade por meio de transporte público de qualidade e infraestrutura

para a mobilidade ativa. O DOTS pressupõe a inclusão das oportunidades e recursos urbanos, por meio da combinação eficiente de modos de transporte, com baixo custo financeiro e ambiental, além de um alto nível de resiliência aos eventos extremos (ITDP, 2017).

Essas diferentes vertentes da mobilidade urbana sustentável são incorporadas ao cotidiano das cidades principalmente por meio do planejamento urbano, o qual permite integrar suas diretrizes e princípios. No Brasil, a Política Nacional de Mobilidade Urbana oferece instrumentos para implementar a mobilidade urbana sustentável nas cidades brasileiras, buscando promover um sistema de transporte mais eficiente e acessível, alinhado às tendências globais e às necessidades locais.

A transição para uma mobilidade urbana sustentável exige um esforço coordenado entre governos, empresas e cidadãos. A implementação bem-sucedida de políticas integradas e a aceitação pela população são essenciais para atingir os objetivos de uma cidade mais eficiente, acessível e saudável. O futuro da mobilidade urbana está intrinsecamente ligado à capacidade de integrar inovações tecnológicas com práticas sustentáveis, além de engajar a comunidade em uma visão compartilhada para o desenvolvimento urbano. Somente através dessa colaboração abrangente será possível construir cidades que não apenas atendam às necessidades atuais, mas também promovam um futuro mais sustentável e inclusivo.

2.2 A Política de Mobilidade Urbana brasileira: desafios e implicações relacionadas ao planejamento urbano

No Brasil, a urbanização acelerada somado ao processo de industrialização tiveram impactos significativos nas políticas de planejamento urbano e de mobilidade. Seus efeitos sobre o deslocamento das pessoas podem explicar muitas das características atuais da mobilidade urbana brasileira (Vasconcellos, 2013). Como consequência da urbanização acelerada, ocorreu um processo de dispersão espacial das cidades, com a expansão crescente do uso do solo urbano, a criação de aglomerações distantes dos centros urbanos e a descentralização de serviços, indústria e residências, o que aumentou a quantidade de deslocamentos. O padrão mais comum era o assentamento de famílias de baixa renda nas áreas periféricas, onde o custo da terra era menor, sem infraestrutura adequada e, muitas vezes, em áreas vulneráveis. Já as famílias de maior renda tinham acesso às áreas centrais, que possuíam infraestrutura e serviços. Outro padrão de ocupação observado entre as famílias de maior renda foi a criação de condomínios fechados em áreas periféricas, o que levou a uma maior dependência do carro para os deslocamentos (Vasconcellos, 2018).

Além disso, o uso do automóvel no Brasil foi incentivado de diferentes maneiras: por meio de

medidas diretas, como o apoio à indústria automobilística, o favorecimento à compra de automóveis e a criação de infraestrutura viária adaptada ao seu uso; e por meio de medidas indiretas, como a liberdade de circulação, a gratuidade no estacionamento nas vias públicas, a cobrança irrisória das taxas de licenciamento e a deficiência na fiscalização de trânsito (Vasconcellos, 2013). A prioridade ao transporte individual motorizado se configurou não apenas pela desoneração dos automóveis, que contribuiu para a deterioração do transporte coletivo, mas também pela priorização de obras de infraestruturas voltadas à circulação de veículos e pela maior disponibilização de subsídios pelo Estado para a aquisição e utilização de automóveis, em comparação com o transporte coletivo (Maricato, 2013).

A priorização do transporte individual motorizado nas políticas brasileiras é um exemplo de estratégias de grupos sociais e políticos específicos. Isso está evidenciado na Constituição de 1934, que destacou a “necessidade” do país de substituir o sistema ferroviário existente por um sistema de rodovias. Posteriormente, em 1956, houve o incentivo para que montadoras multinacionais instalassem fábricas no país, seguido de planos para apoiar o aumento do uso do carro por meio de uma série de subsídios (Vasconcellos, 2018).

A frota de automóveis nas áreas urbanas cresceu rapidamente durante a década de 1970, em razão do boom econômico, e novamente em 1990, quando o governo federal subsidiou a produção de carros a preços baixos. O baixo custo das carteiras de motorista, a possibilidade de comprar carros parcelados a longo prazo, a redução do custo do combustível e os estacionamentos gratuitos na maioria das cidades tornaram o automóvel individual motorizado acessível à população (Vasconcellos, 2018).

Em busca de reverter as consequências destas escolhas voltadas a cultura rodoviarista o governo brasileiro percorreu um extenso caminho de discussões, que teve início com a promulgação da atual Constituição Federal (Brasil, 1988). A Constituição definiu, como uma das competências da União, a instituição de diretrizes para o desenvolvimento urbano, incluindo os transportes urbanos (Art. 21, XX), e dispôs a política urbana como responsabilidade do município que deve garantir as funções sociais da cidade e o desenvolvimento dos cidadãos (Art. 182) (Brasil, 1988).

Em 2001, foi aprovado o Estatuto da Cidade (Lei N° 10.257/2001), que estabelece as diretrizes gerais e os instrumentos da política urbana brasileira, visando garantir o direito à cidade e promover um desenvolvimento urbano sustentável (Brasil, 2001). Essa lei representa um marco importante no ordenamento do espaço urbano, ao reconhecer a função social da propriedade e a importância da participação popular na formulação e implementação de políticas urbanas. Sua promulgação buscou, entre outros objetivos, assegurar o planejamento e a gestão democrática

das cidades, refletindo as necessidades e anseios da população. Embora o Estatuto da Cidade forneça uma base sólida para a gestão urbana, ele não abordou de forma específica a mobilidade urbana (Brasil, 2015).

O Ministério das Cidades, por meio da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SeMob), ao estruturar a atual Política Nacional de Mobilidade Urbana deixa claro que, para alcançar a mobilidade urbana sustentável, são necessárias mudanças estruturais de longo prazo, sustentadas com um planejamento e uma visão abrangente do sistema, envolvendo toda a sociedade e todas as esferas do governo (Brasil, 2015).

Criado em 2001, o Ministério das Cidades tem atuado não apenas por meio de apoio financeiro, mas oferece capacitação técnica para os quadros da administração pública municipal e estadual. A SeMob tem a missão de promover a mobilidade urbana, de forma segura, socialmente inclusiva e com equidade no uso do espaço urbano, contribuindo assim para a construção de cidades sustentáveis através da implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Brasil, 2015; SeMob, 2024).

O Ministério das Cidades e a SeMob, em particular, têm a responsabilidade de formular políticas públicas transversais que garantam o acesso das pessoas às cidades, respeitando os princípios de desenvolvimento sustentável nas dimensões socioeconômicas e ambientais. Nesse contexto, a Presidência da República sancionou a Lei Federal Nº. 12.587, em 3 de janeiro de 2012, que estabelece as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, após 17 anos de tramitação no Congresso Nacional (Brasil, 2015).

No Brasil, a legislação relacionada ao tema da mobilidade urbana teve início com o Projeto de Lei (PL) Nº 694/1995, que dispunha sobre as diretrizes do transporte coletivo. No ano seguinte, foi pensado a ele o PL Nº 1974/1996, que tratava da prestação de serviços de transporte rodoviário coletivo, e o PL Nº 2234/1999 que tratava do sistema integrado de transporte coletivo urbano (Brasil, 2015). Os três projetos de lei existentes tramitavam nas comissões da Câmara dos Deputados até que se discutiu a proposta de um projeto de lei mais abrangente com uma abordagem mais completa sobre o tema, que resultou no PL Nº 1687/2007. A partir desse projeto de lei, foi aprovada a Lei de Mobilidade Urbana, Lei Nº 12.587/2012 (Brasil, 2015).

Esta legislação visa regular de forma abrangente e integrada a mobilidade nas cidades, estabelecendo diretrizes e princípios que orientam a elaboração de planos de mobilidade urbana. A nova norma procura alinhar-se aos princípios de desenvolvimento sustentável, promovendo a inclusão social e a equidade no acesso aos serviços de transporte (Brasil, 2012; Brasil, 2015).

A PNMU, através da Lei de Mobilidade, enfatiza a importância da participação da sociedade no

planejamento urbano. Reitera a necessidade de transparência, inclusive no cálculo das tarifas, e descreve os direitos dos usuários do transporte público como um meio de induzir o cumprimento das premissas legais pelos prestadores de serviço. As políticas públicas contemporâneas reconhecem a participação social como um pressuposto fundamental para um planejamento legítimo no âmbito do Poder Público, uma vez que as políticas urbanas, em particular, por interferirem diretamente no dia a dia dos cidadãos, requerem ainda uma maior atenção por parte do Poder Público para garantir essa participação (Brasil, 2015).

2.2.1 Lei N° 12.587/2012 - Lei da Mobilidade Urbana

A aprovação da Lei N° 12.587/2012 foi um importante marco na gestão das políticas públicas de mobilidade urbana das cidades brasileiras. Os municípios passaram a ter segurança jurídica para adotar medidas que priorizem os modos não motorizados e coletivos de transporte em detrimento ao transporte individual motorizado, independentemente do tamanho das cidades. Além disso, a lei também possibilita que ações e investimentos das prefeituras possam ser contestados caso contrariem as diretrizes fixadas na lei (Brasil, 2015).

Para estar adequada à Lei Federal os princípios e diretrizes da PNMU devem ser materializados nos Planos de Mobilidade Urbana. Os princípios, diretrizes e objetivos estabelecidos pela Lei orientam a elaboração de normas municipais, além de definir procedimentos para que os municípios implementem suas políticas e planejamentos em consonância com a União, com os Estados Federados e Distrito Federal. Antes da implementação da lei, a aplicação desses princípios e diretrizes ocorria apenas a partir do alinhamento dos municípios ou quando havia previsão nos programas de financiamento ou repasse de recursos do Governo Federal para o setor. Com a Lei, tornou-se obrigatório seguir estes preceitos (Brasil, 2013).

Além disso, esta lei objetiva inverter o modelo de desenvolvimento voltado ao transporte individual motorizado, priorizando o modo não motorizado e o transporte público no planejamento do sistema de mobilidade das cidades, integrado com o planejamento de uso do solo (Brasil, 2015).

Na lei, são apresentados princípios (Art. 5°) que tratam de conceitos abrangentes e visam orientar a compreensão do texto legal, servindo de base para a elaboração de novas normas. Com base nesses princípios, são apresentadas as diretrizes (Art. 6°), que são orientações sobre os caminhos a seguir para atingir os objetivos também estabelecidos na lei (Brasil, 2013). Os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) (Art. 7°) visam definir um panorama para todo país. Para tanto, é fundamental que as três esferas de governo, entidades públicas, privadas e não governamentais, além de toda a sociedade civil, compartilhem a responsabilidade

de uma mudança comportamental, conforme suas respectivas competências (Brasil, 2015; Brasil, 2013).

Os princípios, diretrizes e objetivos apresentados na PNMU definem a visão de futuro para o país, e com o comprometimento dos governos e sociedade para a implementação desta política, será possível reduzir as desigualdades sociais e melhorar as condições urbanas de mobilidade e acessibilidade (Brasil, 2013) (Figura 1).

Figura 1: Princípios, diretrizes e objetivos da PNMU

PRINCÍPIOS	DIRETRIZES	OBJETIVOS
Acessibilidade universal;	Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;	Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;	Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;	Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;	Integração entre os modos e serviços de transporte urbano;	Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;	Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;	Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos das pessoas e cargas nas cidades;
Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;	Incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;	Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.
Segurança nos deslocamentos das pessoas;	Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;	
Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;	Integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.	
Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;		
Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.		

Fonte: Lei Federal N° 12.587/2012 (Brasil, 2012), editado pela autora, 2025.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana traz temas já recorrentes, mas também introduz pontos inovadores. A política tarifária é uma das principais inovações da lei, apresentada no Art. 8º, ela

é vista como um instrumento de ocupação equilibrada da cidade, na medida em que favorece ou restringe o acesso ao uso de bens e serviços locais. A lei inova ao trazer a discussão sobre o ônus que os benefícios concedidos a alguns grupos geram aos usuários pagantes e à sociedade, obrigando os municípios a divulgarem, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios (Brasil, 2013).

A lei dedica o Art. 14 aos direitos essenciais dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. A previsão desses direitos permite que a população questione o poder público, inclusive judicialmente (Brasil, 2012; Brasil, 2015). É apresentado o direito à informação, garantindo que os usuários sejam informados sobre os padrões de qualidade e quantidade dos serviços, itinerários, horários e tarifas (Brasil, 2013). O direito à participação, que assegura a gestão democrática, também está previsto, com a criação de canais para a manifestação dos cidadãos, incluindo ouvidorias e a realização de audiências e consultas públicas (Brasil, 2015).

A integração entre União, Estado e Municípios é também definida na lei, com suas respectivas atribuições detalhadas pela primeira vez. Embora cada ente tenha atribuições específicas, é importante que trabalhem de forma conjunta e integrada para alcançar os objetivos da PNMU (Brasil, 2013).

Com relação ao planejamento e à gestão dos sistemas de mobilidade urbana, a lei define alguns elementos essenciais que auxiliam na melhoria do planejamento, gestão e no monitoramento dos serviços de transporte. Esses elementos incluem a definição dos objetivos de curto, médio e longo prazo, a identificação dos meios financeiros para a implantação e execução dos sistemas de mobilidade, a avaliação e monitoramento dos objetivos, e o monitoramento das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo (Brasil, 2013).

A lei oferece sugestões sobre como gerir a demanda por mobilidade urbana (Art. 23). É apresentada uma lista exemplificativa de como as legislações locais e regionais podem deslocar os usuários do sistema de mobilidade de forma a garantir a qualidade de vida dos cidadãos e reduzir o congestionamento, através da redução da circulação em determinadas regiões da cidade, priorização de espaços para a ocupação da população, favorecer o uso de bicicletas, promover deslocamentos exclusivos de pedestres, controle das emissões de gases em locais críticos e, em geral, usar o poder de política para determinar a forma de utilização do espaço urbano (Brasil, 2015).

Para que a PNMU seja efetivamente implementada, é fundamental observar toda a Lei N° 12.587/2012 simultaneamente. Por exemplo, de nada adianta estabelecer critérios específicos para a escolha dos operadores do serviço de transporte público se não houver transparência na

licitação e nas planilhas orçamentárias, e se estas não forem acompanhadas pela população. A PNMU só será cumprida em sua plenitude se houver um compromisso contínuo de todos os segmentos envolvidos, principalmente com a participação da sociedade, e da capacidade de adaptar e aprimorar as políticas conforme as necessidades emergentes das cidades (Brasil, 2015).

2.2.2 O Plano de Mobilidade Urbana

A Lei Federal Nº 12.587/2012 apresenta como principal ferramenta para a execução da política de mobilidade urbana municipal a implementação do Plano Diretor de Mobilidade Urbana (Brasil, 2012). Nesse sentido, a importância do dispositivo é destacada no artigo 24, que amplia o rol de municípios obrigados a elaborar seus respectivos planos (Brasil, 2015). O artigo 24, por sua vez, estabelece que a elaboração de Planos de Mobilidade Urbana (PlanMob) é obrigatória para municípios com mais de 20 mil habitantes, e para os demais municípios que são obrigados a elaborar os planos diretores. Uma vez que a criação do plano de mobilidade se torna um requisito essencial para acessar os recursos federais destinados a investimentos no setor.

É importante ressaltar que o PlanMob deve ser um instrumento único para cada cidade, incorporando os parâmetros específicos e necessários para atender suas particularidades. Essa personalização garante que as soluções propostas sejam adequadas às demandas locais, promovendo uma mobilidade urbana mais eficiente e sustentável.

Os Planos de Mobilidade Urbana são instrumentos de internalização dos princípios, diretrizes e objetivos gerais da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Sua finalidade é, por meio do planejamento de curto, médio e longo prazos, traduzir os objetivos de melhoria da mobilidade local em metas, ações estratégicas e recursos materiais e humanos, viabilizando os meios para a efetiva transformação desejada e, com isso, contribuindo para uma real promoção do desenvolvimento da cidade (Brasil, 2015).

O PlanMob deve promover serviços de transporte e de infraestrutura da mobilidade urbana, e integrar os mecanismos de planejamento e ordenação do uso e da ocupação do solo visando garantir a efetividade do direito à cidade. Esses planos também contribuem para a política climática e energética ao buscar reduzir as emissões de gases do efeito estufa (GEE) e promover a eficiência no consumo de combustíveis (Brasil, 2015).

A visão política predominante nos planos deve ser de melhorar a acessibilidade e a mobilidade das pessoas e cargas no território do município, considerando a integração entre os diferentes modos de transporte e a sustentabilidade. Isso implica em reconhecer o papel da mobilidade urbana na redução das desigualdades e na promoção da inclusão social; além de fomentar o

desenvolvimento sustentável, com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades. Ademais, é fundamental consolidar a gestão democrática como instrumento para garantir a melhoria contínua da mobilidade urbana (Brasil, 2015).

Sob a perspectiva ambiental, o plano de mobilidade urbana desempenha seu papel como instrumento de melhoria da qualidade do ambiente, enfrentando o desafio de adotar um conjunto de medidas que, ao mesmo tempo, viabilizam o desempenho ambiental do transporte público e promovem a transferência dos modos de transporte individual motorizado para os modos não motorizados e coletivo (Brasil, 2015). Além disso, o país possui a Política Nacional de Mudança Climática (Lei Federal N° 12.187/2009; Decreto N° 7.390/2010) que estabelece a obrigatoriedade de elaboração de planos setoriais para a mitigação de gases de efeito estufa, sendo a mobilidade urbana um dos temas contemplados (Brasil, 2009; Brasil, 2010).

Assim, os Planos de Mobilidade Urbana devem ser orientados por estratégias de mitigação e adaptação às mudanças climáticas, visando à consolidação de uma economia de baixo consumo de carbono, ampliando o conjunto de alternativas para a atuação das agências estaduais de meio ambiente e das administrações municipais (Brasil, 2015).

Além disso, a Lei de Mobilidade Urbana estabelece os conteúdos mínimos obrigatórios para um plano de mobilidade (Art. 24). No entanto, para que o plano possa atender adequadamente ao planejamento proposto, o Ministério das Cidades apresenta no Caderno de Referência para elaboração de Planos de Mobilidade Urbana (Brasil, 2015) uma lista extensa de conteúdos fundamentais para a efetividade do Plano de Mobilidade Urbana.

Os conteúdos mínimos presentes no artigo 24 da Lei de Mobilidade Urbana são: serviços de transporte público coletivo; circulação viária; infraestruturas do sistema de mobilidade urbana; acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade; integração dos modos de transporte público com os privados e os não motorizados; operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária; polos geradores de viagens; áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos; áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada; mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana, com prazo não superior a 10 anos (Brasil, 2012).

Ressalta-se que a Lei de Mobilidade foi instituída em 2012, desde então diversos elementos relacionados ao desenvolvimento da mobilidade urbana foram desenvolvidos. Por isso é

importante que os planos incorporem estes elementos ao longo do tempo através das suas revisões. Tornando o planejamento da mobilidade urbana sustentável atualizado e cada vez mais efetivo.

É por meio da elaboração do PlanMob que se busca consolidar um novo conceito de planejamento da mobilidade, com um escopo ampliado que deve ser incorporado pelos municípios. Assim, o PlanMob apresenta características fundamentais que o torna distinto dos planos de transportes tradicionais (Costa, 2008). Essas características são: a consideração da dimensão estratégica da gestão de mobilidade urbana; a abordagem adequada dos conflitos sociais relacionados à apropriação dos espaços públicos ou de mercado; e a ampla participação popular em todas as suas etapas (Brasil, 2006).

Como instrumento de planejamento, gestão e avaliação dos sistemas de mobilidade (Art. 21), os Planos de Mobilidade Urbana devem contemplar: a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazos, além dos meios financeiros e institucionais que garantam sua implantação e execução. Esse dispositivo exige, inclusive, a definição de metas para o atendimento e universalização da oferta de transporte coletivo, monitoradas por indicadores preestabelecidos (Brasil, 2015).

Quanto ao formato do plano, podem ser desenvolvidos sob dois enfoques: o estratégico – quando estabelecem um conjunto de diretrizes gerais, ações, programas e projetos que devem ser seguidos pelo poder público, ou um enfoque executivo – quando ampliam o grau de detalhamento das ações, programas e projetos relacionados às redes de transporte coletivo, ao sistema viário, à infraestrutura associada à circulação de modos não motorizados e à organização institucional (Brasil, 2007).

Além dos requisitos de conteúdo, a elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana requer a realização de duas etapas prévias: o diagnóstico e o prognóstico da mobilidade urbana municipal. O diagnóstico tem como objetivo identificar claramente os problemas enfrentados pelas pessoas para acessar as oportunidades oferecidas pela cidade e suas respectivas causas. Essa etapa é fundamental para levantar e sistematizar um conjunto robusto de dados e informações, por meio dos quais torna-se possível, ao gestor público, obter uma visão abrangente das condições de deslocamento na cidade, como entender os vetores econômicos, políticos, técnicos e culturais, e, a partir daí, delinear alternativas para a política local de mobilidade (Brasil, 2015).

O processo de planejamento da mobilidade urbana é permanente e não se encerra com a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana. Uma vez iniciada a implementação do plano fazem-se necessários estruturas e processos internos de acompanhamentos permanentes e revisões

periódicas. Estas revisões podem ocorrer continuamente, porém é interessante definir um prazo para uma atualização mais ampla e estruturada do Plano de Mobilidade. O Art. 24 da Lei de Mobilidade define que este prazo seja de no máximo 10 anos (Brasil, 2015).

Em países da Europa são desenvolvidos os SUMP (Sustainable Urban Mobility Plans), que é um planejamento estratégico desenvolvido para satisfazer as necessidades da mobilidade urbana das pessoas e comércios em cidades e seu entorno, visando uma melhor qualidade de vida. Para direcionar a construção destes planos foi desenvolvido um guia detalhado a partir de um processo cíclico que aborda desde os primeiros passos do planejamento até a aplicação, monitoramento e revisão deste plano (Rupprecht Consult, 2019).

As principais etapas da construção dos SUMP são divididas em: preparação e análise, desenvolvimento estratégico, planejamento de medidas e implementação e monitoramento. A última fase aborda a implementação das medidas definidas no plano, seu acompanhamento e monitoramento sistemático (Figura 2). Esta fase permite deixar claro a efetividade do planejamento, permitindo correções e ajustes caso necessário. Além disso esta fase desenvolve uma avaliação que irá alimentar o próximo ciclo de planejamento (Rupprecht Consult, 2019).

Figura 2: Ciclo das 12 etapas para construção do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (SUMP – Sustainable Urban Mobility Planning)



Fonte: Rupprecht Consult, 2019.

O Caderno de Referência para elaboração do plano de mobilidade urbana destaca a importância

da mobilização dos agentes sociais na fase de elaboração do plano, mas também ao longo da sua implementação e nas suas revisões (Brasil, 2015). Consequentemente os processos participativos precisam ser estruturados também de forma continuada.

É indicado a instituição de um processo permanente de planejamento que tenha diretrizes relacionadas ao estabelecimento de atos normativos que vinculem os investimentos na infraestrutura e nos serviços públicos às orientações do Plano; a realização de projetos básicos e executivos e outros estudos necessários; a fixação de uma periodicidade para a atualização do Plano; a instituição de um banco de dados sobre a mobilidade urbana; a realização de processos periódicos de consultas à sociedade; e a diretrizes e meios para a acessibilidade universal (Brasil, 2015).

Para desenvolver o processo de planejamento deve-se questionar em primeiro lugar o desenvolvimento do plano. Se o plano de mobilidade urbana, que é o instrumento de efetivação da PNMU, não incorpora adequadamente os parâmetros necessários para cumprir essa função, sua aplicação no planejamento e na gestão urbana não espelhará as intenções da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

2.3 Iniciativas em busca da Mobilidade Urbana Sustentável

Existem diversas abordagens que permitem alcançar a Mobilidade Urbana Sustentável. Uma delas é o desenvolvimento de documentos guia que estabelecem diretrizes que a cidade deve adotar em relação a diversos aspectos da mobilidade urbana. Esses documentos podem ser sugeridos ou até obrigatórios em alguns países, como no Brasil, onde a Lei N° 12.587/2012 prevê o desenvolvimento do Plano de Mobilidade como um instrumento para a implementação da Política Nacional da Mobilidade Urbana (Brasil, 2012).

Internacionalmente, principalmente nos países europeus, é desenvolvido o SUMP (*Sustainable Urban Mobility Plan*), um documento que orienta o planejamento estratégico da mobilidade urbana sustentável. Ele é baseado no planejamento da mobilidade urbana na área funcional da cidade, com cooperação por meio de colaborações institucionais, envolvimento da população, definição de uma visão a longo prazo e implementação clara do plano. Além disso, contempla o desenvolvimento integrado dos transportes, a melhoria da qualidade dos mesmos, e a promoção de processos de monitoramento e avaliação (Rupprecht Consult, 2019).

Além do desenvolvimento desses documentos, a avaliação periódica deles também é importante. Nos próximos tópicos, serão analisados estudos que têm como objetivo geral a análise desses documentos, tanto em pesquisas internacionais quanto em estudos brasileiros. A avaliação

desses estudos permitirá compreender as diferenças entre as avaliações adotadas no Brasil e em outros países, tanto no âmbito metodológico como nos parâmetros utilizados. Esta análise tem como objetivo desenvolver um suporte metodológico que subsidiará a proposta do instrumento de avaliação desenvolvida neste documento.

2.3.1 Ferramentas internacionais para avaliação de planos de mobilidade urbana ou similares

A seguir, é apresentado um conjunto de pesquisas internacionais relacionadas à avaliação de planos de mobilidade urbana, os quais, embora abordem diferentes variações temáticas, oferecem uma visão abrangente sobre o assunto (Quadro 1).

Quadro 1: Síntese de instrumentos de avaliação de planos de mobilidade internacionais

Autores (ano) (país)	Tema abordado	
[11] Chakhtoura, C.; Pojani, D. (2016) (Austrália / França)	Efetividade dos planos de transporte urbano sustentáveis.	
Título <i>Indicator-based evaluation of sustainable transport plans: A framework for Paris and other large cities.</i>	Objetivo Propor indicadores para a avaliação da efetividade de planos de transporte urbano sustentável.	
Método Compara métodos de avaliação existentes para criar um novo método adaptado às características da cidade estudada. Avalia objetivos e metas através de indicadores de mobilidade urbana sustentável nos planos, analisando sua efetividade com dados de antes e depois da sua implementação.	Resultados e conclusão Ferramenta: Possibilitou a análise dos indicadores entre diferentes planos de transporte, e identificou lacunas e conflitos no planejamento urbano da cidade. Plano: No caso de Paris, os resultados sugeriram um compromisso da cidade com a sustentabilidade do transporte urbano.	
Parâmetros abordados Modos de transporte público; modos não motorizados; modos motorizados privados; mobilidade de grupos vulneráveis; acessibilidade e orientação; energia alternativa/ renovável; poluição ambiental; segurança; custo; estacionamento; fiscalização; promoção da sustentabilidade; relação com outras indústrias; uso do solo; inovação; questões específicas da cidade.		
Autores (ano) (país)	Tema abordado	
[12] Burinskienė, M.; Gaučė, K.; Damidavičius, J. (2017) (Lituânia)	Planos de mobilidade e suas propostas.	
Título <i>Successful Sustainable Mobility Measures Selection.</i>	Objetivo Classificar medidas para a mobilidade urbana sustentável e avaliar sua eficiência de acordo com o porte e as características da cidade.	
Método Avalia as medidas propostas nos planos com base nos princípios social, econômico e ambiental. Identifica medidas em relação aos cenários de R. Hickman <i>et al.</i> (2013) e desenvolve 37 indicadores classificados pela efetividade na sustentabilidade.	Resultados e conclusão Ferramenta: É recomendada para cidades que estão elaborando seus planos de mobilidade pela primeira vez e para instituições que fornecem orientações metodológicas na área.	

	Plano: Observou-se que o impacto negativo do transporte no ambiente se deve pelo desenvolvimento de infraestruturas para carros na Lituânia e na Europa.
Parâmetros abordados Prevenção de acidentes de trânsito; <i>carsharing</i> ; gestão dos serviços de entrega; destino da rede viária; educação da população sobre desenvolvimento sustentável; infraestrutura para veículos elétricos; facilidades para estacionamento de bicicletas; novas infraestruturas para ciclismo; câmeras de segurança para a segurança pública; melhoria no espaço público (pavimentação de ruas, iluminação, remoção de barreiras); melhoria na qualidade do transporte público (ar condicionado, limpeza, superlotação); consumo de energia renovável no transporte público; novas rotas de transporte público; linhas especiais para o transporte público; qualidade das estações de transporte público; tempo e frequência do transporte público; melhoria no transporte público para usuários com necessidades especiais; melhoria na sinalização e sistemas de informação para motoristas (eletrônicos/convencionais); informação disponível para a população; campanhas de promoção da mobilidade; <i>Park & Ride</i> ; Taxas de estacionamento; vagas de estacionamento para usuários com necessidades especiais; zonas exclusivas para pedestres; prioridade para ciclistas e transporte público; redução de pontos críticos; redução do tráfego de carga no centro da cidade; redução do nível de ruído; redução de vagas de estacionamento; redução da velocidade do trânsito no centro da cidade; câmeras de controle de velocidade; planos para as temporadas de turismo; transporte turístico; programa de educação em segurança viária; taxas de congestionamento; idade da frota de transporte (empresas, autoridades públicas, etc.); planos de transportes para empresas/escolas.	
Autores (ano) (país)	Tema abordado
[13] Mozos-Blanco, M.; Pozo-Menéndez, E.; Arce-Ruiz, R.; Baucells-Aletà, N. (2018) (Espanha)	Comparação entre planos de mobilidade (SUMP – <i>Sustainable Urban Mobility Plans</i>).
Título <i>The way to sustainable mobility: a comparative analysis of sustainable mobility plans in Spain.</i>	Objetivo Avaliação comparativa entre planos de mobilidade (SUMPs) na Espanha a partir de indicadores.
Metodologia Avalia o plano a partir do diagnóstico da mobilidade local e da participação pública, utilizando 16 indicadores. Verifica se o plano inclui propostas de monitoramento, orçamento e cronograma.	Resultados e conclusões Ferramenta: Revelou o nível de detalhamento dos planos analisados e destacou a importância dos planos de mobilidade urbana para os paradigmas da mobilidade sustentável nas cidades. Plano: A maioria dos planos incluiu ações para melhorar o deslocamento a pé e de bicicleta, porém são ações de baixa qualidade que não são adaptadas ao local.
Parâmetros abordados Participação pública e diagnóstico inicial; Hierarquia viária e tráfego e circulação; transporte público; carro particular; estacionamento; pedestres; ciclismo; carros elétricos; entregas urbanas de mercadorias; intermodalidade; projeto do espaço público; acessibilidade; segurança viária; poluição do ar e sonora; regulações; participação pública; indicadores; Presença de monitoramento; Orçamento e prazo.	
Autores (ano) (país)	Tema abordado
[14] Schettino, M. P. (2018) (Espanha)	Crerios para avaliação de planos de mobilidade e planos diretores. (<i>Plan General de Ordenación Urbana – PGOU; Plan de Movilidad Urbana Sostenible – PMUS</i>).
Título <i>Criterios para la coordinación entre planes de movilidad y planes de ordenación urbana en España.</i>	Objetivo Definir indicadores para avaliar os planos diretores e de mobilidade urbana.

<p>Metodologia</p> <p>Inclui a definição de indicadores a partir de revisão bibliográfica, organização em categorias temáticas e elaboração de questionários para avaliação dos planos.</p>	<p>Resultados e conclusões</p> <p>Ferramenta: Eficaz para a avaliação dos documentos vigentes ou em fase de elaboração.</p> <p>Plano: As medidas propostas pelos PMUS se concentram na rede viária, mas poderiam também abordar outros aspectos urbanísticos.</p>
<p>Parâmetros abordados</p> <p>Controle do crescimento e redução das distâncias (4 indicadores); mistura de usos e acessibilidade (proximidade) e centralidades (2 indicadores); reconhecimento do PMUS como instrumento determinante (2 indicadores); avaliação da mobilidade implícita ao modelo de desenvolvimento urbano (2 indicadores); objetivos específicos para a mobilidade (2 indicadores); nova hierarquia viária e redes de mobilidade como sistemas gerais (5 indicadores); novos desenvolvimentos como oportunidade para a mobilidade sustentável (4 indicadores); adequada dotação e acesso a zonas verdes e conexões ambientais (indicadores); usos de tipologias de edifícios favoráveis à mobilidade sustentável (1 indicador); redução dos padrões de estacionamento (1 indicador); instruções coerentes para o design do espaço público (2 indicadores).</p>	
<p>Autores (ano) (país)</p>	<p>Tema abordado</p>
<p>[15] Kiba-Janiak, M.; Witkowski, J. (2019) (Polônia)</p>	<p>Formulação e implementação dos planos (SUMP).</p>
<p>Título</p> <p><i>Sustainable Urban Mobility Plans: How Do They Work.</i></p>	<p>Objetivo</p> <p>Avaliar, utilizando uma análise multicritério, o progresso na formulação e implementação de planos de mobilidade urbana sustentável.</p>
<p>Método</p> <p>Inclui a definição de indicadores a partir de revisão bibliográfica, organização em categorias temáticas e elaboração de questionários para levantamento e compreensão do tema. Para avaliação dos planos foram selecionados critérios de análise com base em métodos estatísticos e aplicado o método multicritério Promethee.</p>	<p>Resultados e conclusão</p> <p>Ferramenta: Permite uma análise detalhada ao especificar cada grupo de indicadores.</p> <p>Plano: Revelou que as cidades com planos de mobilidade mais compreensíveis geralmente contavam com a colaboração de diversos grupos.</p>
<p>Parâmetros abordados</p> <p>(45 indicadores divididos em 3 grupos) Formulação da estratégia (planejamento; cooperação); implementação de medidas para a mobilidade urbana sustentável (infraestrutura; gestão do uso do solo; condições de acesso; inovação e ideias; promoção e disseminação; padrões de informação); resultados quanto à implementação das medidas em termos de mobilidade urbana sustentável (econômico; social; ecológico).</p>	
<p>Autores (ano) (país)</p>	<p>Tema abordado</p>
<p>[16] Damidavičius, J.; Burinskienė, M.; Ušpalytė-Vitkūnienė, R. (2019) (Lituânia)</p>	<p>Indicadores para monitoração e avaliação de planos de mobilidade urbana.</p>
<p>Título</p> <p><i>A monitoring System for sustainable urban mobility plans.</i></p>	<p>Objetivo</p> <p>Selecionar e classificar indicadores para a avaliação de planos de mobilidade urbana, com base no levantamento de referências e na classificação da importância desses indicadores, de acordo com o porte e o tipo de cidade.</p>
<p>Metodologia</p> <p>Seleciona indicadores com base em referências, classifica-os em categorias como indicadores, metas e áreas temáticas, e define a hierarquia com a colaboração de especialistas.</p>	<p>Resultados e conclusões</p> <p>Ferramenta: Foi necessário criar mais temas que não estavam abordados nos documentos guias do país estudado; O resultado das análises dos temas pode ser um indicador do que desenvolver nos planos das cidades europeias.</p> <p>Plano: Sem informações</p>

Parâmetros abordados Promoção do transporte público; integração de veículos não motorizados; mudança nos modos de transportes; segurança no trânsito e segurança no transporte; melhoria na organização do tráfego e na gestão da mobilidade; logística urbana; integração de pessoas com necessidades especiais; promoção de combustíveis alternativos e veículos limpos; avaliação da demanda por transporte inteligente; acessibilidade e custo da infraestrutura; eficiência dos investimentos em transporte; qualidade do ar e saúde.	
Autores (ano) (país)	Tema abordado
[17] Munkácsy, A.; Földes, D.; Miskolczi, M.; Jászberényi, M. (2024) (Hungria)	Avaliação de planos de mobilidade (SUMP) a partir de CTA (<i>Category Term Frequency</i>).
Título <i>Urban mobility in the future: text analysis of mobility plans.</i>	Objetivo Analisar planos de mobilidade para compreender como as cidades desenvolvem sistemas de transporte para um futuro mais sustentável.
Metodologia Seleciona documentos para análise, cria um dicionário de categorias baseado nas Orientações Europeias de 2013 e 2019, e aplica o método <i>Category Term Frequency</i> para analisar as categorias e comparar os planos.	Resultados e conclusões Ferramenta: Permite identificar áreas focais dos documentos relacionados a mobilidade urbana. Plano: Os termos mais gerais são utilizados com maior frequência do que as categorias mais específicas e atualizadas. Em outras palavras, os planos de mobilidade raramente mencionam medidas que provocaram mudanças radicais
Parâmetros abordados Futuro; transporte geral; meio ambiente; sociedade; compartilhamento; automação; eletro mobilidade.	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Os artigos avaliados apresentam diferentes metodologias para a avaliação de planos de mobilidade urbana. Estas metodologias desenvolvem um conjunto de temas para guiar a avaliação, que podem ser resultado de uma comparação entre metodologias (Chakhtoura; Pojani, 2016; Burinskienė; Gaučė; Damidavičius, 2017; Damidavičius; Burinskienė; Ušpalytė–Vitkūnienė, 2019); coleta de dados a partir de questionários com especialistas (Kiba-Janiak; Witkowski, 2019) ou revisões de literatura em guias disponibilizados por entidades governamentais (Mozos-Blanco; Pozo-Menéndez; Arce-Ruiz; Baucells-Aletà, 2018; Schettino, 2018; Munkácsy; Földes; Miskolczi; Jászberényi, 2024).

Mesmo com etapas metodológicas em comum os estudos buscam, estruturar a avaliação e implementação de planos de mobilidade urbana focando na sua eficácia, eficiência e sustentabilidade. Os estudos tiveram como objetivo a proposição e definição de indicadores (Chakhtoura; Pojani, 2016; Schettino, 2018; Damidavičius; Burinskienė; Ušpalytė–Vitkūnienė, 2019); avaliação e classificação das medidas dos planos de mobilidade urbana (Burinskienė; Gaučė; Damidavičius, 2017; Kiba-Janiak; Witkowski, 2019); e realização de análises comparativas e compreensão dos sistemas de transportes aplicados nas cidades (Mozos-Blanco; Pozo-Menéndez; Arce-Ruiz; Baucells-Aletà, 2018; Munkácsy; Földes; Miskolczi; Jászberényi, 2024).

A partir da análise dos parâmetros identificados nas pesquisas internacionais, foi possível desenvolver uma classificação baseada nos domínios propostos por Costa (2008), a qual foi posteriormente ajustada após uma leitura detalhada e a classificação dos indicadores presentes nos estudos avaliados. A partir da classificação original de Costa (2008) como referência, foram categorizados os parâmetros utilizados nos estudos avaliados. A classificação seguiu os domínios e temas estabelecidos por Costa (2008). Após relacionar cada domínio e tema com os parâmetros apresentados nos estudos abordados, foi possível identificar temas que possuíam grande relevância entre os estudos, domínios que foram utilizados, e outras temáticas que não estavam presentes no conjunto de parâmetros.

O resultado desta avaliação permitiu elencar uma série de parâmetros, e comparar os estudos analisados. Os parâmetros finais estão apresentados na Quadro 2, que inclui as referências internacionais e nacionais avaliadas nos itens 2.3.1 e 2.3.2 deste estudo.

Quadro 2: Parâmetros presentes em estudos internacionais e nacionais de metodologias para avaliação de planos de mobilidade urbana

Parâmetros	Definição	Referências
Acessibilidade	Acessibilidade universal, incluindo a acessibilidade aos sistemas de transportes, espaços públicos e serviços essenciais.	Costa, 2008; Magagnin, 2008; Mondini, 2016; Mozos-Blanco; Pozo-Menéndez; Arce-Ruiz; Baucells-Aletà, 2018; Amorim, 2019; Kiba-Janiak; Witkowski, 2019; Magalhães; Rabay; Meira; Santos, 2022; Cavalcante; Loureiro; Lopes; Freitas, 2022.
Acessibilidade voltada a PCD	Acessibilidade voltada a PCD a partir de legislações e ações para tornar a mobilidade urbana acessível nestes casos.	Chakhtoura; Pojani, 2016; Burinskienė; Gaučė; Damidavičius, 2017; Braga, 2018; Damidavičius; Burinskienė; Ušpalytė-Vitkūnienė, 2019.
Aspectos ambientais	Aspectos relacionados ao controle dos impactos no meio ambiente e a gestão dos recursos naturais utilizados na mobilidade urbana.	Costa, 2008; Magagnin, 2008; Chakhtoura; Pojani, 2016; Burinskienė; Gaučė; Damidavičius, 2017; Braga, 2018; Mozos-Blanco; Pozo-Menéndez; Arce-Ruiz; Baucells-Aletà, 2018; Schettino, 2018; Amorim, 2019; Damidavičius; Burinskienė; Ušpalytė-Vitkūnienė, 2019; Rodrigues, 2020; Cavalcante; Loureiro; Lopes; Freitas, 2022; Munkácsy; Földes; Miskolczi; Jászberényi, 2024.
Aspectos sociais	Disponibilização de informações ao cidadão, desenvolvimento de programadas para educação e cidadania, participação popular na gestão pública, e inclusão social.	Costa, 2008; Burinskienė; Gaučė; Damidavičius, 2017; Braga, 2018; Mozos-Blanco; Pozo-Menéndez; Arce-Ruiz; Baucells-Aletà, 2018; Amorim, 2019; Machado, 2019; Rodrigues, 2020; Monteiro; Santos, 2021; Cavalcante; Loureiro; Lopes; Freitas, 2022; Magalhães; Rabay; Meira; Santos, 2022.
Mudança comportamental	Incentivos para a educação da população com relação as mudanças de paradigma da mobilidade urbana voltadas a sustentabilidade.	Mondini, 2016; Burinskienė; Gaučė; Damidavičius, 2017; Damidavičius; Burinskienė; Ušpalytė-Vitkūnienė, 2019; Kiba-Janiak; Witkowski, 2019.
Aspectos socioeconômicos	Impactos socioeconômicos que a mobilidade urbana gera, voltados aos benefícios dos usuários e dos custos sociais dos transportes.	Magagnin, 2008; Chakhtoura; Pojani, 2016; Braga, 2018; Amorim, 2019; Damidavičius; Burinskienė; Ušpalytė-Vitkūnienė, 2019; Machado, 2019.

Parâmetros	Definição	Referências
Aspectos políticos	Relação entre políticas públicas, processos de captação de recursos e a própria política de mobilidade urbana.	Costa, 2008; Magagnin, 2008; Chakhtoura; Pojani, 2016; Braga, 2018; Schettino, 2018; Amorim, 2019; Kiba-Janiak; Witkowski, 2019; Machado, 2019; Monteiro; Santos, 2021; Magalhães; Rabay; Meira; Santos, 2022.
Infraestrutura	Provisão e manutenção da infraestrutura de transportes e distribuição da mesma.	Costa, 2008; Magagnin, 2008; Kiba-Janiak; Witkowski, 2019; Damidavičius; Burinskienė; Ušpalytė-Vitkūnienė, 2019; Machado, 2019; Magalhães; Rabay; Meira; Santos, 2022.
Estacionamento	Regulamentação de estacionamentos, seja para o transporte individual motorizado como para o transporte individual não motorizado como a bicicleta.	Chakhtoura; Pojani, 2016; Mondini, 2016; Burinskienė; Gaučė; Damidavičius, 2017; Mozos-Blanco; Pozo-Menéndez; Arce-Ruiz; Baucells-Aletà, 2018; Schettino, 2018; Machado, 2019.
Modos não motorizados	Ações para o incentivo dos modos não motorizados, principalmente o caminhar a pé e a bicicleta.	Costa, 2008; Magagnin, 2008; Chakhtoura; Pojani, 2016; Mondini, 2016; Burinskienė; Gaučė; Damidavičius, 2017; Mozos-Blanco; Pozo-Menéndez; Arce-Ruiz; Baucells-Aletà, 2018; Amorim, 2019; Machado, 2019; Rodrigues, 2020; Silva; Galves, 2021; Magalhães; Rabay; Meira; Santos, 2022.
Planejamento integrado	Integração entre diferentes áreas da gestão pública, integração regional, e o planejamento do uso e ocupação do solo.	Costa, 2008; Magagnin, 2008; Chakhtoura; Pojani, 2016; Braga, 2018; Schettino, 2018; Amorim, 2019; Kiba-Janiak; Witkowski, 2019; Machado, 2019; Damidavičius; Burinskienė; Ušpalytė-Vitkūnienė, 2019; Silva; Galves, 2021; Cavalcante; Loureiro; Lopes; Freitas, 2022.
Planejamento complementar	Elaboração de planos complementares a mobilidade urbana, como o Plano de calçadas, Plano de ciclovias, Plano de transporte público, Plano de micro acessibilidade para o entorno de áreas escolares, entre outros.	Burinskienė; Gaučė; Damidavičius, 2017; Magalhães; Rabay; Meira; Santos, 2022.
Tráfego e circulação urbana	Fluidez e circulação do trânsito, operação e gerenciamento do trânsito.	Costa, 2008; Magagnin, 2008; Chakhtoura; Pojani, 2016; Mondini, 2016; Burinskienė; Gaučė; Damidavičius, 2017; Braga, 2018; Mozos-Blanco; Pozo-Menéndez; Arce-Ruiz; Baucells-Aletà, 2018; Schettino, 2018; Damidavičius; Burinskienė; Ušpalytė-Vitkūnienė, 2019; Machado, 2019; Munkácsy; Földes; Miskolczi; Jászberényi, 2024; Magalhães; Rabay; Meira; Santos, 2022.
Segurança	Segurança no trânsito, com relação a acidentes de trânsito, com pedestres, segurança na circulação a pé ou de bicicleta, com relação a assaltos e furtos.	Magagnin, 2008; Chakhtoura; Pojani, 2016; Burinskienė; Gaučė; Damidavičius, 2017; Braga, 2018; Mozos-Blanco; Pozo-Menéndez; Arce-Ruiz; Baucells-Aletà, 2018; Amorim, 2019; Damidavičius; Burinskienė; Ušpalytė-Vitkūnienė, 2019; Machado, 2019; Rodrigues, 2020; Munkácsy; Földes; Miskolczi; Jászberényi, 2024.
Modos motorizados privados	Ações para circulação a pé e o transporte cicloviário.	Chakhtoura; Pojani, 2016; Braga, 2018; Mozos-Blanco; Pozo-Menéndez; Arce-Ruiz; Baucells-Aletà, 2018; Machado, 2019; Rodrigues, 2020; Silva; Galves, 2021.
Sistema de transporte urbano	Ações voltadas ao sistema de transporte urbano como um todo, envolvendo os	Costa, 2008; Magagnin, 2008; Mondini, 2016; Burinskienė; Gaučė; Damidavičius,

Parâmetros	Definição	Referências
	diferentes tipos de transporte.	2017; Braga, 2018; Mozos-Blanco; Pozo-Menéndez; Arce-Ruiz; Baucells-Aletà, 2018; Machado, 2019; Silva; Galves, 2021; Cavalcante; Loureiro; Lopes; Freitas, 2022.
Transporte de carga	Regulamentações para o transporte de carga.	Burinskienė; Gaučė; Damidavičius, 2017; Amorim, 2019; Machado, 2019; Rodrigues, 2020.
Transporte Público Coletivo	Regulamentações para o transporte público coletivo, sua disponibilidade e qualidade.	Chakhtoura; Pojani, 2016; Mondini, 2016; Burinskienė; Gaučė; Damidavičius, 2017; Braga, 2018; Mozos-Blanco; Pozo-Menéndez; Arce-Ruiz; Baucells-Aletà, 2018; Amorim, 2019; Damidavičius; Burinskienė; Ušpalytė-Vitkūnienė, 2019; Machado, 2019; Rodrigues, 2020; Silva; Galves, 2021.
Micro mobilidade	Ações relacionadas ao deslocamento a pé, desenvolvidas na escala do pedestre para tornar o deslocamento mais atrativo, seguro e acessível.	Chakhtoura; Pojani, 2016; Mondini, 2016; Burinskienė; Gaučė; Damidavičius, 2017; Mozos-Blanco; Pozo-Menéndez; Arce-Ruiz; Baucells-Aletà, 2018.
<i>Smart Mobility</i> (Mobilidade inteligente)	Diretrizes para o planejamento de uma mobilidade inteligente, contemplando novas tecnologias veiculares, sistemas de transporte inteligentes, uso de dados para otimizar a mobilidade urbana e a inclusão e regulamentação de novos serviços de mobilidade.	Magagnin, 2008; Chakhtoura; Pojani, 2016; Burinskienė; Gaučė; Damidavičius, 2017; Mozos-Blanco; Pozo-Menéndez; Arce-Ruiz; Baucells-Aletà, 2018; Amorim, 2019; Kiba-Janiak; Witkowski, 2019; Damidavičius; Burinskienė; Ušpalytė-Vitkūnienė, 2019; Munkácsy; Földes; Miskolczi; Jászberényi, 2024.
Promoção da mobilidade urbana sustentável na sociedade	Ações para a divulgação da mobilidade sustentável para a população, buscando incentivar e informar sobre este novo paradigma.	Chakhtoura; Pojani, 2016.
Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do plano de mobilidade urbana	Ações para desenvolver uma sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do plano de mobilidade urbana, de forma a manter o processo de planejamento urbano atualizado.	Mozos-Blanco; Pozo-Menéndez; Arce-Ruiz; Baucells-Aletà, 2018; Schettino, 2018; Magalhães; Rabay; Meira; Santos, 2022.
Integração do transporte	Integração entre os meios de transporte da cidade, principalmente entre o transporte não motorizado e o transporte público.	Mondini, 2016; Mozos-Blanco; Pozo-Menéndez; Arce-Ruiz; Baucells-Aletà, 2018; Amorim, 2019; Damidavičius; Burinskienė; Ušpalytė-Vitkūnienė, 2019; Machado, 2019; Rodrigues, 2020.

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Essa seleção de parâmetros permitiu estabelecer uma base comparativa sólida entre os estudos nacionais e internacionais. A comparação entre os estudos é fundamental, pois destaca as similaridades e diferenças nos critérios adotados, refletindo as particularidades de cada contexto urbano e a necessidade de ajustar as metodologias de avaliação conforme a realidade local. Assim, essa classificação serve como um instrumento para identificar lacunas e boas práticas que podem ser aplicadas ou aprimoradas nas análises de mobilidade urbana.

No caso dos estudos internacionais, os temas relacionados aos aspectos ambientais, tráfego e circulação urbana, bem como à mobilidade inteligente foram os que mais se destacaram, aparecendo em 6 das 7 pesquisas avaliadas (Tabela 1). Esses temas refletem uma preocupação global com a sustentabilidade e a eficiência dos sistemas de transporte nas cidades, alinhando-

se com as tendências atuais de mobilidade urbana inteligente e sustentável. Por outro lado, temas como o planejamento complementar da mobilidade urbana, o transporte de carga e a promoção da mobilidade urbana sustentável na sociedade tiveram uma presença significativamente menor, sendo abordado em apenas uma das pesquisas. Isso sugere que, embora sejam importantes, esses aspectos ainda não receberam a mesma atenção nas discussões internacionais sobre mobilidade urbana, possivelmente devido à complexidade de sua implementação ou à falta de dados consolidados sobre o impacto dessas questões em diferentes contextos urbanos.

Tabela 1: Parâmetros presentes em estudos internacionais de metodologias para avaliação de planos de mobilidade urbana

Parâmetros	Estudos internacionais							Total
	I1	I2	I3	I4	I5	I6	I7	
Acessibilidade			✓		✓			2
Acessibilidade voltada a PCD	✓	✓				✓		3
Aspectos ambientais	✓	✓	✓	✓		✓	✓	6
Aspectos sociais		✓	✓					2
Mudança comportamental		✓			✓	✓		3
Aspectos socioeconômicos	✓					✓		2
Aspectos políticos	✓			✓	✓			3
Infraestrutura					✓	✓		2
Estacionamento	✓	✓	✓	✓				4
Modos não motorizados	✓	✓	✓					3
Planejamento integrado	✓			✓	✓	✓		4
Planejamento complementar		✓						1
Tráfego e circulação urbana	✓	✓	✓	✓		✓	✓	6
Segurança	✓	✓	✓			✓	✓	5
Modos motorizados privados	✓		✓					2
Sistema de transporte urbano		✓	✓					2
Transporte de carga		✓						1
Transporte Público Coletivo	✓	✓	✓			✓		4
Micro mobilidade	✓	✓	✓					3
Smart Mobility (Mobilidade inteligente)	✓	✓	✓		✓	✓	✓	6
Promoção da mobilidade urbana sustentável na sociedade	✓							1
Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do plano de mobilidade urbana			✓	✓				2
Integração do transporte			✓			✓		2

Legenda:
I1 - Chakhtoura; Pojani (2016); I2 - Burinskienė; Gaučė; Damidavičius (2017); I3 - Mozos-Blanco; Pozo-Menéndez; Arce-Ruiz; Baucells-Aletà (2018); I4 - Schettino (2018); I5 - Kiba-Janiak; Witkowski (2019); I6 - Damidavičius; Burinskienė; Ušpalytė-Vitkūnienė (2019); e I7 - Munkácsy; Földes; Miskolczi; Jászberényi (2024).

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

2.3.2 Ferramentas nacionais para avaliação de planos de mobilidade urbana

A análise das ferramentas nacionais foi realizada por meio de pesquisas na base de dados da CAPES, incluindo artigos nacionais, e na plataforma da “Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações”. A pesquisa concentrou-se em trabalhos que avaliam a política de mobilidade, com ênfase no plano de mobilidade urbana, conforme apresentado nos Quadros 3 (artigos científicos) e 4 (dissertações e teses), desse item.

Quadro 3: Síntese de instrumentos de avaliação de planos de mobilidade nacionais (Artigos)

Autores (ano)	Tema abordado
[N1] Rodrigues, A. (2020)	Medidas propostas ou implementadas pelos planos de mobilidade.
Título Análise dos planos de mobilidade das principais metrópoles brasileiras: rumo a mobilidade urbana sustentável.	Objetivo Avaliar planos de mobilidade urbana de duas metrópoles brasileiras em relação aos tipos de medidas de mobilidade propostas, e ao grau de definição dessas medidas para atingir uma mobilidade sustentável.
Metodologia Levantamento das iniciativas de planejamento da mobilidade urbana em documentos presentes no site dos dois estudos de caso. A análise do PMU utilizando análise de conteúdo, é realizada com base nas diretrizes do Guia Prático de Desenvolvimento e Implementação de um PMUS (IDAE, 2006), sendo aplicados 9 critérios para a avaliação das medidas propostas e utilizadas 5 escalas para medir o cumprimento desses critérios (IDAE, 2006).	Resultados e conclusões Ferramenta: Descreve uma abordagem comparativa para o tratamento das medidas propostas nos planos de mobilidade urbana. Plano: Os planos incluem medidas para melhorar o transporte público e reduzir o transporte individual motorizado, entretanto, não há indicadores para acompanhar o desenvolvimento das metas.
Parâmetros abordados Transporte público; transporte individual motorizado; pedestres; ciclismo; intermodalidade; segurança no trânsito; transporte de carga; participação pública; indicadores ambientais (IDAE, 2006).	
Autores (ano)	Tema abordado
[N2] Monteiro, G.; Santos, E. (2021)	Participação popular em planos de mobilidade urbana.
Título Avaliação da participação popular em planos de mobilidade urbana a partir de indicadores: importância, lições e boas práticas obtidas.	Objetivo Avaliar a inserção da sociedade civil no plano de mobilidade a partir de indicadores.
Metodologia Seleção dos documentos para análise; construção dos indicadores a partir de revisão bibliográfica; classificação dos indicadores em atributos e sub atributos; normalização dos indicadores em uma escala de 4 pontos; e aplicação do instrumento.	Resultados e conclusões Ferramenta: Gera um rol de boas práticas que podem ajudar gestores e formuladores de planos a melhorar a incorporação da sociedade civil em planos futuros. Plano: A participação popular se estendeu para além da elaboração do documento, sendo necessários mecanismos que permitam à sociedade verificar se o que foi acordado durante a etapa de elaboração está sendo efetivamente cumprido.

<p>Parâmetros abordados Tempo; inclusividade; qualidade da informação; inserção do resultado das consultas no relatório final (métricas qualitativas e quantitativas).</p>	
Autores (ano)	Tema abordado
[N3] Silva, B.; Galves, M. (2021)	Incorporação de DOTS (Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável) em planos de mobilidade urbana.
Título DOTS como instrumento orientador na construção do Plano de Mobilidade Urbana brasileiro.	Objetivo Analisar a incorporação dos Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS) nos planos de mobilidade urbana de três capitais brasileiras.
Metodologia Os planos são avaliados à luz dos princípios e estratégias do DOTS, propostos pelo ITDP (<i>Institute for Transportation and Development Policy</i>) e WRI (<i>World Resources Institute</i>). A avaliação é realizada a partir da leitura dos planos, identificando a presença dos temas propostos e verificando se as propostas se alinham com esses temas.	Resultados e conclusões Ferramenta: O DOTS é uma ferramenta de planejamento urbano que pode trespassar várias legislações de ordenamento territorial. Plano: As estratégias DOTS, como o desestímulo ao uso do transporte individual motorizado, promoção da caminhada, do ciclismo e da utilização do transporte coletivo, está sendo amplamente utilizadas nesses planos.
<p>Parâmetros abordados Transporte público coletivo (TPC) acessível e de qualidade; estimular o transporte ativo (TA); desestimular o uso do automóvel; articular e conectar as centralidades ao Transporte público coletivo e ao transporte ativo; adensar e diversificar (o uso do solo, renda e grupos demográficos) próximo a estações de transporte; integrar espaço privado e público nas centralidades; promover áreas públicas e verdes acessíveis ao transporte ativo.</p>	
Autores (ano)	Tema abordado
[N4] Magalhães, I.; Rabay, L.; Meira, L.; Santos, E. (2022)	Novas tendências na mobilidade urbana sustentável internalizadas pelos planos de mobilidade urbana brasileiros.
Título <i>Active transport planning and policy: Internalization of new trends and best practices in Brazilian urban mobility plans.</i>	Objetivo Analisar como as novas tendências e melhores práticas no planejamento de políticas de transportes ativos estão sendo incorporadas nos planos de mobilidade urbana brasileiros.
Metodologia Levantamento de recomendações para a inserção do transporte ativo em planos de mobilidade (documentos nacionais e internacionais); escolha e análise dos planos de mobilidade urbana brasileiros; definição de uma hierarquia de importância por "indicador" a partir da análise de especialistas.	Resultados e conclusões Ferramenta: Foram destacadas as tendências sobre transportes ativos internalizadas nos planos de mobilidade brasileiros. Plano: Foram destacadas as diferenças entre os planos de cidades médias e pequenas e os planos de cidades grandes.
<p>Parâmetros abordados 49 indicadores divididos em 8 grupos: 1. novas tendências em planejamento e política de transporte ativo; 2. práticas de infraestrutura viária e equipamentos; 3. práticas de infraestrutura para acessibilidade universal; 4. práticas para infraestrutura em outras políticas setoriais; 5. práticas de programação e financiamento; 6. práticas de fiscalização e sinalização; 7. práticas de controle e educação; 8. práticas de estudo e levantamento.</p>	
Autores (ano)	Tema abordado
[N5] Cavalcante, C.; Loureiro, C.; Lopes, A.; Freitas, C. (2022)	Avaliação cronológica e comparativa dos planos com foco no paradigma de planejamento urbano integrado do uso do solo e transportes.

<p>Título Análise dos planos diretores e de mobilidade de Fortaleza: há evidências de evolução para um paradigma de planejamento urbano integrado do uso do solo e transportes?</p>	<p>Objetivo Analisar a evolução do paradigma do planejamento urbano integrado do uso do solo e transportes nos planos de mobilidade e diretores ao longo dos anos.</p>
<p>Metodologia Avaliação dos planos (comparativa e cronológica) a partir dos princípios, propósitos, foco e objeto de análise do paradigma do PAMUS – Planejamento de Acessibilidade e Mobilidade na Urbe Sustentável (Cavalcante; Loureiro; Lopes; Freitas, 2020), formulação de questões com respostas binárias para acompanhar a leitura dos planos, comparação dos resultados entre os documentos.</p>	<p>Resultados e conclusões Ferramenta: Sem informações Plano: Ao longo do tempo os elementos do paradigma do PAMUS vêm crescendo nos planos diretores e de transporte de Fortaleza, indicando uma evolução nos produtos de planejamento dos usos do solo e dos transportes em relação aos elementos desse novo paradigma.</p>
<p>Parâmetros abordados Princípios (o plano considera a eficiência econômica/ equidade/ resiliência ambiental); propósitos (o plano compreende o conceito de desenvolvimento socioespacial; o plano considera a qualidade de vida; o plano busca promover justiça social); foco na problemática (o plano compreende o conceito de acessibilidade; o plano usa o termo acessibilidade; o plano é orientado a resolver problemas de mobilidade/ problemas de acessibilidade); objeto de análise (o plano compreende o subsistema de atividades/ subsistema de uso do solo/ subsistema de transportes como componente do sistema urbano; há no plano a consideração de subsistemas de forma integrada).</p>	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Os artigos brasileiros apresentam uma variação de temáticas, que demonstram diferentes abordagens possíveis para a avaliação de planos de mobilidade. Monteiro e Santos (2021) avaliam os planos a partir da temática da participação popular, enquanto Silva e Galves (2021) apresentam sua avaliação na incorporação do Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS). Estudos como o de Cavalcante, Loureiro, Lopes e Freitas (2022) trazem uma perspectiva de análise cronológica e comparativa dos planos, semelhante ao trabalho de Mozos-Blanco, Pozo-Menéndez, Arce-Ruiz e Baucells-Aletà (2018).

Embora cada estudo enfoque diferentes temáticas, as metodologias frequentemente abordam a definição e classificação dos parâmetros a partir de diferentes fontes. Rodrigues (2020) e Silva e Galves (2021) obtiveram seus indicadores a partir de guias desenvolvidos por agências governamentais ou de pesquisa. Monteiro e Santos (2021) e Magalhães, Rabay, Meira e Santos (2022) desenvolveram seus indicadores a partir de revisões bibliográficas pautadas em estudos relacionados a avaliação da mobilidade urbana. Apenas Cavalcante, Loureiro, Lopes e Freitas (2022) utilizaram uma metodologia própria, previamente desenvolvida, como base para a definição dos parâmetros.

Utilizando a mesma classificação realizada nos parâmetros dos artigos internacionais anteriormente avaliados (Quadro 2), foi possível classificar os parâmetros definidos nos estudos brasileiros. A análise dos temas abordados nos estudos brasileiros revela uma predominância

de aspectos sociais, presentes em 4 das 5 pesquisas analisadas, seguidos pelos modos não motorizados, abordados em 3 pesquisas (Tabela 2). No entanto, temas como acessibilidade para PCD, mudança comportamental, aspectos socioeconômicos, estacionamento, micromobilidade, mobilidade inteligente e promoção da mobilidade urbana sustentável na sociedade foram menos abordados ou não foram incluídos nos estudos. Isso pode indicar uma lacuna nas pesquisas brasileiras, que ainda parecem concentradas em aspectos tradicionais da mobilidade, sem integrar plenamente as novas tendências e tecnologias que estão transformando a maneira como as pessoas se movem nas cidades.

Tabela 2: Parâmetros presentes em estudos nacionais de metodologias para avaliação de planos de mobilidade urbana (Artigos)

Parâmetros	Estudos nacionais					Total
	N1	N2	N3	N4	N5	
Acessibilidade				✓	✓	2
Acessibilidade voltada a PCD						0
Aspectos ambientais	✓				✓	2
Aspectos sociais	✓	✓		✓	✓	4
Mudança comportamental						0
Aspectos socioeconômicos						0
Aspectos políticos		✓		✓		2
Infraestrutura				✓		1
Estacionamento						0
Modos não motorizados	✓		✓	✓		3
Planejamento integrado			✓		✓	2
Planejamento complementar				✓		1
Tráfego e circulação urbana				✓		1
Segurança	✓					1
Modos motorizados privados	✓		✓			2
Sistema de transporte urbano			✓		✓	2
Transporte de carga	✓					1
Transporte Público Coletivo	✓		✓			2
Micromobilidade						0
Smart Mobility (Mobilidade inteligente)						0
Promoção da mobilidade urbana sustentável na sociedade						0
Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do plano de mobilidade urbana				✓		1
Integração do transporte	✓					1
Legenda: N1 - Rodrigues (2020); N2 - Monteiro; Santos (2021); N3 - Silva; Galves (2021); N4 - Magalhães; Rabay; Meira; Santos (2022); N5 - Cavalcante; Loureiro; Lopes; Freitas (2022).						

Fonte: Elaborado pela autora, 2024.

A avaliação das dissertações e teses brasileiras revelou características distintas com relação à avaliação dos artigos, pois esses tipos de documentos oferecem uma abordagem mais ampla e

aprofundada sobre o tema. Enquanto os artigos frequentemente apresentam uma análise mais concisa e focada em aspectos específicos, as dissertações e teses permitem explorar os temas com mais detalhe, contemplando uma maior variedade de dimensões e complexidades associadas à mobilidade urbana (Quadro 4).

Quadro 4: Síntese de instrumentos de avaliação de planos de mobilidade urbana (dissertações e teses)

Autores (ano)	Tema abordado
[D1] Costa, M. (2008)	Diagnóstico da mobilidade urbana na cidade.
Título Um índice de mobilidade urbana sustentável.	Objetivo Desenvolver uma ferramenta para diagnóstico e monitoramento da mobilidade urbana, além de realizar a sua validação a partir de uma aplicação em uma cidade de porte médio.
Metodologia Construção de conceitos que estruturam o referencial de mobilidade urbana sustentável a partir de workshops e construção e validação da ferramenta a partir destes conceitos.	Resultados e conclusões Ferramenta: A variedade dos parâmetros permite a aplicação em diferentes contextos com pequenas adaptações. Plano: A cidade de São Carlos resultou em um IMUS de 0,58 / 1,00.
Parâmetros abordados Acessibilidade; aspectos ambientais; aspectos sociais; aspectos políticos; infraestrutura de transportes; modos não motorizados; planejamento integrado; tráfego e circulação urbana; sistemas de transporte urbano.	
Autores (ano)	Tema abordado
[D2] Magagnin, R. C. (2008)	Ferramenta computacional para elaboração e monitoramento de planos de mobilidade urbana.
Título Um sistema de suporte à decisão na internet para o planejamento da mobilidade urbana.	Objetivo Elaborar uma ferramenta computacional para a elaboração e monitoramento de planos diretores de mobilidade urbana. E analisar a mudança do nível de percepção dos avaliadores após o uso da ferramenta.
Metodologia Desenvolvimento do sistema de suporte à decisão na internet para o planejamento da mobilidade urbana e aplicação da ferramenta na cidade de Bauru - SP, e análise da percepção dos usuários após o uso da ferramenta.	Resultados e conclusões Ferramenta: Contribuiu para participação de diferentes segmentos da sociedade no processo de avaliação da mobilidade urbana, e possibilita uma ampliação no conhecimento e definição dos temas da mobilidade urbana. Plano: A aplicação na cidade de Bauru – SP, indicou que há um consenso na escolha dos 60% dos temas relativos à mobilidade urbana, e um dos problemas representados é o crescimento espacial desordenado e a falta de planejamento integrado.
Parâmetros abordados Meio Ambiente e Transportes; Gestão dos Transportes; Infraestrutura de transportes; Planejamento dos transportes; Aspectos socioeconômicos dos transportes.	
Autores (ano)	Tema abordado
[D3] Mondini, R. (2016)	Avaliação de planos de mobilidade urbana.

<p>Título Avaliação de planos de mobilidade urbana: caso do município de Itapema/SC.</p>	<p>Objetivo Definir critérios que auxiliem na avaliação dos Planos de Mobilidade e trazer um estudo de caso para validar essa avaliação.</p>
<p>Metodologia Foram estabelecidos parâmetros que devem ser atendidos para quatro critérios: condições de caminhabilidade, transporte cicloviário, transporte público coletivo e restrição do uso do automóvel.</p>	<p>Resultados e conclusões Ferramenta: Sem informações Plano: Pode-se observar que os critérios selecionados estão constantes no plano, e alguns parâmetros não foram atendidos. A forma de implantação dos critérios não foi apresentada na maioria das vezes, alertando para falta de garantia da efetivação das melhorias propostas.</p>
<p>Parâmetros abordados Padronização de calçadas; Rotas acessíveis; Atratividade das ruas; Segurança das ruas; Ambiente (limpeza) das ruas; Implantação de rede cicloviária; Bicicletários e Paraciclos; Bicycletas públicas; Campanhas de educação; Itinerários Transp. Público; Controle de Estacionamento; Tratamento Especial para veículos com multiusuários; Moderação de tráfego.</p>	
<p>Autores (ano)</p>	<p>Tema abordado</p>
<p>[D4] Braga, I. (2018)</p>	<p>Avaliação e monitoramento da mobilidade urbana sustentável.</p>
<p>Título Uma ferramenta de indicadores para o monitoramento da mobilidade urbana sustentável em cidades médias brasileiras.</p>	<p>Objetivo Indicadores para monitorar a mobilidade urbana sustentável em cidades brasileiras de médio porte.</p>
<p>Metodologia Foram determinados indicadores a partir de um estudo bibliográfico, estes foram submetidos à apreciação de uma equipe de especialistas com o intuito de desenvolver um instrumento adequado e exequível para o caso das cidades médias.</p>	<p>Resultados e conclusões Ferramenta: É capaz de identificar os aspectos locais da mobilidade urbana, ao longo do tempo é útil para orientar os tomadores de decisão. A principal limitação é a precariedade dos dados. Plano: Sem informações</p>
<p>Parâmetros abordados Ambiental; Social; Econômica; Transporte ativo; Político-institucional.</p>	
<p>Autores (ano)</p>	<p>Tema abordado</p>
<p>[D5] Amorim, I. (2019)</p>	<p>Avaliação do potencial de um plano de mobilidade urbana.</p>
<p>Título Avaliação do potencial de planos de mobilidade urbana para o desenvolvimento sustentável de cidades e regiões metropolitanas.</p>	<p>Objetivo Desenvolver e validar uma ferramenta que incorpora indicadores para avaliar o potencial de um plano de mobilidade em contribuir para o alcance do desenvolvimento sustentável.</p>
<p>Metodologia Desenvolvimento de indicadores que são avaliados por meio de graus de satisfação, e aplicação desta ferramenta nos planos de mobilidade de quatro municípios de distintos portes.</p>	<p>Resultados e conclusões Ferramenta: Pode ser aplicado repetidamente para monitorar o planejamento da cidade, sem necessidade de coleta de novos dados nem de submeter os avaliadores a uma lista extensa de critérios. O método apresentou resultados satisfatórios, revelando-se eficaz para o acompanhamento contínuo do progresso.</p>

	Plano: A aplicação em quatro municípios destacou os programas e provisão de investimentos em longo tempo e a vinculação com o plano de desenvolvimento urbano, como lacunas recorrentes em todos os planos.
Parâmetros abordados Participação Social; Prioridade do transporte público e ativo; Combate a externalidades; Regionalização; Programa de provisão de investimentos; Plano de mobilidade vinculado com o plano de desenvolvimento urbano; Acessibilidade Universal; Desenvolvimentos tecnológicos; Comunicação com a população; Transporte na agenda política; Capacitação técnica; Organização das instituições técnicas; Stakeholders.	
Autores (ano)	Tema abordado
[D6] Machado, L. (2019)	Aplicabilidade da PNMU em Planos de Mobilidade Urbana.
Título Avaliação ex ante da política setorial de mobilidade urbana brasileira e de planos de mobilidade urbana.	Objetivo Investigar a aplicabilidade da PNMU no que ela se propõe: a melhoria da mobilidade urbana, através da análise de Planos de Mobilidade Urbana. Debater a adequação da política à realidade das cidades brasileiras e confrontar os objetivos da Lei, verificando se os mesmos respondem às causas dos problemas da produção da mobilidade e às necessidades da população.
Metodologia Avaliação ex ante da Política Nacional de Mobilidade Urbana a partir de investigações teóricas históricas, e uma avaliação ex ante de Planos de Mobilidade Urbana, examinando a coerência entre os planos e a teoria e os planos e a PNMU através da análise de conteúdo.	Resultados e conclusões Ferramenta: Sem informações Plano: A pesquisa identificou insuficiências na formulação da Lei de Mobilidade brasileira, que leva a flexibilizar a regulamentação dos transportes coletivos, negligenciar os efeitos ambientais e financeiros, a renunciar a visão de longo prazo, característica do planejamento. A política de mobilidade induz à formulação de planos de mobilidade genéricos que apenas atendem àqueles locais onde o transporte e acessibilidade já estão garantidos.
Parâmetros abordados Integração institucional (entre níveis de governo); integração tarifária; integração modal; infraestrutura (calçadas - passeios; ciclovias e ciclofaixas; vias; terminais e pontos de parada de transporte público coletivo); modos de transporte (a pé, caminhar; bicicleta; carro - transporte individual; público/coletivo - ônibus); regulamentação do TPC (padrões de qualidade do serviço; política tarifária; frequência; cobertura); regulamentação da circulação (cargas; estacionamento; hierarquia viária; polos geradores de tráfego); segurança viária (segurança viária, sinalização, velocidade); planejamento urbano (organização espacial) (plano diretor; acesso (proximidade) a equipamentos públicos; acesso ao TPC; uso do solo e densidades); grupos sociais - pobres (baixa renda), idosos, pessoas com necessidades especiais (PCD); axiológico (ideológico) (inclusão social; participação social; qualidade de vida; redução das desigualdades (direito, equidade, bem comum, justiça).	

Fonte: Elaborado pela autora, 2024.

Os estudos apresentados buscam avaliar planos de mobilidade urbana com diferentes objetivos, seja a avaliação e monitoramento da mobilidade urbana da cidade (Costa, 2008; Braga, 2018), elaboração e monitoramento desses instrumentos (Magagnin, 2008), ou simplesmente avaliação do plano de mobilidade urbana (Mondini, 2016; Amorim, 2019; Machado, 2019).

A partir de 2012, com a promulgação da Lei de Mobilidade Urbana que regulamenta a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), as dissertações e teses brasileiras passaram a utilizar essa legislação para a definição de parâmetros ao avaliar os planos de mobilidade urbana. Dentre os trabalhos selecionados, apenas Costa (2008) e Magagnin (2008) não utilizaram a lei,

uma vez que ela ainda não existia. Os demais autores fundamentaram suas análises na PNMU, complementando-a com outras fontes relevantes.

Um diferencial dos estudos brasileiros é o foco no desenvolvimento de ferramentas que auxiliem na gestão urbana das cidades. Todos os instrumentos apresentados, com exceção da análise de Machado (2019), trazem um enfoque, voltado para a gestão urbana. Esse direcionamento evidencia uma preocupação com a aplicabilidade prática das avaliações na administração municipal.

Assim como os estudos internacionais, os parâmetros utilizados nas dissertações e teses foram classificados. Nestes estudos, os parâmetros relacionados a aspectos políticos, modos não motorizados, planejamento integrado, tráfego e circulação urbana e sistema de transporte urbano foram os mais frequentemente abordados. no entanto, temas como o planejamento complementar, promoção da mobilidade urbana sustentável na sociedade, e a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica dos planos de mobilidade urbana não foram explorados nessas análises (Tabela 3).

Tabela 3: Parâmetros presentes em estudos nacionais de metodologias para avaliação de planos de mobilidade urbana (dissertações e teses)

Parâmetros	Estudos nacionais						Total
	D1	D2	D3	D4	D5	D6	
Acessibilidade	✓	✓	✓		✓		4
Acessibilidade voltada a PCD				✓			1
Aspectos ambientais	✓	✓		✓	✓		4
Aspectos sociais	✓			✓	✓	✓	4
Mudança comportamental			✓				1
Aspectos socioeconômicos		✓		✓	✓	✓	4
Aspectos políticos	✓	✓		✓	✓	✓	5
Infraestrutura	✓	✓				✓	3
Estacionamento			✓			✓	2
Modos não motorizados	✓	✓	✓		✓	✓	5
Planejamento integrado	✓	✓		✓	✓	✓	5
Planejamento complementar							0
Tráfego e circulação urbana	✓	✓	✓	✓		✓	5
Segurança		✓		✓	✓	✓	4
Modos motorizados privados				✓		✓	2
Sistema de transporte urbano	✓	✓	✓	✓		✓	5
Transporte de carga					✓	✓	2
Transporte Público Coletivo			✓	✓	✓	✓	4
Micromobilidade			✓				1
Smart Mobility (Mobilidade inteligente)		✓			✓		2

Parâmetros	Estudos nacionais						Total
	D1	D2	D3	D4	D5	D6	
Promoção da mobilidade urbana sustentável na sociedade							0
Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do plano de mobilidade urbana							0
Integração do transporte			✓		✓	✓	3
Legenda: D1 - Costa (2008); D2 - Magagnin (2008); D3 - Mondini (2016); D4 - Braga (2018); D5 - Amorim (2019); D6 - Machado (2019).							

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Ao analisar de forma global as pesquisas apresentadas, observou-se que, na avaliação do Plano de Mobilidade Urbana, o documento é abordado de forma geral. No entanto, no contexto brasileiro, esses planos possuem diferentes componentes, geralmente formados por um corpo da lei e um anexo. Essa particularidade direcionou a definição da metodologia, que será detalhada no próximo capítulo.

Outra questão identificada nas pesquisas foi a avaliação do Plano de Mobilidade Urbana individualmente, sem considerar o conjunto normativo previamente existente na cidade nem as regulamentações subsequentes à sua implementação. Essa lacuna, recorrente nos estudos analisados, foi explorada na construção da metodologia deste trabalho.

Os parâmetros avaliados em todos os estudos serviram como base para complementar os parâmetros exigidos pela Lei de Mobilidade Urbana (Brasil, 2012), sendo incorporados na formulação dos parâmetros adotados nesta dissertação.

Em síntese, a revisão das referências contribuiu significativamente para o desenvolvimento da metodologia, auxiliando tanto na sua criação quanto na compreensão dos procedimentos mais adequados para avaliar a política de mobilidade urbana municipal.

2.4 Síntese do capítulo

Neste capítulo foram apresentados paradigmas e desafios da mobilidade urbana sustentável. A forma de planejar as cidades ao longo do tempo resultou em uma dissociação entre o planejamento urbano e o de transporte. Este modelo de desenvolvimento não tem promovido o crescimento das cidades com equidade e sustentabilidade (Brasil, 2015). Atualmente pesquisadores e tomadores de decisão reconhecem a forte inter-relação entre os diversos problemas urbanos. No caso da mobilidade urbana o conceito de planejamento de transportes foi ampliado para incorporar visões mais abrangentes (Magagnin, 2008).

Diversos autores complementam o conceito da mobilidade urbana com visões diferentes que a

associam com: a acessibilidade (Litman, 2011); a integração entre condições econômicas, sociais, políticas e os modos de vida dos usuários; a abordagem sistêmica no planejamento da mobilidade (Balbim, 2016); o conceito da sustentabilidade a partir do Relatório de Brundtland (WCED, 1987); a mobilidade inteligente (*Smart Mobility*) (Giffinger; Kramar; Haindlmaier; Strohmayr, 2014; Benevolo; Da Meri; D'Auria, 2015; Jeekel, 2017); os novos tipos de serviços como a MaaS (*Mobility as a Service*) relacionados à mobilidade inteligente (Li; Voegelé, 2017); conceitos de planejamento como o DOTS (Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável) (ITDP, 2017); entre outros.

As discussões relacionadas à mobilidade urbana sustentável resultaram em diversas abordagens de planejamento urbano voltadas à melhoria da qualidade de vida dos cidadãos. Onde a mobilidade pode ser aprimorada a partir de medidas que incentivem a mudança de modos de transporte, promovendo a caminhada, o uso de bicicletas e o transporte coletivo.

Essas medidas podem ser atingidas por meio de intervenções na infraestrutura, bem como por medidas que reduzam as distâncias percorridas, como aquelas relacionadas ao uso e ocupação do solo, ao aumento da densidade urbana, à implementação de bairros de uso misto e à localização das habitações. Além dessas transformações físicas, a aceitação dos usuários é um fator fundamental para o sucesso das políticas de mobilidade (Banister, 2008).

Para incorporar essas mudanças no planejamento urbano, o principal instrumento atualmente utilizado no planejamento é o plano de mobilidade urbana sustentável. No cenário internacional, especialmente em países europeus, são desenvolvidos os Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (SUMP, na sigla em inglês). No Brasil, a Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável (PNMU) estabelece o Plano de Mobilidade Urbana como ferramenta para a efetivação de suas diretrizes.

Esse instrumento orienta o planejamento da mobilidade urbana ao incorporar os princípios, objetivos e diretrizes das políticas nacionais para o setor, promovendo uma abordagem integrada e sustentável.

Faz parte do processo de planejamento a preparação e análise das questões relacionadas a mobilidade urbana na cidade, a determinação de objetivos e metas a serem alcançados pelo planejamento, o desenvolvimento das propostas, estratégias e medidas para alcançar estes objetivos e o acompanhamento, monitoramento e avaliação sistemática deste processo (Rupprecht Consult, 2019).

Com relação a esta última etapa do processo de planejamento, o acompanhamento, monitoramento e avaliação do plano, foram avaliadas diversas pesquisas nacionais e

internacionais, apresentadas no item 2.3. A avaliação destas pesquisas permitiu reconhecer lacunas existentes nesta temática, assim como os principais temas abordados. E contribuíram para a compreensão das diferentes possibilidades de análises que são desenvolvidas. Com esse levantamento, foi possível identificar as metodologias empregadas, os parâmetros avaliados e os objetivos das pesquisas.

As lacunas identificadas são relacionadas tanto à necessidade de um aprofundamento das pesquisas quanto à ausência de uma abordagem que vai além dos planos de mobilidade, incorporando outras legislações pertinentes. Essas limitações orientaram o desenvolvimento da metodologia desta dissertação, visando uma abordagem mais abrangente das políticas de mobilidade urbana.

Em síntese, a experiência adquirida por meio da revisão bibliográfica contribuiu significativamente para a construção da metodologia, auxiliando na definição de possíveis procedimentos que podem ser adotados para realizar uma avaliação da política de mobilidade urbana municipal.

3 INSTRUMENTO DE AVALIAÇÃO DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

Neste capítulo é descrita a metodologia adotada para a elaboração do Instrumento de Avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável proposto neste trabalho. São detalhadas a estrutura do instrumento, bem como o processo de concepção realizado para desenvolver o instrumento.

3.1 O Instrumento de Avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável

Com o objetivo de criar uma ferramenta para avaliar a política municipal de mobilidade urbana sustentável em cidades brasileiras de médio porte, este trabalho propõe o **Instrumento de Avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável**. O instrumento analisa a política por meio de três aspectos: a legislação municipal; o Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob) e a implementação do Plano de Mobilidade Urbana.

Essa abordagem permite verificar a política e sua efetividade, por meio da análise dos resultados obtidos e da relação entre os diferentes aspectos analisados. Para que esta avaliação seja implementada, é necessário que o município possua um plano de mobilidade urbana vigente, uma vez que, no Brasil, o Plano de Mobilidade Urbana é a principal ferramenta para a implementação da política de mobilidade urbana nos municípios. Dessa forma, a avaliação da efetividade da política municipal de mobilidade urbana sustentável utiliza como referência o PlanMob da cidade avaliada, considerando também as legislações complementares e a implementação do PlanMob no contexto local.

O instrumento é aplicado na etapa final do ciclo de planejamento da mobilidade urbana, que envolve a revisão do plano e sua implantação (Rupprecht Consult, 2019), conforme ilustrado na Figura 2, apresentada no capítulo 2, item 2.2.2. Pode ser utilizado tanto por equipes responsáveis pela revisão e avaliação da política municipal de mobilidade urbana sustentável nas prefeituras brasileiras quanto por pesquisadores interessados em avaliar essa política.

Embora tenha sido originalmente desenvolvido para cidades de médio porte, o instrumento pode ser adaptado para aplicação em municípios de diferentes portes, desde que sejam realizados ajustes, especialmente em relação aos parâmetros adotados.

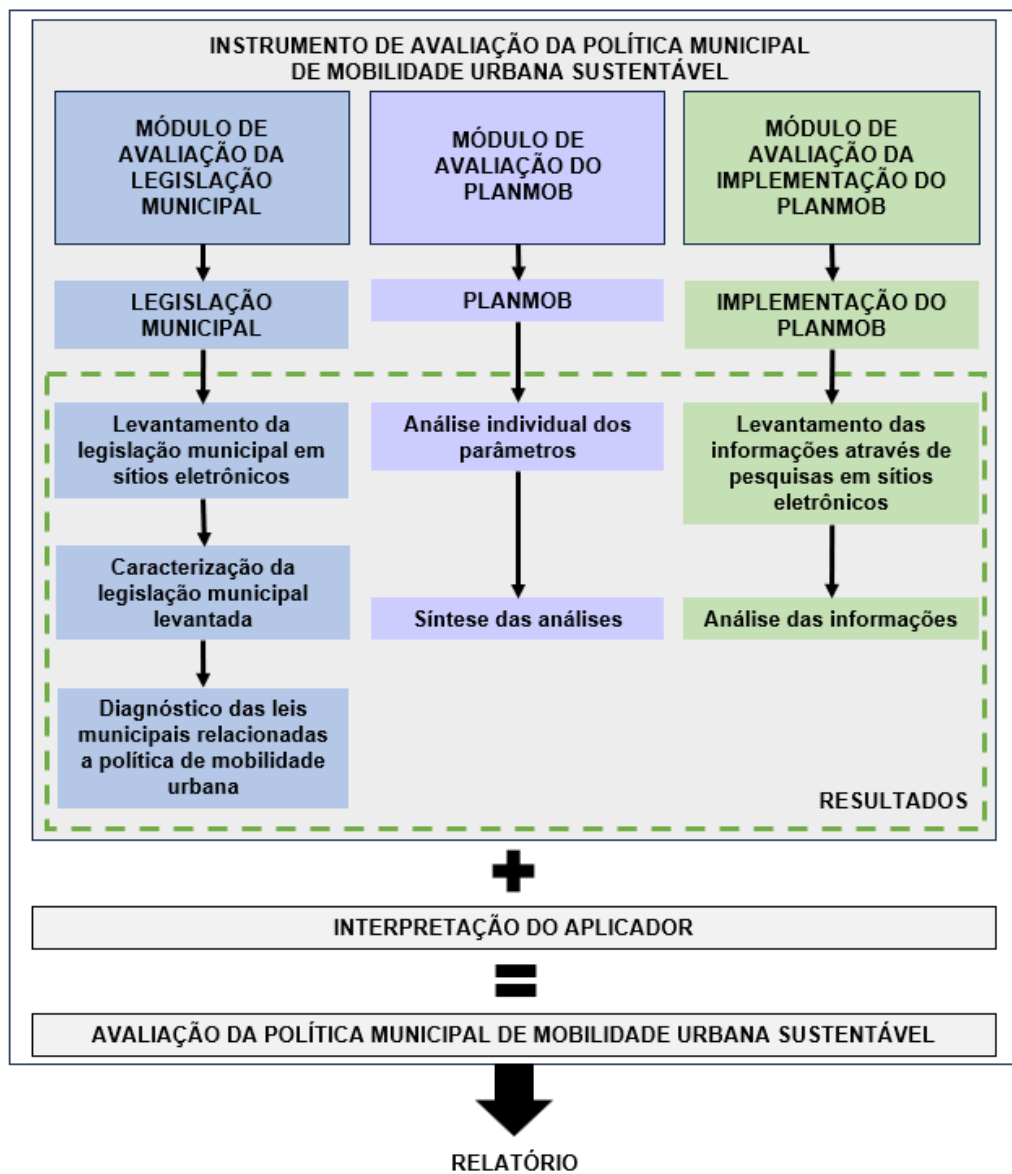
Para o desenvolvimento deste instrumento, foram analisadas ferramentas destinadas à avaliação de planos de mobilidade urbana. Esse estudo permitiu identificar o estado atual das pesquisas

na área, bem como as lacunas existentes nos trabalhos. Com base nessa análise, diversos aspectos dessas ferramentas foram considerados na concepção do instrumento proposto (Costa, 2008; Magagnin, 2008; Chakhtoura; Pojani, 2016; Mondini, 2016; Burinskienė; Gaučė; Damidavičius, 2017 ; Braga, 2018; Mozos-Blanco; Pozo-Menéndez; Arce-Ruiz; Baucells-Aletà, 2018; Schettino, 2018; Amorim, 2019; Machado, 2019; Kiba-Janiak; Witkowski, 2019; Damidavičius; Burinskienė; Ušpalytė–Vitkūnienė, 2019; Rodrigues, 2020; Monteiro; Santos, 2021; Silva; Galves, 2021; Magalhães; Rabay; Meira; Santos, 2022; Cavalcante; Loureiro; Lopes; Freitas, 2022; Magagnin, 2023; Munkácsy; Földes; Miskolczi; Jászberényi, 2024).

3.1.1 Arquitetura do instrumento

O instrumento proposto aborda três aspectos, divididos em módulos: i) **Módulo de Avaliação da Legislação Municipal** - inclui a avaliação de leis municipais relacionadas à mobilidade urbana sustentável, com o objetivo de compreender e avaliar o quadro legal e regulatório vigente; ii) **Módulo de Avaliação do PlanMob** – inclui a avaliação do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da cidade, por meio de uma série de parâmetros e critérios de análise propostos, com o objetivo de avaliar detalhadamente o PlanMob; e iii) **Módulo de Avaliação da Implementação do PlanMob** - envolve a análise da implementação do plano, buscando observar e retratar os efeitos reais da política na mobilidade urbana na cidade e na qualidade de vida dos cidadãos (Figura 3).

Figura 3: Fluxograma da arquitetura do Instrumento de Avaliação da Política de Mobilidade Urbana Sustentável



Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Cada módulo possui suas respectivas etapas para realizar a avaliação de seus temas. As informações coletadas em cada etapa são organizadas em planilhas e relatórios, que devem ser interpretados pelo aplicador do instrumento. Ao final, os resultados dos diferentes aspectos avaliados são consolidados em um relatório final, que servirá de referência para a avaliação e revisão da política municipal de mobilidade urbana sustentável.

Para a aplicação do instrumento, não é necessário seguir uma ordem específica entre os módulos, mas recomenda-se iniciar pelo **Módulo de Avaliação da Legislação Municipal**, seguido pelo **Módulo de Avaliação do PlanMob** e, por fim, o **Módulo de Avaliação da Implementação do PlanMob**. O instrumento também pode ser aplicado parcialmente, dependendo do objetivo do aplicador, permitindo que um ou mais módulos sejam avaliados

individualmente. No entanto, a aplicação individual do **Módulo de Avaliação da Implementação do PlanMob** depende da prévia aplicação do **Módulo de Avaliação do PlanMob**. A aplicação parcial dos módulos pode ainda ser realizada a partir de um recorte por temas, onde um ou mais temas podem ser avaliados ao longo dos módulos.

É indicado que o levantamento dos dados necessários para esta análise seja realizado de forma online, assim este processo também contribui para a compreensão do grau de transparência e de acesso à informação, elementos essenciais para a eficácia e participação da sociedade nas decisões relacionadas à mobilidade urbana, uma vez que esses dados devem estar disponíveis para a população.

3.2 A estrutura do instrumento

A estruturação dos elementos que compõem o Instrumento de Avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável teve início com a definição de um conjunto de parâmetros relacionados à mobilidade urbana sustentável. Esses parâmetros ou indicadores são empregados em todas as etapas do instrumento, orientando o processo de avaliação.

Em seguida, foram definidas as metodologias para o levantamento, organização e avaliação de cada aspecto desenvolvido, resultando em três módulos: o **Módulo de Avaliação da Legislação Municipal**, composto por três etapas; o **Módulo de Avaliação do PlanMob** e o **Módulo de Avaliação da Implementação do PlanMob**, ambos com duas etapas cada. Os resultados das etapas dos módulos podem ser organizados em planilhas ou em formato de relatório.

3.2.1 Estrutura dos parâmetros/indicadores

A definição dos parâmetros para a avaliação do conteúdo do plano de mobilidade urbana foi realizada por meio de um processo de verificação e padronização da nomenclatura, bem como da definição dos termos selecionados. Estes parâmetros foram estabelecidos com base nos conteúdos mínimos exigidos pela Lei Federal Nº 12.587/2012 (Art. 24) (Brasil, 2012), nas propostas de Magagnin (2023) e em uma seleção de temas extraídos de revisões de literatura nacional e internacional, voltadas à avaliação de planos de mobilidade urbana. A escolha dos parâmetros levou em consideração a relevância e sua aplicabilidade no contexto da mobilidade urbana sustentável, assegurando a cobertura de aspectos essenciais para uma análise abrangente do plano.

Os parâmetros selecionados são organizados em categorias que refletem as principais dimensões da mobilidade urbana sustentável, como acessibilidade, eficiência do transporte,

segurança viária, impacto ambiental e integração das políticas públicas. Estes parâmetros foram descritos de maneira detalhada, a fim de garantir a clareza na aplicação e interpretação ao longo do processo de avaliação. O Quadro 5 apresenta os parâmetros selecionados, com suas respectivas definições e fonte de dados pesquisada.

Quadro 5: Parâmetros de análise do Instrumento de Avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana

Temas	Parâmetros	Definição dos parâmetros	Fonte dos parâmetros
Premissas	1 Princípios da PNMU	O plano incorpora os princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana Brasileira, conforme estabelecido no Art. 5º da Lei Federal Nº 12.587/2012.	Lei Federal Nº 12.587/2012 (Brasil, 2012); Magagnin (2023).
	2 Objetivos da PNMU	O plano inclui os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana Brasileira, conforme descrito no Art. 6º da Lei Federal Nº 12.587/2012.	Lei Federal Nº 12.587/2012 (Brasil, 2012); Magagnin (2023).
	3 Diretrizes da PNMU	O plano detalha as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana Brasileira, conforme estabelecido no Art. 7º da Lei Federal Nº 12.587/2012.	Lei Federal Nº 12.587/2012 (Brasil, 2012); Magagnin (2023).
Planejamento integrado	4 Planejamento integrado	O plano apresenta as diretrizes para a implantação de um planejamento integrado da política de mobilidade urbana municipal, alinhando-a com as respectivas políticas setoriais: política de desenvolvimento urbano, de habitação, de saneamento básico, de planejamento e gestão do uso do solo.	Costa (2008); Magagnin (2008); Lei Federal Nº 12.587/2012 (Brasil, 2012); Brasil (2015); Chakhtoura; Pojani (2016); Braga (2018); Schettino (2018); Amorim (2019); Kiba-Janiak; Witkowski (2019); Damidavičius; Burinskienė; Ušpalytė–Vitkūnienė (2019); Machado (2019); Silva; Galves (2021); Cavalcante; Loureiro; Lopes; Freitas (2022); Magagnin (2023).
Planejamento do sistema viário	5 Circulação viária - segurança e humanização	O plano apresenta diretrizes para o desenvolvimento da circulação viária de forma segura e humanizada.	Magagnin (2008); Lei Federal Nº 12.587/2012 (Brasil, 2012); Brasil (2015); Chakhtoura; Pojani (2016); Burinskienė; Gaučė; Damidavičius (2017); Braga (2018); Mozos-Blanco; Pozo-Menéndez; Arce-Ruiz; Baucells-Aletà (2018); Amorim (2019); Damidavičius; Burinskienė; Ušpalytė–Vitkūnienė (2019); Machado (2019); Rodrigues (2020); Magagnin (2023); Munkácsy; Földes; Miskolczi; Jászberényi (2024);.

Temas	Parâmetros	Definição dos parâmetros	Fonte dos parâmetros
	6 Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação	O plano apresenta a classificação, hierarquização e a organização da circulação.	Costa (2008); Magagnin (2008); Lei Federal N° 12.587/2012 (Brasil, 2012); Brasil (2015); Chakhtoura; Pojani (2016); Mondini (2016); Burinskienė; Gaučė; Damidavičius (2017); Braga (2018); Mozos-Blanco; Pozo-Menéndez; Arce-Ruiz; Baucells-Aletà (2018); Schettino (2018); Damidavičius; Burinskienė; Ušpalytė–Vitkūnienė (2019); Machado (2019); Magalhães; Rabay; Meira; Santos (2022); Magagnin (2023); Munkácsy; Földes; Miskolczi; Jászberényi (2024).
Mobilidade ativa	7 Implantação e qualificação de calçadas, passeios e áreas de circulação a pé	O plano apresenta a implantação e qualificação de infraestruturas, ações e estratégias voltadas a priorização e incentivo do deslocamento a pé.	Costa (2008); Magagnin (2008); Brasil (2015); Mondini (2016); Chakhtoura; Pojani (2016); Burinskienė; Gaučė; Damidavičius (2017); Mozos-Blanco; Pozo-Menéndez; Arce-Ruiz; Baucells-Aletà (2018); Amorim (2019); Machado (2019); Rodrigues (2020); Silva; Galves (2021); Magalhães; Rabay; Meira; Santos (2022); Magagnin (2023).
	8 Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas	O plano aborda a implantação e qualificação de infraestruturas, ações e estratégias voltadas para a priorização, incentivo e integração do transporte cicloviário.	Costa (2008); Magagnin (2008); Lei Federal N° 12.587/2012 (Brasil, 2012); Brasil (2015); Chakhtoura; Pojani (2016); Mondini (2016); Burinskienė; Gaučė; Damidavičius (2017); Mozos-Blanco; Pozo-Menéndez; Arce-Ruiz; Baucells-Aletà (2018); Amorim (2019); Machado (2019); Rodrigues (2020); Silva; Galves (2021); Magalhães; Rabay; Meira; Santos (2022); Magagnin (2023).
	9 Acessibilidade Universal	O plano apresenta diretrizes para alcançar a acessibilidade universal.	Costa (2008); Magagnin (2008); Lei Federal N° 12.587/2012 (Brasil, 2012); Brasil (2015); Chakhtoura; Pojani (2016); Mondini (2016); Braga (2018); Mozos-Blanco; Pozo-Menéndez; Arce-Ruiz; Baucells-Aletà (2018); Burinskienė; Gaučė; Damidavičius (2017); Amorim (2019); Damidavičius; Burinskienė; Ušpalytė–Vitkūnienė (2019); Kiba-Janiak; Witkowski (2019); Cavalcante; Loureiro; Lopes; Freitas (2022); Magalhães; Rabay; Meira; Santos (2022); Magagnin (2023).

Temas	Parâmetros	Definição dos parâmetros	Fonte dos parâmetros
Sistemas de transportes urbanos	10 Transporte Público Coletivo	O plano apresenta diretrizes com relação a disponibilidade, qualidade, regulamentação, fiscalização e integração do transporte público coletivo.	Costa (2008); Lei Federal N° 12.587/2012 (Brasil, 2012); Chakhtoura; Pojani (2016); Mondini (2016); Burinskienė; Gaučė; Damidavičius (2017); Braga (2018); Mozos-Blanco; Pozo-Menéndez; Arce-Ruiz; Baucells-Aletà (2018); Amorim (2019); Damidavičius; Burinskienė; Ušpalytė–Vitkūnienė (2019); Machado (2019); Rodrigues (2020); Silva; Galves (2021); Magagnin (2023).
	11 Tipos de serviços de transporte público coletivo	O plano elenca os diversos tipos de transporte coletivo existentes na cidade, bem como aqueles a serem implantados no município ou entre municípios (regiões metropolitanas).	Lei Federal N° 12.587/2012 (Brasil, 2012); Magagnin (2023).
	12 Priorização do transporte coletivo	O plano estabelece diretrizes para a priorização do transporte público coletivo em relação ao transporte individual motorizado privado.	Brasil (2015); Magagnin (2023).
	13 Política tarifária	O plano estabelece diretrizes para a regulamentação da política tarifária dos transportes públicos coletivos (TPC).	Costa (2008); Lei Federal N° 12.587/2012 (Brasil, 2012); Brasil (2015); Magagnin (2023).
	14 Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados	O plano estabelece diretrizes para a integração dos modos de transporte público e privado, tanto motorizados quanto não motorizados.	Costa (2008); Lei Federal N° 12.587/2012 (Brasil, 2012); Mondini (2016); Mozos-Blanco; Pozo-Menéndez; Arce-Ruiz; Baucells-Aletà (2018); Amorim (2019); Damidavičius; Burinskienė; Ušpalytė–Vitkūnienė (2019); Machado (2019); Rodrigues (2020); Magagnin (2023).
	15 Transporte Escolar	O plano estabelece diretrizes e regulamentações para o transporte escolar municipal.	Magagnin (2023).
	16 Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural	O plano estabelece diretrizes para o planejamento da mobilidade urbana nas áreas rurais, abrangendo o deslocamento escolar, de passageiros e de carga.	Brasil (2015); Magagnin (2023).
Transporte individual motorizado	17 Serviços de transporte individual motorizado	O plano estabelece diretrizes para os serviços de transporte individual motorizado.	Costa (2008); Magagnin (2023).
	18 Tipos de serviços de transporte individual motorizado	O plano elenca os tipos de serviços de transporte individual motorizado existentes ou a serem implantados no município ou entre municípios (regiões metropolitanas).	Magagnin (2023).

Temas	Parâmetros	Definição dos parâmetros	Fonte dos parâmetros
	19 Áreas de estacionamentos públicos e privados	O plano apresenta diretrizes para estacionamentos públicos e privados.	Lei Federal N° 12.587/2012 (Brasil, 2012); Chakhtoura; Pojani (2016); Mondini (2016); Burinskienė; Gaučė; Damidavičius (2017); Mozos-Blanco; Pozo-Menéndez; Arce-Ruiz; Baucells-Aletà (2018); Schettino (2018); Machado (2019); Magagnin (2023).
	20 Instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado	O plano estabelece diretrizes para o controle e o desestímulo ao uso do transporte individual motorizado.	Brasil (2015); Magagnin (2023).
	21 Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada	O plano estabelece diretrizes para a restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários específicos.	Lei Federal N° 12.587/2012 (Brasil, 2012); Magagnin (2023).
	22 Transporte de carga	O plano estabelece diretrizes para o controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, incluindo a concessão de prioridades e restrições.	Costa (2008); Lei Federal N° 12.587/2012 (Brasil, 2012); Brasil (2015); Burinskienė; Gaučė; Damidavičius (2017); Amorim (2019); Machado (2019); Rodrigues (2020); Magagnin (2023).
Planejamento complementar	23 Indicação de elaboração de planos complementares de mobilidade urbana	O plano recomenda a elaboração de planos complementares de mobilidade urbana, como o Plano de calçadas, Plano de ciclovias, Plano de transporte público, Plano de micro acessibilidade para o entorno de áreas escolares, entre outros.	Burinskienė; Gaučė; Damidavičius (2017); Magalhães; Rabay; Meira; Santos (2022).
Gestão da mobilidade urbana	24 Polos geradores de viagens	O plano estabelece diretrizes para regulamentação e controle de polos geradores de viagem.	Lei Federal N° 12.587/2012 (Brasil, 2012); Magagnin (2023).
	25 Relatório ou estudo de Impacto de Trânsito	O plano estabelece regulamentação para produção de relatórios ou estudos de impacto de trânsito.	Magagnin (2023).
	26 Relatório ou estudo de Impacto Ambiental	O plano estabelece regulamentação para produção de relatórios ou estudos de impacto ambiental.	Costa (2008); Magagnin (2023).
	27 Relatório ou estudo de Impacto de Vizinhança	O plano estabelece regulamentação para produção de relatórios ou estudos de impacto de vizinhança.	Magagnin (2023).
	28 Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do plano de mobilidade urbana	O plano estabelece a sistemática de avaliação e o período de atualização periódica do plano de mobilidade urbana.	Lei Federal N° 12.587/2012 (Brasil, 2012); Brasil (2015); Mozos-Blanco; Pozo-Menéndez; Arce-Ruiz; Baucells-Aletà (2018); Schettino (2018); Magalhães; Rabay; Meira; Santos (2022); Magagnin (2023).

Temas	Parâmetros	Definição dos parâmetros	Fonte dos parâmetros
	29 Mobilidade inteligente	O plano estabelece diretrizes para o planejamento de uma mobilidade inteligente, contemplando novas tecnologias veiculares, sistemas de transporte inteligentes, uso de dados para otimizar a mobilidade urbana e a inclusão e regulamentação de novos serviços de mobilidade.	Magagnin (2008); Chakhtoura; Pojani (2016); Burinskienė; Gaučė; Damidavičius (2017); Mozos-Blanco; Pozo-Menéndez; Arce-Ruiz; Baucells-Aletà (2018); Amorim (2019); Damidavičius; Burinskienė; Ušpalytė-Vitkūnienė (2019); Kiba-Janiak; Witkowski (2019); Magagnin (2023); Munkácsy; Földes; Miskolczi; Jászberényi (2024).
Educação	30 Mudança comportamental	O plano estabelece diretrizes para campanhas educativas voltadas à promoção e incentivo a mobilidade urbana sustentável.	Costa (2008); Banister (2008); Chakhtoura; Pojani (2016); Mondini (2016); Burinskienė; Gaučė; Damidavičius (2017); Kiba-Janiak; Witkowski (2019); Damidavičius; Burinskienė; Ušpalytė-Vitkūnienė (2019).
Estrutura institucional	31 Estruturação institucional	O plano estabelece a estrutura e/ou modifica a estrutura hierárquica institucional responsável pelo gerenciamento da mobilidade urbana no município.	Brasil (2015); Magagnin (2023).
	32 Presença de Conselho de Trânsito ou Mobilidade	O plano prevê a criação de um conselho de trânsito ou mobilidade para auxiliar na gestão e monitoramento da política de mobilidade municipal.	Magagnin (2023).

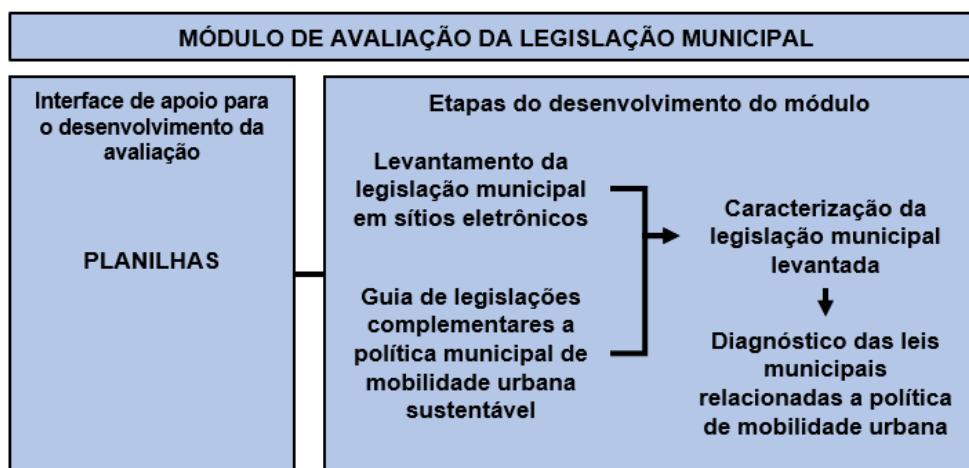
Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Para a aplicação deste instrumento, é importante que o aplicador conheça este conjunto de parâmetros, e caso necessário, consulte o quadro anterior diversas vezes durante a aplicação, uma vez que essa estrutura estará presente nas etapas de cada módulo.

3.2.2 Módulo de Avaliação da Legislação Municipal

O Módulo de Avaliação da Legislação Municipal inicia-se com o levantamento da legislação municipal relacionada com à mobilidade urbana sustentável, em sítios eletrônicos institucionais, orientado por um quadro que apresenta um conjunto de legislações a serem verificadas. Após o levantamento destas leis municipais, realiza-se a caracterização das leis, seguida, pelo diagnóstico destas normas municipais (Figura 4).

Figura 4: Fluxograma da aplicação do Módulo de Avaliação da Legislação Municipal



Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Para orientar o levantamento da legislação municipal, foi desenvolvido, com base na experiência adquirida durante a aplicação deste instrumento, um quadro de legislações complementares à política municipal de mobilidade urbana, que devem ser verificadas no município em que a aplicação está sendo realizada (Quadro 6).

Este quadro apresenta as sugestões de legislações, os parâmetros que elas estão relacionadas, baseado nos parâmetros aplicados neste trabalho, e é determinado o porte das cidades que devem possuir este tipo de legislação. Esta classificação foi desenvolvida com auxílio das informações do quadro de incidência provável de tema por classe de cidades desenvolvido pelo Ministério das Cidades (Brasil, 2015)¹. É importante ressaltar que este quadro apresenta sugestões de legislações, cuja seleção pode variar de acordo com o perfil de cada cidade.

Quadro 6: Guia de legislações complementares a política municipal de mobilidade urbana sustentável

Legislação	Parâmetros relacionados	Porte da cidade		
		Pequeno	Médio	Grande
Plano de Mobilidade Urbana Sustentável	Todos	✓	✓	✓
Plano Diretor Municipal	Todos	✓	✓	✓
Plano Viário Municipal	Planejamento do sistema viário Parâmetro 5: Circulação viária – segurança e humanização ... Parâmetro 6: Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação.	✓	✓	✓
Regulamentação de calçadas, passeios e áreas de circulação a pé	Mobilidade ativa Parâmetro 7: Implementação e qualificação de calçadas, passeios e áreas de circulação a pé.	✓	✓	✓
Regulamentação de	Mobilidade ativa	✓	✓	✓

¹ O quadro mencionado é o “Quadro 10 – Incidência provável de tema por classe de cidades”, apresentado no capítulo 8 do Caderno de Referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana (Brasil, 2015).

Legislação	Parâmetros relacionados	Porte da cidade		
		Pequeno	Médio	Grande
ciclovias, ciclofaixas e ciclo-rotas	Parâmetro 8: Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas.			
Legislação de acessibilidade	Mobilidade ativa Parâmetro 9: Acessibilidade Universal	✓	✓	✓
Regulamentação do Transporte Público Coletivo	Sistemas de transportes urbanos Parâmetro 10: Transporte Público Coletivo Parâmetro 11: Tipos de serviços de transporte público coletivo.	✓	✓	✓
Legislação de acessibilidade no Transporte Público Coletivo	Sistemas de transportes urbanos Parâmetro 9: Acessibilidade universal. Parâmetro 10: Transporte Público Coletivo.	✓	✓	✓
Regulamentação da Política Tarifária	Sistemas de transportes urbanos Parâmetro 12: Priorização do transporte coletivo. Parâmetro 13: Política tarifária.	✓	✓	✓
Regulamentação dos serviços de transporte individual motorizado	Transporte individual motorizado Parâmetro 17: Serviços de transporte individual motorizado. Parâmetro 18: Tipos de serviços de transporte individual motorizado.		✓	✓
Regulamentação de estacionamentos públicos e/ou privados	Transporte individual motorizado Parâmetro 19: Áreas de estacionamentos públicos e privados	✓	✓	✓
Regulamentação para o controle da circulação do transporte individual motorizado	Transporte individual motorizado Parâmetro 20: Instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado. Parâmetro 21: Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada.		✓	✓
Regulamentação de planos complementares a mobilidade urbana	Planejamento complementar Parâmetro 23: Indicação de elaboração de planos complementares a mobilidade urbana.	✓	✓	✓
Regulamentação do transporte escolar municipal	Sistemas de transportes urbanos Parâmetro 15: Transporte Escolar.	✓	✓	✓
Regulamentação do transporte de carga	Transporte individual motorizado Parâmetro 22: Transporte de carga.	✓	✓	✓
Regulamentação do transporte (coletivo e escolar) na área rural	Sistemas de transportes urbanos Parâmetro 16: Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural.	✓	✓	✓
Regulamentação para aprovação de polos geradores de viagens	Gestão da mobilidade urbana Parâmetro 24: Polos geradores de viagens.	✓	✓	✓
Regulamentação do relatório ou estudo de impacto de trânsito	Gestão da mobilidade urbana Parâmetro 25: Relatório ou estudo de Impacto de Trânsito.	✓	✓	✓
Regulamentação do relatório ou estudo de impacto ambiental	Gestão da mobilidade urbana Parâmetro 26: Relatório ou estudo de Impacto Ambiental.	✓	✓	✓
Regulamentação do relatório ou estudo de Impacto de vizinhança	Gestão da mobilidade urbana Parâmetro 27: Relatório ou estudo de Impacto de Vizinhança.	✓	✓	✓

Legislação	Parâmetros relacionados	Porte da cidade		
		Pequeno	Médio	Grande
Regulamentação do conselho de trânsito ou mobilidade	Estrutura institucional Parâmetro 32: Presença de Conselho de Trânsito ou Mobilidade.	✓	✓	✓
Regulamentação relacionada a medidas de mobilidade inteligente	Gestão da mobilidade urbana Parâmetro 29: Mobilidade inteligente.		✓	✓
Legenda: Pequeno (Cidade de pequeno porte: até 100 mil hab.); Médio (Cidade de médio porte: 100.001 a 500 mil hab.); Grande (Cidade de grande porte: acima de 500.001 hab.).				

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Esse levantamento resulta em um inventário da legislação urbana municipal, permitindo ao aplicador compreender as normas que regem os serviços de transporte e trânsito no município, identificar oportunidades de melhoria e ter clareza sobre as ações potenciais que podem ser implementadas para aprimorar esses serviços (Brasil, 2015).

A pesquisa deve ser conduzida nos sites da prefeitura municipal, da câmara municipal e no portal 'Leis Municipais'². Para realizar a busca das legislações relacionadas à mobilidade urbana no portal Leis Municipais, sugere-se utilizar o filtro de legislações por assunto, que abrange 17 tópicos definidos pelo próprio portal. Para esta pesquisa são indicados os assuntos: "Urbanística", "Trânsito" e "Transporte". Com os dados coletados, realiza-se a caracterização dos documentos com base nos seguintes critérios de avaliação: nome da legislação, tema da lei, ano de aprovação, site disponível, alterações vigentes, presença de anexos e parâmetros principais - de acordo com os parâmetros previamente definidos.

O Quadro 7 apresenta uma proposta disponível no formato de planilha, para auxiliar na organização dos dados levantados. No caso apresentado, dois municípios são avaliados simultaneamente, de forma que se possam comparar as informações entre suas legislações.

² Portal Leis Municipais é uma plataforma que disponibiliza leis municipais das Prefeituras e Câmaras municipais do Brasil. Site disponível em: <leismunicipais.com.br>.

Quadro 7: Modelo da Planilha “Legislações Municipais relacionadas à Mobilidade Urbana”

“Nome do município 1”							“Nome do município 2”						
Legislação	Tema da lei	Ano de aprovação	Site disponível	Alterações vigentes	Presença de documentos complementares	Parâmetros principais	Legislação	Tema da lei	Ano de aprovação	Site disponível	Alterações vigentes	Presença de documentos complementares	Parâmetros principais
“Nome da legislação”	Plano de Mobilidade Urbana	“Ano”	“Site em que a legislação está disponível”	“Não / Sim (ano da última alteração)”	“Sim / Não”	“Nome dos principais parâmetros presentes”	“Nome da legislação”	Plano de Mobilidade Urbana	“Ano”	“Site em que a legislação está disponível”	“Não / Sim (ano da última alteração)”	“Sim / Não”	“Nome dos principais parâmetros presentes”
“Nome da legislação”	“Tema que a legislação trata”	“Ano”	“Site em que a legislação está disponível”	“Não / Sim (ano da última alteração)”	“Sim / Não”	“Nome dos principais parâmetros presentes”	“Nome da legislação”	“Tema que a legislação trata”	“Ano”	“Site em que a legislação está disponível”	“Não / Sim (ano da última alteração)”	“Sim / Não”	“Nome dos principais parâmetros presentes”
“Nome da legislação”	“Tema que a legislação trata”	“Ano”	“Site em que a legislação está disponível”	“Não / Sim (ano da última alteração)”	“Sim / Não”	“Nome dos principais parâmetros presentes”	“Nome da legislação”	“Tema que a legislação trata”	“Ano”	“Site em que a legislação está disponível”	“Não / Sim (ano da última alteração)”	“Sim / Não”	“Nome dos principais parâmetros presentes”
“Nome da legislação”	“Tema que a legislação trata”	“Ano”	“Site em que a legislação está disponível”	“Não / Sim (ano da última alteração)”	“Sim / Não”	“Nome dos principais parâmetros presentes”	“Nome da legislação”	“Tema que a legislação trata”	“Ano”	“Site em que a legislação está disponível”	“Não / Sim (ano da última alteração)”	“Sim / Não”	“Nome dos principais parâmetros presentes”
“Nome da legislação”	“Tema que a legislação trata”	“Ano”	“Site em que a legislação está disponível”	“Não / Sim (ano da última alteração)”	“Sim / Não”	“Nome dos principais parâmetros presentes”	“Nome da legislação”	“Tema que a legislação trata”	“Ano”	“Site em que a legislação está disponível”	“Não / Sim (ano da última alteração)”	“Sim / Não”	“Nome dos principais parâmetros presentes”
...

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Além da caracterização, as legislações selecionadas também farão parte da etapa de diagnóstico das leis municipais. Nessa análise, o conteúdo das leis complementares que influenciam na política de mobilidade urbana municipal é comparado ao conteúdo do plano de mobilidade urbana, com o objetivo de identificar as temáticas presentes ou ausentes no plano e nas leis complementares. A avaliação é realizada por meio de respostas dicotômicas; caso alguma temática não se relacione com uma legislação específica, a resposta NA (Não se aplica) será utilizada (Tabela 4).

Cada legislação deve ser avaliada por meio de uma leitura rápida, complementada pela pesquisa de palavras-chave, com o objetivo de identificar os parâmetros presentes em cada documento. A análise da legislação visa verificar se a política de mobilidade urbana do(s) município(s) avaliado(s) incorporou os requisitos mínimos estabelecidos pela Lei Federal N° 12.587/2012, além de outros temas relevantes nas atuais discussões sobre mobilidade urbana sustentável.

É importante ressaltar que este módulo pode ser revisitado durante a aplicação do instrumento, permitindo a inclusão de legislações que não foram encontradas na primeira pesquisa. Além disso, a interpretação dos resultados de cada módulo deve ser realizada de forma integrada, considerando a relação entre as diferentes etapas do processo. A análise contínua e a comparação dos resultados são fundamentais para garantir uma avaliação abrangente e precisa da política de mobilidade urbana.

Tabela 4: Modelo da Planilha “Diagnóstico das Leis relacionadas à Mobilidade Urbana”

Parâmetro aderente a lei complementar	Tema da Lei									
	PlanMob	Plano Diretor	Planejamento do sistema viário	Mobilidade ativa	Sistemas de transportes urbanos	Transporte individual motorizado	Planejamento complementar	Gestão da mobilidade urbana	Educação	Estrutura institucional
1 Princípios da PNMU	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA
2 Objetivos da PNMU	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA
3 Diretrizes da PNMU	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA
4 Planejamento integrado	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA
5 Circulação viária – segurança e humanização	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA
6 Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA
7 Implantação e qualificação de calçadas, passeios e áreas de circulação a pé	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA
8 Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA
9 Acessibilidade Universal	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA
10 Transporte Público Coletivo	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA
11 Tipos de serviços de transporte público coletivo	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA
12 Priorização do transporte coletivo	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA
13 Política tarifária	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA
14 Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA
15 Transporte escolar	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA
16 Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA
17 Serviços de transporte individual motorizado	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA
18 Tipos de serviços de transporte individual motorizado	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA
19 Áreas de estacionamentos públicos e privados	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA
20 Instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA
21 Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA
22 Transporte de carga	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA
23 Indicação de elaboração de planos complementares de mobilidade urbana	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA
24 Polos geradores de viagens	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA
25 Relatório ou estudo de Impacto de Trânsito	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA
26 Relatório ou estudo de Impacto Ambiental	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA	Sim / Não / NA
...
% de parâmetros atendidos	X%	X%	X%	X%	X%	X%	X%	X%	X%	X%

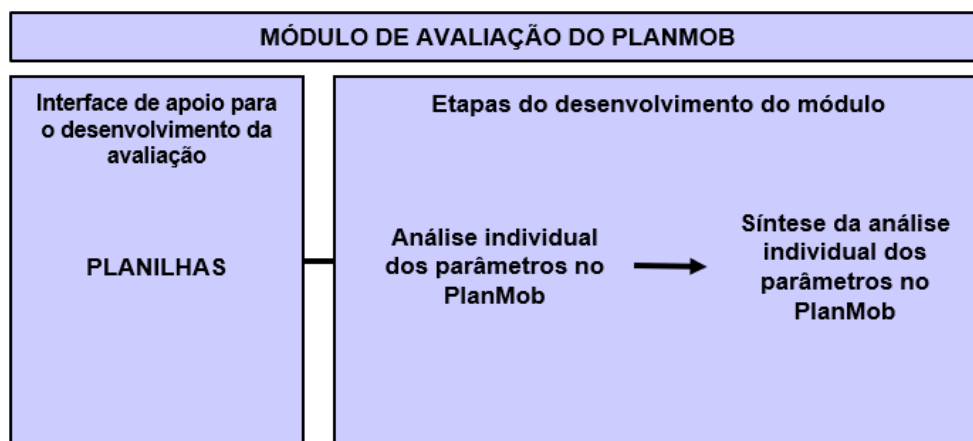
Legenda das leis: “Nome completo das legislações”

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

3.2.3 Módulo de Avaliação do PlanMob

O Módulo de Avaliação do PlanMob é conduzido por meio de uma abordagem qualitativa, utilizando a técnica de análise de conteúdo para avaliar a incorporação de cada um dos parâmetros apresentados no Quadro 5, no Plano de Mobilidade Urbana do Município estudado. Essa técnica permite identificar a presença ou ausência dos temas, além de analisar o teor de seu conteúdo, confrontando-o com a Lei Federal de Mobilidade Urbana e outros documentos disponibilizados pela SeMob, que orientam essa avaliação. Após a análise individual dos parâmetros no PlanMob, é proposta a síntese desta análise. Ambas as etapas são desenvolvidas por meio de planilhas (Figura 5).

Figura 5: Fluxograma da aplicação do Módulo de Avaliação do PlanMob



Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Para o desenvolvimento da análise individual dos parâmetros no PlanMob, propõe-se o uso de uma planilha, na qual as informações são organizadas por meio do preenchimento de fichas individuais para cada parâmetro (Quadro 8). Nessas fichas, a avaliação é dividida entre a análise do parâmetro no corpo da lei e no respectivo documento complementar.

Destaca-se que a utilização de certos parâmetros varia conforme o porte do município. Nesse sentido, foi elaborado um quadro (Quadro 6, apresentado no item 3.2.2), com base em informações disponibilizadas pelo Ministério das Cidades, que define quais parâmetros se encaixam cada tamanho de cidade (Brasil, 2015). No entanto, é importante ressaltar que, apesar das recomendações baseadas no porte da cidade, cada município deve definir os parâmetros a serem adotados levando em consideração sua realidade territorial e a infraestrutura de transportes disponíveis. A avaliação deve ser adaptada conforme as especificidades locais, como a densidade populacional, a extensão da rede de transporte e a diversidade dos serviços oferecidos, garantindo que a política de mobilidade urbana seja efetiva e adequada às necessidades da população.

A primeira etapa para o preenchimento da ficha consiste em localizar os trechos do PlanMob que correspondem ao parâmetro que está sendo avaliado. Essas informações devem ser registradas no campo “Transcrição do parâmetro”. A transcrição dos trechos relevantes é importante, pois facilita o processo de avaliação nos módulos subsequentes, permitindo que o aplicador, ao interpretar os resultados do instrumento, possa consultar com mais facilidade o conteúdo previamente analisado.

Na avaliação são analisadas as características apresentadas no Quadro 8, as quais foram elaboradas com o auxílio das características de análise propostas no estudo de Affonso e Magagnin (2022). Os principais tópicos são:

- **Transcrição do texto:** Esta característica se refere à forma como o parâmetro é descrito no documento, em comparação com a Lei Federal N° 12.587/2012, os cadernos de apoio do Ministério das Cidades e o documento complementar do próprio plano. Avalia-se se o parâmetro é uma **transcrição direta** (quando apresenta uma cópia literal do texto disponível nas legislações de referência); uma **transcrição parcial** (quando o texto é semelhante ao das legislações, mas não idêntico) ou uma **interpretação de lei** (quando o texto apresenta as mesmas ideias, mas sem uma cópia direta perceptível), e qual a texto está associado.
- **Conteúdo do parâmetro:** Esta característica avalia se o conteúdo do parâmetro é apresentado de forma **geral** ou **parcial**. A classificação está associada na definição apresentada para cada parâmetro no Quadro 5. Se o corpo da lei abordar todos os pontos mencionados na definição do parâmetro, ele é classificado como “geral”; caso contrário, é considerado “parcial”.
- **Abordagem territorial:** Esta característica permite identificar o escopo territorial do parâmetro. Ele pode ser descrito no texto de **forma difusa**, quando se refere à cidade como um todo, sem especificar regiões, ou de **forma setorizada**, quando abrange uma área específica da cidade, com a menção de bairros ou zonas.
- **Apresentação do parâmetro:** Esta característica verifica se o parâmetro é apresentado como uma **diretriz** ou uma **proposta urbana**. Se o texto indicar as orientações de forma geral, é classificado como diretriz; caso apresente informações detalhadas sobre ações a serem realizadas, e determinando locais específicos, é classificado como proposta.

Para identificar se o parâmetro se encaixa em cada característica são utilizadas respostas dicotômicas, e algumas delas apresentam campos para complementar a resposta. As respostas binárias permitem a comparação dos resultados entre os parâmetros avaliados e entre diferentes planos avaliados.

O corpo da lei utiliza todas as características definidas para realizar sua análise. Além disso, também é analisado o documento complementar que pode acompanhar o plano. Esse documento pode ser um anexo à lei ou um material disponibilizado pela prefeitura, que pode ou não, estar referenciado na legislação. Por isso, é importante verificar a existência desse documento antes de iniciar a avaliação.

Na análise dos parâmetros presentes no documento complementar, os aspectos avaliados dependem de sua localização no texto, que pode ser na introdução, no diagnóstico ou no prognóstico. Essa localização é definida conforme a estrutura de cada documento complementar, sendo estabelecida antes de iniciar a avaliação. Caso o parâmetro não esteja presente em uma das seções, os campos correspondentes devem permanecer em branco.

As características avaliadas seguem as definições mencionadas anteriormente. Na seção da introdução, é avaliada a transcrição do texto, verificando como o parâmetro é descrito. No diagnóstico, são avaliados o conteúdo do parâmetro, ou seja, se ele é abordado de forma geral ou detalhada, e a abordagem territorial, observando se é difusa ou setORIZADA. No prognóstico, são avaliadas a abordagem territorial e a apresentação do parâmetro, com ênfase na forma como ele é proposto (diretriz ou proposta específica).

Outro aspecto avaliado é a presença de referências a outras legislações urbanas no plano (tanto no corpo da lei quanto no documento complementar) ao abordar o parâmetro em questão. As classificações possíveis para essa caracterização são: ausência de referência, referência direta ou referência indireta.

Quadro 8: Modelo de Planilha “Análise individual dos Parâmetros”

Parâmetro:	“Nome do parâmetro”			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: “Transcrição do texto no corpo da lei”			
	Introdução: “Transcrição do texto na introdução do documento complementar”			
	Diagnóstico: “Transcrição do texto no diagnóstico do documento complementar”			
	Prognóstico: “Transcrição do texto no prognóstico do documento complementar”			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Sim / Não	Sim / Não	Sim / Não		
“Nome da lei”	“Nome da lei”	“Nome da lei”	Sim / Não	Sim / Não
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa		Forma setORIZADA	Diretriz	Proposta
Sim / Não		Sim / Não		
“Nome dos bairros / zonas”			Sim / Não	Sim / Não
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				

Transcrição do texto			
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	
Sim / Não	Sim / Não	Sim / Não	
“Nome da lei”	“Nome da lei”	“Nome da lei”	
Diagnóstico			
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada
Sim / Não	Sim / Não	Sim / Não	Sim / Não
		“Nome dos bairros / zonas”	
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
Sim / Não	Sim / Não	Sim / Não	Sim / Não
“Nome dos bairros / zonas”			
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta		Referência indireta
Sim / Não	Sim / Não		Sim / Não
	“Nome da lei”		“Nome da lei”

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Para oferecer uma visão geral das informações coletadas na análise individual de cada parâmetro, propõe-se a criação de uma síntese, apresentada em forma de tabela. Nela, as informações de todos os parâmetros são organizadas com base em respostas dicotômicas. Caso algum parâmetro não tenha sido avaliado, o campo correspondente ficará em branco (Tabela 5 a 7).

Tabela 5: Modelo síntese da Planilha “Síntese da caracterização dos parâmetros dos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável - Parte 1”

Parâmetros	“Nome do município”							“Nome do município”						
	Localização do Parâmetro				Referência de outras legislações			Localização do Parâmetro				Referência de outras legislações		
	1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3
1 Princípios da PNMU														
2 Objetivos da PNMU														
3 Diretrizes da PNMU														
4 Planejamento Integrado														
5 Circulação viária – segurança e humanização														
6 Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação														
7 Implantação e qualificação de calçadas, passeios e áreas de circulação a pé														
8 Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas														
9 Acessibilidade Universal														
10 Transporte Público Coletivo														
11 Tipos de serviços de transporte coletivo														
12 Priorização do transporte coletivo														
13 Política Tarifária														
...
Resultados em %														
Legenda: 1.1. Corpo da lei; 1.2. Anexo (Introdução); 1.3. Anexo (Diagnóstico); 1.4. Anexo (Prognóstico); 2.1. Ausência de referência; 2.2. Referência direta; 2.3. Referência indireta; S – Sim; N – Não; “-” – Vazio.														

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Tabela 6: Modelo síntese da Planilha “Síntese da caracterização dos parâmetros dos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável - Parte 2”

Parâmetros	“Nome do município”										“Nome do município”									
	Corpo da lei										Corpo da lei									
	Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro			Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro		
	3.1	3.2	3.3	4.1	4.2	5.1	5.2	6.1	6.2	3.1	3.2	3.3	4.1	4.2	5.1	5.2	6.1	6.2		
1 Princípios da PNMU																				
2 Objetivos da PNMU																				
3 Diretrizes da PNMU																				
4 Planejamento Integrado																				
5 Circulação viária – segurança e humanização																				
6 Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação																				
7 Implantação e qualificação de calçadas, passeios e áreas de circulação a pé																				
8 Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas																				
9 Acessibilidade Universal																				
10 Transporte Público Coletivo																				
11 Tipos de serviços de transporte coletivo																				
...	
Resultados em %																				
Legenda: 3.1. Transcrição direta de lei; 3.2. Transcrição parcial de lei; 3.3. Interpretação de lei; 4.1. Apresentação geral do parâmetro; 4.2. Apresentação parcial do parâmetro; 5.1. Forma difusa; 5.2. Forma setorizada; 6.1. Diretriz; 6.2. Proposta; S – Sim; N – Não; “-” – Vazio.																				

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Tabela 7: Modelo síntese da Planilha “Síntese da caracterização dos parâmetros dos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável - Parte 3: forma de avaliação no Documento Complementar”

Parâmetro	“Nome do município”										“Nome do município”												
	Introdução			Diagnóstico				Prognóstico			Introdução			Diagnóstico				Prognóstico					
	Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro			
	1.1	1.2	1.3	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5.1	5.2	1.1	1.2	1.3	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5.1	5.2	
1 Princípios da PNMU																							
2 Objetivos da PNMU																							
3 Diretrizes da PNMU																							
4 Planejamento Integrado																							
5 Circulação viária – segurança e humanização																							
6 Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação																							
7 Implantação e qualificação de calçadas, passeios e áreas de circulação a pé																							
8 Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas																							
9 Acessibilidade Universal																							
10 Transporte Público Coletivo																							
...
Resultados em %																							

Legenda:
1.1. Transcrição direta de lei; 1.2. Transcrição parcial de lei; 1.3. Interpretação de lei; 2.1. Apresentação geral do parâmetro; 2.2. Apresentação parcial do parâmetro; 3.1. Forma difusa; 3.2. Forma setorizada; 4.1. Forma difusa; 4.2. Forma setorizada; 5.1. Diretriz; 5.2. Proposta; S – Sim; N – Não; “-” – Vazio.

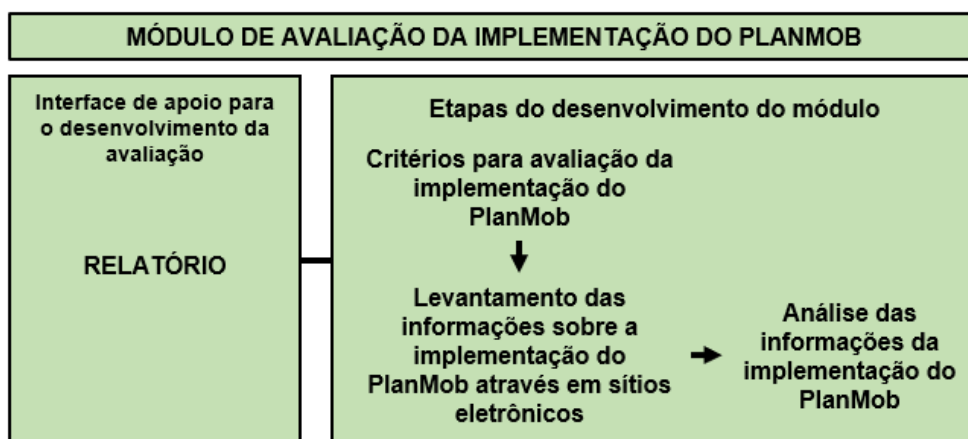
Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

3.2.4 Módulo de Avaliação da Implementação do PlanMob

O Módulo de Avaliação da Implementação do PlanMob tem como objetivo observar os efeitos concretos da implementação e verificar como o planejamento se reflete na política municipal de mobilidade urbana. Esse módulo complementa a análise do conteúdo do PlanMob, permitindo entender os impactos do planejamento na realidade local. Os resultados obtidos ajudam a identificar as lacunas e os pontos fortes do planejamento da mobilidade urbana, com base nos parâmetros previamente avaliados (Quadro 5). Esta análise possibilita compreender os efeitos do planejamento em diferentes áreas da cidade, investigando como os parâmetros definidos no plano se materializam no ambiente urbano. A avaliação é direcionada tanto para a área central quanto para algumas regiões periféricas, com o objetivo de verificar a aplicação das diretrizes em contextos urbanos diversos e identificar possíveis desigualdades na implementação das ações propostas.

Diferente dos outros módulos, neste módulo a apresentação dos resultados é realizada por meio de um relatório. A análise da implementação do PlanMob é conduzida com base em um conjunto de critérios pré-definidos, e as informações necessárias são levantadas para avaliar a efetividade da implementação do plano (Figura 6).

Figura 6: Fluxograma da aplicação do Módulo de Avaliação da Implementação do PlanMob



Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

A análise da implementação do PlanMob envolve a coleta de informações complementares de diferentes fontes e ferramentas, que contribuem para a avaliação da política municipal de mobilidade urbana. Os dados podem ser obtidos por meio de levantamentos estatísticos, mapeamento de infraestruturas, notícias relacionadas aos parâmetros avaliados, sites, legislações complementares e imagens provenientes de ferramentas digitais online ou fotografia e observação em campo. Como nem todos os parâmetros avaliados se materializam fisicamente, sugere-se o uso de outras formas de levantamento, como notícias e dados estatísticos, que permitem verificar o desenvolvimento de medidas relacionadas à gestão.

As ferramentas para realizar esse levantamento são diversas, e variam de acordo com a disponibilidade dos dados e os recursos tecnológicos disponíveis no município analisado. As principais formas de apresentação destes resultados incluem imagens, gráficos, tabelas (dados estatísticos) e mapas (dados em SIG – Sistema de Informação Geográfica).

Para realizar esta análise, sugere-se duas abordagens de pesquisa: (i) verificação de questões específicas apresentadas nos resultados das avaliações individuais dos parâmetros, incluindo as medidas ou propostas apresentadas; e (ii) avaliação de critérios pré-definidos em cada parâmetro (Quadro 9). É importante ressaltar que alguns parâmetros não podem ser avaliados por meio deste tipo de levantamento, como, por exemplo, a incorporação dos princípios, objetivos e diretrizes da PNMU no plano. Nesses casos, esses parâmetros não serão analisados.

Quadro 9: Critérios para avaliação dos parâmetros no Módulo Avaliação da Implementação do PlanMob

Tema	Parâmetros	Definição	Critérios de avaliação	Fonte de dados
Premissas	1 Princípios da PNMU (Premissas da PNMU)	A PMMU incorpora os princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana Brasileira, conforme estabelecido no Art. 5º da Lei Federal N° 12.587/2012.	Não se aplica, pois a avaliação se restringe à análise das normas legais.	-
	2 Objetivos da PNMU (Premissas da PNMU)	A PMMU inclui os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana Brasileira, conforme descrito no Art. 6º da Lei Federal N° 12.587/2012.	Não se aplica, pois a avaliação se restringe à análise das normas legais.	-
	3 Diretrizes da PNMU (Premissas da PNMU)	A PMMU detalha as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana Brasileira, conforme estabelecido no Art. 7º da Lei Federal N° 12.587/2012.	Não se aplica, pois a avaliação se restringe à análise das normas legais.	-
Planejamento integrado	4 Planejamento integrado (Gestão)	A PMMU incorpora de diretrizes para a implantação de um planejamento integrado da política de mobilidade urbana, alinhando-a com as respectivas políticas setoriais correspondentes: desenvolvimento urbano, habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo.	Conferir as secretarias da prefeitura envolvidas na avaliação para aprovação de um novo bairro.	Prefeitura.

Tema	Parâmetros	Definição	Crterios de avaliação	Fonte de dados
Planejamento do sistema viário	5 Circulação viária - segurança e humanização (Infraestrutura; educação)	A PMMU inclui diretrizes para o desenvolvimento da circulação viária de forma segura e humanizada.	Comparar os dados de acidentes antes e depois da implementação do PlanMob.	Polícia militar; Prefeitura; Detran; Senatran.
			Verificar as medidas de segurança viária implementadas após o PlanMob, incluindo intervenções na infraestrutura e a adoção de medidas de moderação de tráfego.	Observação direta (registros por Imagens).
			Identificar a implementação de campanhas educacionais voltadas para a educação no trânsito.	Prefeitura.
	6 Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação (Gestão)	A PMMU inclui a classificação, hierarquização e organização da circulação atualizada do município, ou referencia à lei que trata desse assunto.	Não se aplica, pois a avaliação se restringe à análise das normas legais.	-
Mobilidade Ativa	7 Implantação e qualificação de calçadas, passeios e áreas de circulação a pé (Infraestrutura e Gestão)	A PMMU inclui diretrizes para a implantação e qualificação de infraestruturas, ações e estratégias voltadas a priorização e incentivo ao deslocamento a pé.	Identificar e analisar as condições das calçadas, passeios e áreas de circulação a pé de diferentes locais da cidade (áreas consolidadas vs. áreas periféricas; áreas no entorno de equipamentos públicos vs. áreas residenciais).	Observação direta (registros por Imagens).
			A PMMU traz regulamentações para a qualificação das infraestruturas relacionadas ao deslocamento a pé.	Notícias; Prefeitura; Legislação.
			A PMMU incorporar a presença de planos complementares relacionados à circulação a pé, como por exemplo, o Plano de Calçadas.	Legislação; Prefeitura.
			Verificar a existência de planos complementares relacionados à circulação a pé e se foram elaborados e/ou implementados.	
	8 Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas (Infraestrutura, Gestão)	A PMMU inclui diretrizes para a implantação e qualificação de infraestruturas, ações e	Mapear as ciclovias e ciclofaixas antes e depois da implementação do plano.	Mapeamento.

Tema	Parâmetros	Definição	Critérios de avaliação	Fonte de dados
		estratégias voltadas para a priorização, incentivo e integração do transporte cicloviário.	Identificar e analisar as condições atuais das ciclovias e ciclofaixas em diferentes locais da cidade (áreas consolidadas vs. áreas periféricas; áreas no entorno de equipamentos públicos vs. áreas residenciais).	Observação direta (registros por Imagens).
		A PMMU incorpora a regulamentações para a qualificação das infraestruturas cicloviárias.	Analisar propostas e intervenções relacionadas à qualificação dessas infraestruturas.	Notícias; Prefeitura; Legislação.
		A PMMU inclui planos complementares relacionados à circulação cicloviária.	Verificar a existência de planos complementares relacionados à circulação de ciclistas e se foram implementados.	Legislação; Prefeitura.
	9 Acessibilidade Universal (Infraestrutura e Gestão)	A PMMU inclui diretrizes para promover a acessibilidade universal.	Analisar as condições das infraestruturas destinadas à circulação de pedestres e ao transporte público, no que diz respeito a promoção da acessibilidade universal, tanto no centro quanto em bairros periféricos e espaços públicos.	Observação direta (registros por Imagens).
			Avaliar a destinação de recursos para a acessibilidade universal no município.	Legislação; Prefeitura; Orçamento municipal.
Sistemas de transportes urbanos	10 Transporte Público Coletivo (Infraestrutura e Gestão)	A PMMU menciona sobre a disponibilidade do transporte público coletivo.	Mapeamento do transporte coletivo da cidade.	Mapeamento.
		A PMMU incorpora diretrizes relacionadas à qualidade, regulamentação e fiscalização do transporte público coletivo.	Analisar as condições do transporte coletivo.	Observação direta (registros por Imagens) sobre pontos de parada e terminais, veículos em operação, infraestrutura do sistema viário e trilhos, dentre outros aspectos.
			Alterações no transporte (carroceria ou tecnologia) antes e depois da implantação do plano.	Notícias; Prefeitura.

Tema	Parâmetros	Definição	Crerios de avaliaão	Fonte de dados
	11 Tipos de servios de transporte pblico coletivo (Premissa da Poltica de Transporte Pblico)	A PMMU e o plano elencam os diversos tipos de transporte coletivo existentes na cidade, bem como aqueles a serem implantados no municpio ou entre municpios (regies metropolitanas).	Não se aplica, pois a avaliaão se restringe à análise das normas legais.	-
	12 Priorizaão do transporte coletivo (Gestão e educaão)	A PMMU inclui diretrizes para a priorizaão do transporte pblico coletivo em relaão ao transporte individual motorizado privado.	Identificar a implementaão de aões educacionais e de gestão voltadas para priorizaão do transporte coletivo.	Prefeitura; Notícias.
			Verificar os dados de aumento ou reduão do uso do transporte.	Prefeitura.
	13 Poltica tarifária (Gestão)	A PMMU traz regulamentaão da poltica tarifária dos transportes pblicos coletivos (TPC).	Avaliar as variaões nas tarifas do transporte pblico coletivo antes e após a implementaão do PlanMob.	Prefeitura.
	14 Integraão dos modos de transporte pblico e destes com os privados e os não motorizados (Infraestrutura e Gestão)	A PMMU traz diretrizes para a integraão dos modos de transporte pblico e privado, tanto motorizados quanto não motorizados.	Analisar os instrumentos propostos para integrar os modos de transporte pblico, privado e os não motorizados nos principais pontos de embarque/desembarque.	Observaão direta (registros por Imagens).
	15 Transporte Escolar (Gestão e infraestrutura)	A PMMU incorpora diretrizes e regulamentaões para o transporte escolar municipal.	Avaliar os dados de servio de transporte escolar existente.	Prefeitura;
			Avaliar a qualidade do transporte escolar.	Observaão direta (registros por Imagens).
	16 Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural (Infraestrutura e Gestão)	A PMMU inclui diretrizes para o planejamento da mobilidade urbana nas áreas rurais, contemplando o transporte escolar, de passageiros e de carga.	Avaliar a qualidade da infraestrutura de transporte coletivo na área rural.	Notícias; Prefeitura; Observaão direta (registros por Imagens).
			Avaliar a disponibilidade de transporte coletivo pblico para a área rural, considerando a cobertura do servio e as condies de segurana.	Prefeitura.

Tema	Parâmetros	Definição	CrITÉrios de avaliaçŁo	Fonte de dados
Transporte Individual Motorizado	17 ServiçŁos de transporte individual motorizado (Infraestrutura e GestŁo)	A PMMU traz diretrizes para os serviçŁos de transporte individual motorizado.	Avaliar a adequaçŁo e disponibilidade da infraestrutura de apoio específica.	Prefeitura; ObservaçŁo direta (registros por Imagens).
			Avaliar a existŁncia de regulamentaçŁo específica da cidade.	Prefeitura.
	18 Tipos de serviçŁos de transporte individual motorizado (Premissas relacionadas aos serviçŁos de transporte individual motorizado)	O plano elenca os tipos de serviçŁos de transporte individual motorizado existentes ou a serem implantados no municŁpio ou entre municŁpios (regiŁes metropolitanas).	Avaliar os serviçŁos de transporte individual motorizado existentes na cidade, incluindo as empresas responsŁveis.	Prefeitura; pesquisas das empresas.
	19 Áreas de estacionamentos pŁblicos e privados (Infraestrutura e GestŁo)	A PMMU traz diretrizes e regulamentaçŁo para estacionamentos pŁblicos e privados.	Avaliar a localizaçŁo de estacionamentos pŁblicos e privados no centro e em regiŁes periféricas (áreas industriais), verificando sua adequaçŁo Łs normas vigentes.	Mapeamento; ObservaçŁo direta (registros por Imagens).
			Avaliar as regulamentaçŁes e/ou planos complementares para o gerenciamento de estacionamentos pŁblicos e/ou privados.	LegislaçŁo; Prefeitura.
20 Instrumentos para o controle e o desestŁmulo ao transporte individual motorizado (GestŁo e Educacional)	A PMMU inclui diretrizes para o controle e o desestŁmulo ao uso do transporte individual motorizado.	Avaliar os instrumentos propostos para o controle e desestŁmulo ao transporte individual motorizado.	Mapeamento. No Plano e na cidade - áreas de restriçŁo de circulaçŁo, zonas de baixa emissŁo, e polŁticas de pedŁgio urbano. Na cidade - infraestruturas que favoreçŁam o transporte coletivo e modos nŁo motorizados, como ciclovias, faixas exclusivas para ōnibus e zonas de pedestres. adequaçŁo de estacionament os pŁblicos e privados.	

Tema	Parâmetros	Definição	Crterios de avaliação	Fonte de dados
	21 Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada (Gestão)	A PMMU inclui diretrizes para a restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários específicos.	Identificar a presença de áreas com horários de acesso e circulação restrita ou controlada na cidade.	Mapeamento.
	22 Transporte de carga (Gestão)	A PMMU incorpora diretrizes para o controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, incluindo a concessão de prioridades e restrições.	Identificar a presença de rotas permitidas ou proibidas para cargas específicas, incluindo estacionamentos, rotas e áreas designadas.	Mapeamento.
Planejamento complementar	23 Indicação de elaboração de planos complementares de mobilidade urbana (Gestão)	O plano recomenda a elaboração de planos complementares de mobilidade urbana, como o Plano de calçadas, Plano de ciclovias, Plano de transporte público, Plano de micro acessibilidade para o entorno de áreas escolares, entre outros.	Verificar se os planos complementares propostos foram elaborados e implementados.	Prefeitura; Legislação
Gestão da mobilidade urbana	24 Polos geradores de viagens (Gestão)	A PMMU estabelece diretrizes para regulamentação e controle de polos geradores de viagem.	Não se aplica, pois a avaliação se restringe à análise das normas legais.	-
	25 Relatório ou estudo de Impacto de Trânsito (Gestão)	A PMMU estabelece regulamentação para produção de relatórios ou estudos de impacto de trânsito.	Não se aplica, pois a avaliação se restringe à análise das normas legais.	-
	26 Relatório ou estudo de Impacto Ambiental (Gestão)	A PMMU estabelece regulamentação para produção de relatórios ou estudos de impacto ambiental.	Não se aplica, pois a avaliação se restringe à análise das normas legais.	-
	27 Relatório ou estudo de Impacto de Vizinhança (Gestão)	A PMMU estabelece regulamentação para produção de relatórios ou estudos de impacto de vizinhança.	Não se aplica, pois a avaliação se restringe à análise das normas legais.	-
	28 Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do plano de mobilidade urbana (Premissa da Política de Mobilidade Urbana)	O plano estabelece a sistemática de avaliação e o período de atualização periódica do plano de mobilidade urbana.	Não se aplica, pois a avaliação se restringe à análise das normas legais.	-

Tema	Parâmetros	Definição	Crterios de avaliação	Fonte de dados
	29 Mobilidade inteligente (Infraestrutura e Gest3o)	A PMMU incorpora diretrizes para o planejamento de uma mobilidade inteligente, contemplando novas tecnologias veiculares, sistemas de transporte inteligentes, uso de dados para otimizar a mobilidade urbana, al3m da inclus3o e regulamentaç3o de novos serviç3os de mobilidade.	Identificar a presenç3a das novas tecnologias relacionadas com a mobilidade inteligente por meio de: acesso as informaç3es digitais sobre o transporte p3blico; presenç3a de bicicletas e/ou patinetes p3blicos; presenç3a de serviç3os de entrega porta a porta; presenç3a de diferentes tecnologias veiculares (combust3veis alternativos); presenç3a de estaç3es de carregamento de carros el3tricos; serviç3os de transporte individual por aplicativo; entre outros.	Observaç3o direta (registros por Imagens); Not3cias; Prefeitura.
Educaç3o	30 Mudanç3a comportamental (Educaç3o)	A PMMU inclui campanhas educativas voltadas 3 promoç3o e incentivo a mobilidade urbana sustent3vel.	Pesquisar a exist3ncia de campanhas educativas e de promoç3o a mobilidade urbana sustent3vel na cidade, como a Semana da mobilidade; campanhas com crianç3as.	Not3cias; Prefeitura.
Estrutura institucional	28 Estruturaç3o institucional (Premissa da administraç3o local vigente)	O plano estabelece a estrutura e/ou modifica a estrutura hier3rquica institucional respons3vel pelo gerenciamento da mobilidade urbana no munic3pio.	Identificar a exist3ncia de um 3rg3o gestor da mobilidade urbana dentro da estrutura organizacional da prefeitura.	Prefeitura.
	29 Presenç3a de Conselho de Tr3nsito ou Mobilidade (Premissa da Pol3tica de Mobilidade Urbana)	O plano prev3 a criaç3o de um conselho de tr3nsito ou mobilidade para auxiliar na gest3o e monitoramento da pol3tica de mobilidade municipal.	Verificar a disponibilidade de informaç3es sobre a exist3ncia do Conselho de Tr3nsito ou Mobilidade ao p3blico e suas funç3es.	Prefeitura.

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Recomenda-se que o levantamento de dados se restrinja a pesquisas online, pois isso possibilita uma melhor compreens3o do grau de transpar3ncia e do acesso 3 informaç3o que o munic3pio oferece. Para realizar o levantamento foram definidos alguns crit3rios, dependendo da fonte utilizada. No caso dos dados obtidos junto 3s prefeituras, 3 indicado que esses dados estejam dispon3veis nos sites das secretarias, ou na p3gina da empresa respons3vel pelo desenvolvimento urbano.

Alguns dos dados para a elaboraç3o de estat3sticas podem ser encontrados nos sites de instituiç3es governamentais, como o Detran e a Senatran. Para localizar informaç3es

relacionadas a notícias, recomenda-se realizar a pesquisa nos comunicados disponibilizadas pela própria administração municipal em seus sites ou nos principais jornais do município ou região.

Quanto às imagens, recomenda-se utilizar plataformas como o Google Maps, que, em alguns casos, permitem verificar a evolução do território ao longo dos anos. Além disso, também é possível fotografar os dados atuais diretamente na cidade, o que pode fornecer uma visão mais precisa da situação presente. Para garantir uma cobertura abrangente do município, sugere-se que sejam selecionadas imagens das áreas centrais e periféricas, incluindo o entorno de estabelecimentos públicos e privados, bem como hospitais nas regiões centrais e periféricas. Além disso, é importante que as pesquisas contemplem áreas das regiões leste, oeste, norte e sul, levando em consideração a topografia da cidade.

Durante o relatório que descreve os resultados encontrados sobre a implementação do PlanMob, é importante que o aplicador registre os dados obtidos e avalie a facilidade de acesso a essas informações, fornecendo uma avaliação de sua transparência. Sempre que possível, é recomendável que o aplicador pesquise dados anteriores e posteriores ao ano de implementação do PlanMob, possibilitando a verificação da efetividade dos planos.

3.2.5 Análise dos Resultados

O instrumento apresentado tem como objetivo auxiliar no processo de avaliação da política municipal de mobilidade urbana. Para isso, adota uma metodologia que permite identificar, selecionar e organizar dados importantes para essa análise. Os resultados obtidos por meio da aplicação do instrumento são organizados em tabelas, quadros e relatórios. A interpretação desses resultados, realizada pelo aplicador, possibilita a identificação de lacunas na política municipal de mobilidade urbana sustentável, considerando o PlanMob, as legislações complementares à política e a implementação realizada até o momento. Recomenda-se que a interpretação dos resultados seja sistematizada em um relatório, conforme o descrito no capítulo 5, item 5.2 desta dissertação.

É importante destacar que o grau de profundidade na aplicação do instrumento e na interpretação dos dados varia conforme o conhecimento prévio do aplicador e sua capacidade de integrar e sintetizar os temas abordados. Como mencionado anteriormente, o instrumento destina-se a dois públicos-alvo: (i) a equipe responsável pela revisão e avaliação da política e ao acesso facilitado aos dados, e (ii) pesquisadores da área interessados em avaliar as políticas municipais de diferentes cidades, que se beneficiarão de sua proximidade com o tema.

3.3 A concepção do instrumento

A concepção do instrumento foi desenvolvida buscando preencher lacunas encontradas ao longo da revisão bibliográfica realizada nesta dissertação. Foi elaborado um levantamento de pesquisas nacionais e internacionais que buscam avaliar planos e a política de mobilidade urbana nas cidades. A partir dessa pesquisa, foram destacadas algumas lacunas, as quais orientaram a construção do instrumento proposto.

Inicialmente, definiu-se a necessidade de estabelecer uma seleção de parâmetros para orientar a avaliação, como realizado nos estudos de Costa (2008), Magagnin (2008), Chakhtoura e Pojani (2016), Mondini (2016), Burinskienė; Gaučė; Damidavičius (2017), Braga (2018), Schettino (2018), Amorim (2019), Damidavičius; Burinskienė; Ušpalytė–Vitkūnienė (2019); Kiba-Janiak e Witkowski (2019) e Monteiro e Santos (2021). Os parâmetros utilizados neste instrumento foram desenvolvidos a partir da análise dos parâmetros presentes nos estudos da revisão bibliográfica deste trabalho, conteúdos mínimos exigidos pela Lei Federal Nº 12.587/2012 (Art. 24), e nos parâmetros propostos por Magagnin (2023).

O instrumento foi pensado para ser aplicado de forma prática, como parte da avaliação e monitoramento da política municipal de mobilidade urbana, assim como nos estudos de Costa (2008), Magagnin (2008) e Braga (2018). Foram definidos dois públicos-alvo para a aplicação, a equipe municipal responsável pela avaliação e revisão da política de mobilidade urbana sustentável, e pesquisadores da área que tenham interesse em avaliar esta política. Logo, o instrumento foi desenvolvido de forma que é necessário que o aplicador possua uma base de conhecimento mínima relacionada a temática do planejamento da mobilidade urbana municipal para realizar a aplicação de forma efetiva.

A pesquisa bibliográfica reportou uma grande quantidade de estudos que se concentravam exclusivamente na avaliação do plano (Chakhtoura; Pojani, 2016; Mondini, 2016; Burinskienė; Gaučė; Damidavičius, 2017; Mozos-Blanco; Pozo-Menéndez; Arce-Ruiz; Baucells-Aletà, 2018; Schettino, 2018; Amorim, 2019; Machado, 2019; Damidavičius; Burinskienė; Ušpalytė–Vitkūnienė, 2019; Rodrigues, 2020; Silva; Galves, 2021; Cavalcante; Loureiro; Lopes; Freitas, 2022; Magalhães; Rabay; Meira; Santos, 2022; Munkácsy; Földes; Miskolczi; Jászberényi, 2024) ou na análise da implementação, conforme abordado por Kiba-Janiak e Witkowski (2019). Identificou-se, portanto, a ausência de avaliação das legislações complementares, o que orientou a criação dos três módulos sugeridos no instrumento, que abordam aspectos complementares da política municipal de mobilidade urbana sustentável: a legislação municipal relacionada com a mobilidade urbana, o plano de mobilidade urbana, e a implementação desse plano. Desta forma, é possível avaliar se o plano abrange os parâmetros

necessários e está adequadamente regulamentado pelas legislações complementares, ou, caso não cubra certos parâmetros, verificar se estes estão contemplados em outras legislações. Além disso, a metodologia permite verificar o progresso das propostas e diretrizes do plano após sua implementação.

Outro aspecto incorporado à metodologia apresentada é a compreensão do plano de mobilidade como um documento composto por diferentes partes. No caso brasileiro, os planos de mobilidade urbana são desenvolvidos obrigatoriamente no formato de lei, e podem ou não possuir o documento complementar. Nas metodologias brasileiras analisadas, o plano e seu documento complementar eram avaliados de maneira global. Em contraste, a metodologia proposta adota uma abordagem segmentada considerando o plano como composto pelo corpo da lei e pelo documento complementar, que pode se dividir em introdução, diagnóstico e proposta (prognóstico). A incorporação dos parâmetros em cada uma dessas partes é analisada de forma diferenciada, uma vez que a sua presença e desenvolvimento podem ter significados distintos em cada seção do plano.

Observou-se que as metodologias existentes apresentavam duas limitações com relação a abordagem de análise: algumas se concentravam em análises qualitativas extensas, utilizando a análise de conteúdo, o que dificultava a formulação de uma visão geral e sucinta da avaliação; outras realizavam avaliações mais superficiais, que não permitiam um aprofundamento adequado nos temas abordados.

Para este instrumento, optou-se por uma mescla entre os dois tipos de avaliação. Parte do instrumento adota uma avaliação qualitativa, alinhada com os trabalhos de Silva e Galves (2021), Magalhães; Rabay; Meira; Santos (2022) e Munkácsy, Földes, Miskolczi e Jászberényi (2024). Contudo, a metodologia desenvolvida também seguiu uma abordagem parametrizada. Dessa forma, é possível realizar uma análise detalhada de cada parâmetro, ao mesmo tempo em que se obtém uma visão global através das tabelas e quadros que sintetizam essas informações. A parametrização desenvolvida permitiu que a estrutura metodológica possibilitasse a avaliação comparativa entre os casos estudados, como realizado por Mozos-Blanco; Pozo-Menéndez; Arce-Ruiz; Baucells-Aletà (2018), Rodrigues (2020), Cavalcante; Loureiro; Lopes; Freitas (2022).

O aprofundamento na avaliação dos parâmetros presentes nos estudos também foi identificado como uma lacuna. A maioria das pesquisas limitava-se a identificar a presença do parâmetro no plano, sem realizar uma análise mais detalhada. A metodologia proposta, por sua vez, apresenta critérios de avaliação que buscam verificar não apenas se o parâmetro foi citado, mas se foi efetivamente incorporado ao planejamento da cidade. Além disso, a verificação dessa incorporação é realizada no Módulo de Avaliação da Implementação do PlanMob, garantindo

uma análise mais completa.

Além de preencher as lacunas identificadas na pesquisa bibliográfica, este trabalho adotou um processo contínuo de retroalimentação entre a estruturação do instrumento e sua validação. Esse processo permitiu aprimorar o instrumento à medida que ele se desenvolvia. A validação foi realizada tanto pela pesquisadora responsável pela construção do instrumento quanto por meio de aplicações externas, em parceria entre o programa de pós-graduação e a graduação, com a participação de alunos de iniciação científica, que utilizarão posteriormente esse instrumento em suas pesquisas.

Nos itens a seguir, serão apresentados em detalhes os processos de concepção e validação deste instrumento.

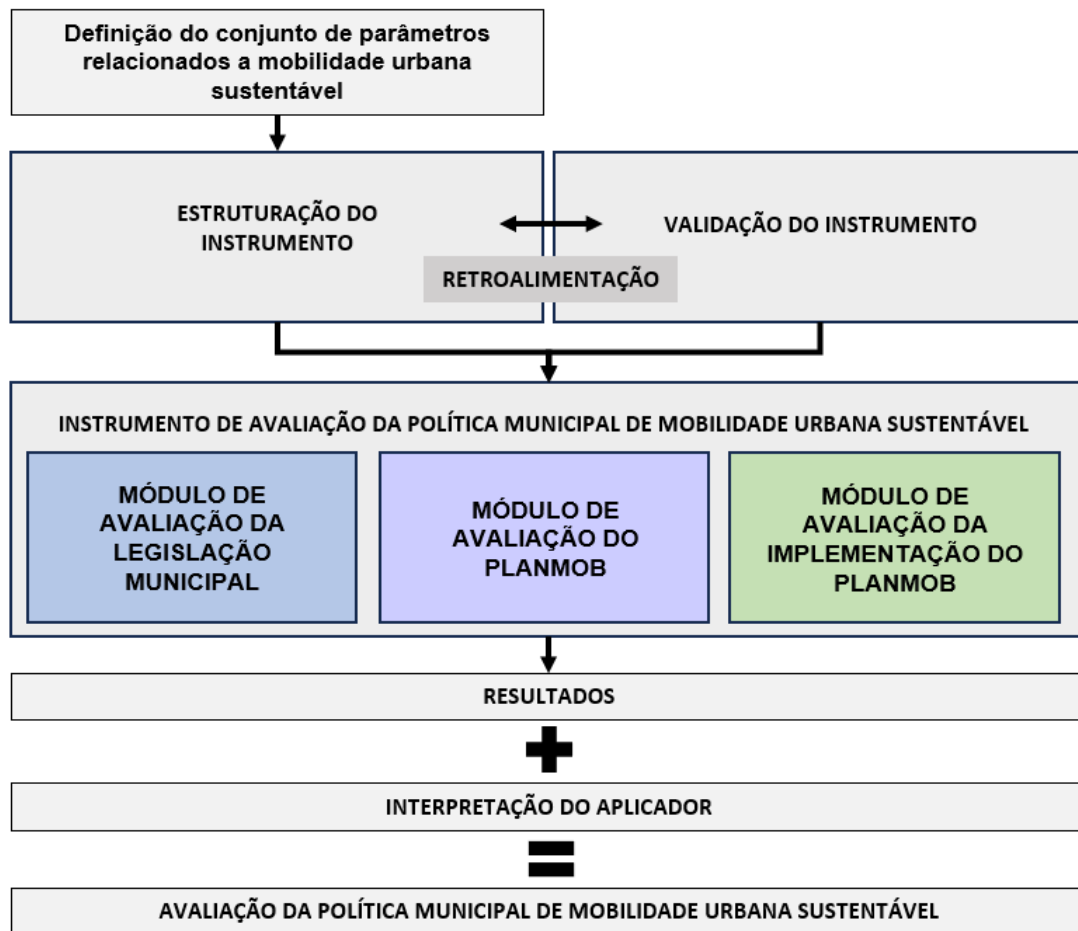
3.3.1 Concepção da estrutura do instrumento

O processo de concepção do instrumento proposto foi estruturado em três etapas. A primeira consistiu em definir um conjunto de parâmetros relacionados à mobilidade urbana sustentável. Para esta definição foram utilizadas a Lei de Mobilidade (Lei Federal Nº 12.587/2012), a tese de livre docência de Magagnin (2023), que desenvolve um conjunto de parâmetros para avaliação de planos de mobilidade urbana, e uma ampla revisão bibliográfica de teses e dissertações, nacionais e internacionais, que abordam a avaliação de planos de mobilidade urbana. Esse conjunto de parâmetros, detalhado no item 3.2.1, foi utilizado como referência para o desenvolvimento de todas as etapas do instrumento.

Para desenvolver o instrumento, duas etapas foram realizadas de forma concomitante: **i) estruturação do instrumento** – que abrange a formulação da avaliação e definição dos critérios e metodologias a serem utilizados; **ii) validação do instrumento** – consiste em assegurar a confiabilidade e aplicabilidade do instrumento, por meio de uma pré-aplicação e uma aplicação externa. Durante esse processo, foram realizadas alterações e ajustes necessários, garantindo a precisão dos resultados obtidos (Figura 7).

As etapas de estruturação do instrumento (i) e de validação (ii) se retroalimentaram ao longo do processo. A validação permitiu refinar o instrumento a partir da aplicação em duas cidades reais. Dessa forma, a estrutura inicial proposta para o instrumento foi ajustada conforme o processo de validação avançava. Com a concepção da estrutura do instrumento finalizada, foi realizada a aplicação nas cidades selecionadas como estudo de caso.

Figura 7: Fluxograma da concepção do Instrumento de Avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável



Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

A estrutura inicial do instrumento foi ajustada e aprimorada ao longo do processo de validação, incorporando diferentes aspectos à medida que surgiram novos entendimentos. A partir das ideias iniciais, que foram desenvolvidas com o apoio da revisão bibliográfica, os procedimentos de avaliações foram refinados. A versão final do instrumento, com sua estrutura definitiva, está detalhada no item 3.2. Os resultados da aplicação final desse instrumento são apresentados no capítulo 5, item 5.2 desta dissertação.

3.3.2 Validação do instrumento

A validação do instrumento desenvolvido ocorre na fase de aplicação nas cidades selecionadas para o estudo de caso. Esse processo é importante, pois permite avaliar a efetividade do instrumento proposto em um contexto real, além de identificar possíveis ajustes necessários que não seriam evidentes em um ambiente teórico. Durante a aplicação, foram coletados dados que proporcionaram uma visão prática sobre sua eficácia. A análise desses dados permitirá observar o desempenho do instrumento, destacando sua funcionalidade e as interações entre os

diferentes parâmetros avaliados. Essa fase é essencial para identificar possíveis melhorias e adaptações, garantindo que o instrumento atenda adequadamente às necessidades do planejamento de mobilidade urbana.

A validação abrange todas as etapas de desenvolvimento do instrumento. Na primeira fase, foram aplicados os módulos de avaliação da legislação municipal e de avaliação do PlanMob. Com base nos resultados obtidos, foi desenvolvido o módulo de avaliação da implementação do PlanMob. Durante a aplicação do instrumento em sua versão final, os módulos poderão ser utilizados de forma sequencial ou individual, conforme as necessidades do aplicador. Essa flexibilidade é essencial para garantir que o instrumento atenda de maneira eficaz às demandas específicas do contexto em que é implementado.

Além da validação realizada pela pesquisadora responsável pelo desenvolvimento do instrumento, foi identificada a necessidade de uma validação externa. Para isso, foi estabelecida uma parceria entre o programa de pós-graduação e a graduação, permitindo a aplicação de parte do instrumento, devido às limitações de tempo, por dois alunos de iniciação científica³. Essa validação final contribuiu para os últimos ajustes no instrumento. O processo de validação é detalhado no capítulo 4, item 4.2, e os resultados da avaliação individual dos parâmetros realizada pelos avaliadores é apresentada nos apêndices 4 e 5.

3.4 Síntese do capítulo

Neste capítulo, foi detalhada a metodologia adotada para a concepção do Instrumento de Avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável. O objetivo deste instrumento é possibilitar uma avaliação flexível e aprofundada da política de mobilidade urbana municipal. Para isso, a metodologia adotada envolveu a análise da legislação pertinente, do plano de mobilidade urbana sustentável, e da implementação do PlanMob.

A abordagem metodológica foi elaborada a partir da avaliação das lacunas e dos pontos fortes identificados na revisão de literatura realizada. Buscando oferecer uma visão qualitativa dos parâmetros abordados, foram desenvolvidas diferentes formas de análise apresentadas em cada etapa, com o objetivo de compreender a presença desses parâmetros e investigar como são

³ O aperfeiçoamento da ferramenta contou com a contribuição dos seguintes alunos:

José Davi dos Santos Silva Cavalcante. Pesquisador IC Fapesp (Processo: 2024/04328-5), com a pesquisa: Desafios e oportunidades da política de mobilidade urbana em cidades pertencentes às regiões metropolitanas: estudo de caso do município de Várzea Paulista (SP),

Julia Matiko Barduco. Pesquisadora IC Fapesp (Processo: 24/21467-9), com a pesquisa: A efetividade da Política de Mobilidade Urbana em municípios pertencentes às regiões metropolitanas: O caso de Indaiatuba (SP).

abordados na política municipal de mobilidade urbana.

Destaca-se que o processo de desenvolvimento deste instrumento incorpora a validação como parte de sua construção. Esse processo permite realizar ajustes contínuos, tornando o instrumento cada vez mais robusto e alinhado às realidades dos municípios analisados. Após a validação inicial, realizada pela pesquisadora responsável pelo desenvolvimento do instrumento, foi identificada a necessidade de uma validação externa. Para isso, foi estabelecida uma parceria entre a graduação e a pós-graduação, o que possibilitou que parte do instrumento fosse testada por alunos de iniciação científica. Esse processo teve como objetivo avaliar a compreensão e efetividade do instrumento.

4 VALIDAÇÃO DO INSTRUMENTO EM CIDADES DE MÉDIO PORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

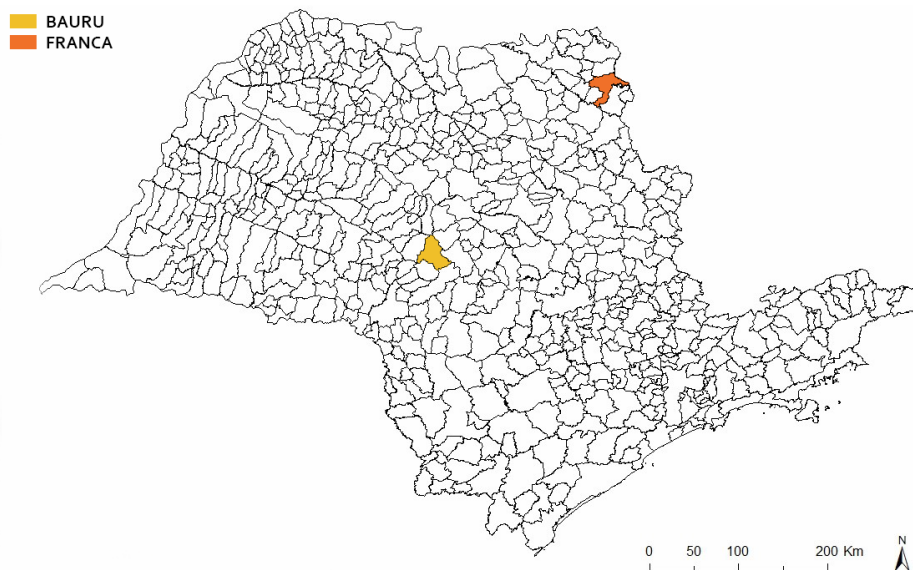
Este capítulo apresenta a caracterização dos municípios avaliados, juntamente com o processo de seleção desse recorte. Em seguida, é relatado o processo de validação do instrumento, destacando os pontos positivos e negativos da aplicação, os principais desafios enfrentados e os ajustes realizados ao longo da validação.

4.1 Estudos de caso: Caracterização geral dos municípios de Bauru e Franca – SP

Para proporcionar uma compreensão aprofundada das questões relacionadas à mobilidade urbana sustentável e seus desafios em contextos urbanos específicos, a metodologia foi aplicada em duas cidades de médio porte demográfico do estado de São Paulo, Bauru e Franca. A escolha desses municípios foi baseada em três critérios: i) porte populacional semelhante entre eles; ii) a implementação de seus Planos de Mobilidade Urbana; e iii) sua localização no estado (Figura 8).

Foram avaliados os grupos de cidades de médio porte do estado de São Paulo, com população variando entre 100.000 a 500.000 habitantes, faixa definida pelo IBGE. Dentro deste grupo, a pesquisadora buscou cidades que não fizessem parte da área metropolitana do estado, e que apresentassem características semelhantes em termos de localização e importância regional. Dentre as cidades com população entre 300.000 e 399.999 habitantes, foram selecionadas Bauru e Franca, ambas localizadas no interior paulista, cujos planos de mobilidade foram instituídos em 2019. As demais cidades desta faixa populacional estão localizadas no litoral ou na região metropolitana de São Paulo, e apresentam características distintas que poderiam dificultar uma discussão comparativa relevante.

Figura 8: Mapa da divisão territorial do estado de São Paulo, com as localizações das cidades de Bauru e Franca



Fonte: Desenvolvido pela autora, 2025.

Bauru tem seu início como um povoado nos limites do antigo município de Espírito Santo de Fortaleza. Com o crescimento e desenvolvimento da localidade, tornou-se distrito em 1893, e, em 1986, a sede do município foi transferida para Bauru. Localizado no interior do estado de São Paulo, na região central, Bauru está a 330 km da capital do estado. Possui uma população de 379.146 habitantes, segundo o censo de 2022 do IBGE, com uma densidade demográfica de 567,85 hab./km² (IBGE, 2022a). Em 2019, a área urbanizada alcançou 85,78 km², em uma unidade territorial de 667,684 km².

O primeiro Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Bauru foi instituído pela Lei N° 4.126, de 12 de setembro de 1996 (Bauru, 1996b). Esta lei foi revogada parcialmente pela Lei N° 5.631, de 22 de agosto de 2008, atual Plano Diretor Participativo do município (Bauru, 2008). Em seu artigo 173, esta lei prevê a elaboração de um “Plano Diretor de Transporte e de Mobilidade”. No entanto, foi somente em 2019 que o “Plano de Mobilidade Urbana de Bauru”, foi efetivamente apresentado por meio do Decreto Municipal N° 14.446/2019 (Bauru, 2019c).

Franca teve sua origem a partir de pequenos povoados dispersos na região da divisa do estado de São Paulo com Minas Gerais, sendo elevada à categoria de cidade em 1856. Localizada no norte do estado de São Paulo, na fronteira com o estado de Minas Gerais, a cidade está a 397 km da capital paulista. De acordo com o Censo de 2022 do IBGE, sua população é de 352.537 habitantes, e sua densidade demográfica é de 582,05 hab./km², valores semelhantes aos de Bauru. Em 2019, a área urbanizada de Franca atingiu 82,34 km², em uma unidade territorial de 605,679 km² (IBGE, 2022b).

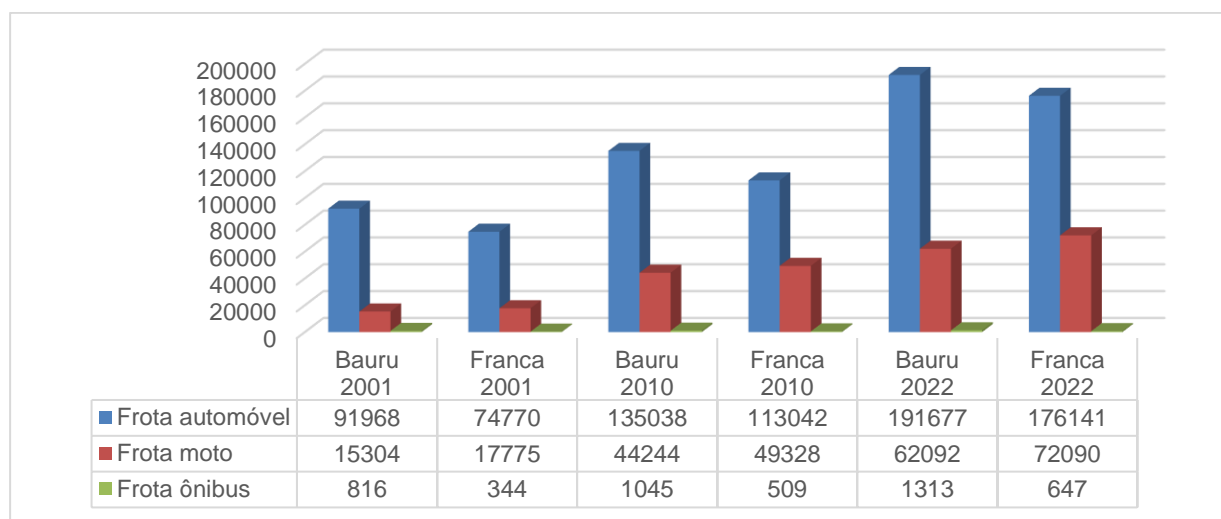
Em relação às principais legislações urbanas, em 2003 foi instituído o Plano Diretor da cidade

de Franca, Lei Municipal N° 50/2003 (Franca, 2003a). Ao contrário de Bauru, esse plano não prevê a elaboração de um Plano de Mobilidade específico, mas apresenta a elaboração da Lei do Plano Viário - Lei complementar N° 57/2003 (Franca, 2003b), que é a legislação mais próxima relacionada à mobilidade urbana. Somente em 2019 foi instituída a Lei N° 314/2019, que dispõe sobre o Plano Municipal de Mobilidade Urbana (Franca, 2019).

Bauru e Franca possuem o setor de serviços como sua principal atividade econômica, isso se deve à sua forte influência regional. Como cidades de médio porte, ambas desempenham um papel significativo sobre as diversas cidades de pequeno porte em seu entorno. A distribuição do PIB municipal destas cidades revela que, em Bauru, 73,8% da economia provém do setor de serviços Bauru, enquanto em Franca esse valor é de 75,8%. A indústria, por sua vez, contribui com 16,0% do PIB em Bauru e 13,8% em Franca (SEADE, 2020). Com relação à distribuição etária da população, ambas as cidades apresentam um perfil semelhantes com a maior concentração de habitantes entre 20 a 50 anos, refletindo um elevado número de trabalhadores. Essa característica, do ponto de vista da mobilidade urbana, resulta em um intenso fluxo de deslocamentos casa-trabalho, o que justifica uma análise mais detalhada (IBGE, 2022a; IBGE, 2022b).

Segundo dados do IBGE (2022c), Bauru registrou um total de 298.936 veículos em 2022, enquanto Franca contabilizou 287.777 veículos no mesmo período. Os números são proporcionais ao analisar as categorias principais de veículos. No entanto, um dado que se destaca é a frota de ônibus nas cidades, Bauru possui 1.313 ônibus enquanto Franca 647, aproximadamente metade da frota de Bauru. Essa diferença sugere uma possível diferença nos modos de transporte mais utilizados em cada município, com impactos diretos na mobilidade urbana de cada cidade (Figura 9).

Figura 9: Frota dos municípios de Bauru e Franca de 2001 a 2022



Fonte: Elaborado pela autora a partir dos dados do IBGE (2022c), 2025.

4.2 Validação do instrumento: metodologia e ajustes

O processo de validação realizado neste trabalho consistiu na aplicação do instrumento com o objetivo de ajustar e validar suas etapas conforme necessário. A validação do instrumento foi realizada em duas fases: (1) validação pelo pesquisador, onde a pesquisadora responsável pela concepção do instrumento realizou a aplicação e aprimorou o instrumento a partir da sua experiência; e (2) validação externa, realizada após a etapa anterior, com o propósito de verificar ajustes necessários por meio de uma visão externa à concepção do instrumento.

Os aspectos avaliados durante a validação foram importantes para compreender a eficácia do instrumento desenvolvido e seu impacto na avaliação da política municipal de mobilidade urbana sustentável. Nos próximos itens, serão descritas as principais características da validação realizadas em dois estudos de caso distintos. Essas descrições abordarão os métodos de coleta de dados, as estratégias de análise e as experiências vivenciadas durante o processo. A análise das facilidades incluirá aspectos como a disponibilidade de dados e a clareza das diretrizes do instrumento, enquanto as dificuldades envolverão questões relacionadas à falta de informações e à complexidade ou falhas em alguma etapa do instrumento proposto.

4.2.1 Validação do instrumento: contribuição do pesquisador

Todos os módulos passaram pelo processo de validação e foram ajustados com base nas dificuldades encontradas durante sua aplicação. Para auxiliar nesse processo, foram desenvolvidas planilhas com a mesma estrutura das tabelas e quadros apresentados nos itens 3.2.2 e 3.2.3. Os módulos de Avaliação da Legislação Municipal e de Avaliação do PlanMob podem ser preenchidos por meio dessas planilhas, enquanto o Módulo de Avaliação da Implementação do PlanMob é desenvolvido no formato de relatório.

As planilhas foram desenvolvidas para facilitar e automatizar a compilação dos dados, além de proporcionar uma melhor visualização e aplicação das etapas presentes em cada módulo. Elas também foram disponibilizadas para o desenvolvimento da validação externa.

4.2.1.1 Módulo de Avaliação da Legislação Municipal

O primeiro módulo desenvolvido para a validação do instrumento foi o Módulo de Avaliação da Legislação Municipal. Neste módulo, foram realizados três procedimentos principais: o levantamento de legislações complementares à mobilidade urbana, a caracterização dessa legislação e o diagnóstico das leis relacionadas à mobilidade urbana.

O levantamento das legislações pertinentes foi conduzido de forma online, utilizando os

seguintes recursos, nesta ordem: os sites da Prefeitura Municipal da cidade selecionada; o site da Câmara Municipal e o portal Leis Municipais. Essa abordagem sequencial garantiu uma cobertura abrangente das fontes disponíveis e facilitou a obtenção de informações relevantes sobre as legislações em vigor. A seleção das legislações foi realizada primeiramente por meio da leitura das ementas, seguida da leitura completa das leis para confirmar a sua relação com o tema da mobilidade urbana e caracterizar a legislação de acordo com os parâmetros definidos no Quadro 5.

Para a pesquisa das legislações relacionadas à mobilidade urbana no portal Leis Municipais, foi utilizado o filtro de legislações por assunto, que abrange 17 assuntos diferentes, conforme elencados pelo próprio portal. Nessa pesquisa foram priorizados os assuntos: “Urbanística”, “Trânsito” e “Transporte”. Todas as legislações classificadas nessas categorias foram avaliadas com base em suas ementas e selecionadas quando relacionadas a temática pertinente à mobilidade urbana.

No caso de Franca, foi observado que haviam poucas leis disponíveis no site da Prefeitura Municipal. No entanto, o site da Câmara Municipal informou que a disponibilização e compilação da legislação vigente estava acessível para consulta no portal Leis Municipais desde 2021. Dessa forma, a pesquisa foi realizada por meio desse portal.

É importante ressaltar que o Plano de Mobilidade Urbana de Franca não estava disponível em nenhuma destas categorias. Ele só foi localizado após uma pesquisa adicional no portal, utilizando a palavra-chave “Plano de Mobilidade Urbana”. Essa dificuldade de acesso evidencia a necessidade de melhorar a organização e a categorização das legislações no portal, a fim de facilitar a pesquisa e garantir que as informações possam ser facilmente encontradas.

Durante a pesquisa em Bauru, seguiu-se a mesma abordagem adotada em Franca. No site da Câmara Municipal (Câmara Municipal Bauru, 2025), as pesquisas foram conduzidas por meio dos filtros de classificação das legislações disponíveis. Foram utilizados os filtros “trânsito e transporte” e “transportes”. No entanto, como o Plano de Mobilidade Urbana não foi encontrado em nenhuma dessas categorias, foi realizada uma pesquisa adicional utilizando a palavra-chave “Plano de Mobilidade Urbana”, mas sem obter resultados.

A segunda pesquisa foi conduzida no site da Câmara Municipal de Bauru (2025), aplicando os filtros disponíveis, como “secretaria de planejamento”, “trânsito, veículos, combustíveis e transporte de carga”, “transporte público e privado” e “passeio público”. Contudo, o Plano de Mobilidade Urbana não foi localizado, tanto por meio da pesquisa com filtros quanto pela pesquisa com a palavra-chave “Plano de Mobilidade Urbana”.

A última pesquisa foi realizada no portal Leis Municipais, utilizando os filtros “urbanística”, “trânsito” e “transporte”, além da palavra-chave “Plano de Mobilidade Urbana”, conforme nas etapas anteriores. No entanto, o plano não foi localizado. Diante dessa dificuldade, foi necessário realizar uma pesquisa direta no Google, que direcionou para um link no site da prefeitura de Bauru contendo as legislações relacionadas à Secretária de Planejamento do município.

Durante as investigações no Módulo de Implementação do PlanMob, foi identificado o portal de pesquisa de legislação de Bauru, que facilitou a busca de novas legislações, as quais não haviam sido encontradas nas pesquisas iniciais (Prefeitura Municipal de Bauru, 2025a).

A realização desse processo no início da aplicação é fundamental, pois oferece ao aplicador a oportunidade de conhecer, ainda que de forma breve, os temas abordados pelas legislações municipais. Essa exploração inicial proporciona uma visão geral da normativa relacionada ao planejamento urbano e à mobilidade urbana da cidade. O processo de consulta inicial foi semelhante para ambas as cidades. A seleção das legislações, por meio do primeiro filtro (conteúdo da ementa), foi rápida, apesar do grande número de legislações encontradas. No caso de Franca, a maioria das legislações estava disponível no Portal Leis Municipais, ao passo que, em Bauru, observou-se a duplicação de legislações no site da Prefeitura e no Portal, o que prolongou o processo devido à necessidade de verificar se a legislação já não havia sido selecionada.

Além de caracterizar essas legislações, foi realizado um diagnóstico das leis relacionadas à mobilidade urbana, a partir da identificação da presença dos parâmetros utilizados nesse instrumento. Esse diagnóstico foi conduzido por meio de uma busca por palavras-chave associadas a cada parâmetro, com o objetivo de verificar de forma rápida e preliminar a presença ou ausência da temática nas legislações avaliadas. Considerando a grande quantidade de leis complementares, optou-se por realizar o diagnóstico agrupando as legislações por temáticas correlatas.

Esta etapa permite verificar se as outras legislações relacionadas à mobilidade urbana complementam lacunas presentes no plano de mobilidade, ou se reforçam e expandem os temas já abordados. Muitas das legislações tratam de tópicos específicos dentro dos parâmetros avaliados, acrescentando regulamentações às temáticas desenvolvidas no plano. O desenvolvimento dessa etapa sugere a apresentação dos dados de forma dicotômica por meio de tabelas.

Em síntese, o método proposto seguiu etapas sequenciais claras, com o objetivo de construir um inventário legislativo relacionado à política municipal de mobilidade urbana, utilizando diversas

fontes (sites da prefeitura, câmara municipal e portais específicos). Esse procedimento ampliou as possibilidades de encontrar os documentos e permitiu uma avaliação do nível de disponibilidade dessas informações no município.

Embora essa primeira busca de legislações tenha sido realizada, a maioria das leis foi incorporada por meio de referências encontradas no PlanMob das cidades e nas pesquisas realizadas durante a aplicação do Módulo de Avaliação da Implementação do PlanMob.

4.2.1.2 Módulo de Avaliação do PlanMob

O segundo módulo desenvolvido na validação foi o Módulo de Avaliação do PlanMob. Neste módulo, a avaliação do PlanMob é realizada por meio da análise individual dos parâmetros presentes no Quadro 5. Após essa análise, é realizada a síntese dos resultados que proporciona uma visão geral da avaliação do PlanMob.

Para conduzir a análise individual dos parâmetros na lei e em seus documentos complementares, é necessário, inicialmente estabelecer a subdivisão do documento complementar do plano de mobilidade. Essa subdivisão organiza os itens do plano nas seguintes categorias: **Corpo da lei, Introdução, Diagnóstico e Prognóstico.**

Na cidade de Bauru, o Plano de Mobilidade Urbana de Bauru (PlanMob) foi instituído em 2019 pelo Decreto Municipal N° 14.446, de 22 de novembro de 2019 (Bauru, 2019c). O plano é constituído pelo corpo da lei, que contém 12 artigos e dois anexos. O corpo da lei estabelece os objetivos do plano, além dos princípios e diretrizes da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Bauru. São mencionados textos complementares que o Poder Executivo deve publicar, com prazos definidos, incluindo os Sistemas de Avaliação da Qualidade do Transporte Coletivo, o Observatório de Mobilidade, e o Conselho Municipal de Mobilidade.

No caso do PlanMob, o documento complementar, denominado Anexo I, apresenta o diagnóstico organizado por eixos temáticos, seguido pelos prognósticos. Na subdivisão utilizada para a avaliação, o item 1 - “Aspectos relevantes do diagnóstico” - faz parte do diagnóstico, enquanto os itens 2 - “Planos de ações”, 3 - “Financiamento do sistema” e 4 - “Gestão e atualização do plano de mobilidade” estão relacionadas ao prognóstico. O plano também inclui um segundo anexo, Anexo II - “Diagnóstico”, que descreve as questões metodológicas e técnicas do processo de diagnóstico desenvolvido. O conteúdo deste anexo é considerado parte integrante do diagnóstico. O documento do Plano de Mobilidade Urbana de Bauru não apresenta uma introdução de forma clara, sendo composto principalmente pelo diagnóstico e prognóstico, com o conteúdo teórico disperso ao longo do texto.

No primeiro item, “Aspectos relevantes do diagnóstico”, é apresentado um panorama geral do município de Bauru, seus modos de transporte, sistema viário, ocupação urbana, gestão de acidentes e aspectos ambientais relacionados à mobilidade. No segundo item, “Planos de ações”, são apresentadas as propostas para as seguintes temáticas: mobilidade ativa; serviços de transporte coletivo urbano; sistema viário e infraestrutura; e educação, saúde pública e meio ambiente. Para cada tema, são estabelecidos objetivos gerais e específicos, além de uma série de propostas e ações.

O terceiro item, “Financiamento do sistema”, discute as fontes de financiamento para implantação, custeio e investimentos destinados ao desenvolvimento das ações de gestão, planejamento, projeto, operação, fiscalização e controle dos sistemas de circulação. Também é apresentada uma lista de possíveis fontes de financiamento.

Por fim, o quarto item do primeiro anexo aborda a gestão e atualização do plano de mobilidade, detalhando os órgãos responsáveis pela gestão do sistema de trânsito e mobilidade, bem como pelo acompanhamento da implementação do PlanMob. É apresentada a estrutura do “Observatório da Mobilidade”, que tem como objetivo realizar o monitoramento e a verificação da efetividade da política de mobilidade urbana.

O Anexo II é composto por uma breve caracterização urbana do município de Bauru, incluindo aspectos administrativos, territoriais e populacionais. Em seguida, são apresentadas as características das condições da mobilidade urbana em Bauru, com relação a Mobilidade Ativa (mobilidade a pé e ciclo mobilidade), ao sistema viário, ao transporte urbano, transporte de cargas, ao transporte individual e estacionamentos.

O Plano Municipal de Mobilidade Urbana do Município de Franca, SP, instituído pela Lei N° 314, de 16 de abril de 2019, é constituído pelo corpo da lei, que contém 10 artigos, e por um anexo (Franca, 2019). A estrutura o corpo da lei define a finalidade do Plano de Mobilidade Urbana; as definições necessárias para a interpretação do plano, as diretrizes e objetivos; a criação da Comissão de Avaliação e Controle do PlanMob Franca, as revisões do plano com a participação da sociedade civil e os financiamentos das ações e estratégias do PlanMob.

O documento complementar ao PlanMob de Franca é formado por um anexo, que está dividido em 9 capítulos, além das considerações finais e referências. A estrutura do anexo inclui capítulos com informações teóricas sobre o planejamento urbano, a política nacional de mobilidade urbana e o próprio plano de mobilidade urbana. Também são apresentados os diagnósticos da mobilidade urbana do município, bem como os prognósticos relacionados.

No caso de Franca, os itens 1 - “Do planejamento urbano”; 2 - “Da política nacional de mobilidade

urbana” e 3 - “Do plano de mobilidade urbana”, fazem parte da introdução do documento complementar. Os itens 4 - “O município de Franca”; 5 - “Mobilidade no município de Franca”, 6 - “Da legislação municipal existente sobre os elementos que compõem a mobilidade urbana” e 8 - “Diagnóstico (Pesquisa de Opinião - Resultados)”, integram o diagnóstico. O item 9 - “Prognóstico e propostas” é classificado como prognóstico. Os itens 7 - “Procedimentos metodológicos”, as “Considerações finais” e as “Referências” não foram classificados, pois não contribuem para essa análise.

Os itens relacionados à introdução do Plano de Mobilidade Urbana de Franca fornecem um panorama geral dos conceitos relacionados à mobilidade urbana sustentável e à mobilidade urbana brasileira, além de apresentar os principais objetivos da Lei de Mobilidade. Muitos dos temas abordados na introdução são discutidos a partir de conceitos e diretrizes definidos em documentos orientadores disponibilizados pelo Ministério das Cidades.

O diagnóstico, desenvolvido em três partes, abrange a apresentação da cidade com dados sobre a mobilidade urbana, a análise da legislação vigente e os resultados de uma pesquisa de opinião. Os dados relacionados aos sistemas viários da cidade de Franca são, em sua maioria, apresentados sem interpretação. No caso da região central, devido à realização de uma pesquisa de opinião, os dados são mais detalhados, e a maioria deles é acompanhada de uma interpretação.

Algumas diretrizes e regulamentações relacionadas à mobilidade urbana estão presentes em legislações anteriores ao plano. Essas regulamentações são expostas no item 6, com referências diretas e indiretas ao Plano Diretor do Município de Franca - Lei Complementar N° 50/2003 (Franca, 2003a), ao Plano Viário Urbano do Município de Franca - Lei Complementar 057/2003 (Franca, 2003b) e à Lei de Parcelamento do Solo - Lei Complementar 137/2008 (Franca, 2008).

A pesquisa de opinião foi conduzida na área central da cidade e abrangeu lojistas, motoristas do Sistema de Integração de Transportes, usuários deste sistema, ciclistas, motoristas de veículos particulares, motoristas de táxis, mototaxistas, motoristas de vans escolares e pedestres. O objetivo da pesquisa foi compreender as causas dos problemas identificados nas áreas de requalificação, no trânsito e no transporte, além de coletar sugestões.

O item 9 do Plano de Mobilidade Urbana de Franca apresenta diversas propostas e prognósticos relacionados às informações desenvolvidas nos capítulos relacionados ao diagnóstico. As propostas variam entre sugestões detalhadas sobre temas específicos, ou a definição de diretrizes a serem seguidas em determinadas áreas.

A principal dificuldade associada a esta etapa está na extensão dos anexos necessários para a

avaliação. Antes de iniciar o processo, é fundamental que o avaliador realize uma leitura completa do documento, a fim de garantir que nenhuma informação relevante seja negligenciada durante o preenchimento da ficha de análise.

Uma vez que o avaliador esteja familiarizado adequadamente com os parâmetros, seus conceitos e o conteúdo do plano de mobilidade, essa etapa torna-se significativamente mais ágil e eficiente, reduzindo a possibilidade de erros ou omissões e assegurando uma avaliação mais precisa e fundamentada.

O preenchimento das fichas individuais pode se tornar exaustivo caso não seja definida uma ordem de avaliação. A partir das experiências do processo de validação, recomenda-se que a avaliação ocorra individualmente em cada parte do texto (corpo da lei, introdução, diagnóstico e prognóstico). Também é sugerido que o processo de avaliação seja conduzido com o menor número de intervalo de tempo possível, a fim de evitar a alteração do critério de avaliação de um parâmetro para o outro.

A primeira validação, realizada na cidade de Franca, foi mais exaustiva do que o processo desenvolvido na cidade de Bauru, uma vez que a validação inicial resultou em ajustes no instrumento, e fez parte do processo de familiarização com a aplicação.

Após o desenvolvimento das fichas individuais dos parâmetros, é realizada uma síntese das análises, que resulta em uma tabela que facilita a comparação entre as informações coletadas nas fichas. A visualização proporcionada pelas tabelas sugeridas para essa síntese facilita as discussões sobre a estrutura e o processo de elaboração do plano.

Essa etapa oferece uma visão mais abrangente da aplicação dos parâmetros dentro da lei e possibilita a contabilização de cada parâmetro nas diferentes formas de avaliação, promovendo uma análise mais global sobre o plano de mobilidade. Um dos diferenciais dessa metodologia é a possibilidade de compreender como determinado parâmetro foi desenvolvido no plano, avaliando se sua apresentação e proposta contribuem para a eficácia na gestão da cidade.

As análises realizadas a partir da síntese possibilitam comparações entre o conteúdo presente no anexo e no corpo da lei, o conteúdo do diagnóstico, e como ele se rebete no prognóstico, bem como a forma como o prognóstico se reflete no corpo da lei. Esse processo analítico proporciona uma visão integrada e crítica, essencial para a avaliação da efetividade das diretrizes contidas no plano.

4.2.1.3 Módulo de Avaliação da Implementação do PlanMob

As análises da implementação do PlanMob foram conduzidas por um roteiro (Quadro 9), elaborado de acordo com os parâmetros utilizados no instrumento. Esse roteiro foi definido a partir dos resultados obtidos durante o processo de validação do Módulo de Avaliação do PlanMob. Durante o processo de validação, destacou-se a importância de os resultados da análise de conteúdo do PlanMob estarem claramente apresentados para o aplicador, uma vez que o levantamento dos dados da implementação está diretamente vinculado com algumas informações disponíveis no plano.

Além disso, é nesta etapa que a correlação entre os parâmetros se torna mais clara. Os conceitos relacionados à mobilidade urbana estão naturalmente interconectados, e alguns dos parâmetros definidos neste instrumento influenciam-se entre si. Ao realizar este levantamento, essa relação se evidencia, principalmente entre os parâmetros que abordam o mesmo tema.

Outra característica observada durante a aplicação foi o caráter exploratório dessa etapa. A pesquisa realizada vai além do levantamento dos critérios sugeridos na metodologia. Em muitos casos, é importante conciliar os resultados obtidos nos outros módulos com os critérios sugeridos.

As informações necessárias para o levantamento nem sempre estão disponíveis de forma clara, sendo necessário, nesses casos, utilizar ferramentas para interpretá-las. Durante o processo de aplicação, houve situações em que as informações, na maioria das vezes textuais, foram transformadas em gráficos, tabelas e até mapas, com o objetivo de tornar a informação mais clara para posterior análise.

Nas pesquisas sobre a implementação do PlanMob, foram priorizados os sites da prefeitura das cidades e suas respectivas empresas municipais de desenvolvimento (EMDURB – Bauru; EMDEF – Franca), permitindo verificar a disponibilidade dessas informações. Quando as informações não eram encontradas de forma clara a pesquisa era realizada nas plataformas de pesquisa disponíveis (como o Google).

A avaliação da implementação de parâmetros relacionados às Premissas (Parâmetro 1: Princípios da PNMU; Parâmetro 2: Objetivos da PNMU e Parâmetro 3: Diretrizes da PNMU) não foi necessária, uma vez que são parâmetros verificados exclusivamente no PlanMob.

A avaliação da implementação do parâmetro relacionado ao Planejamento Integrado (Parâmetro 4: Planejamento Integrado), buscou verificar a incorporação das diferentes áreas da prefeitura durante o processo de desenvolvimento da cidade. Para obter este tipo de informação de forma

online, optou-se por verificar o processo de aprovação de novos loteamentos na cidade. No caso de Bauru esta informação foi encontrada de forma clara, porém em Franca foram encontradas apenas as legislações que regem essa temática.

Os parâmetros relacionados ao Planejamento do sistema viário (Parâmetro 5: Circulação viária – segurança e humanização; Parâmetro 6: Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação) foram avaliados de diferentes formas. Uma das abordagens foi o levantamento dos dados dos acidentes, que no caso de Bauru, foram facilitados pela disponibilidade desses dados no site da EMDURB. Essas informações também podem ser acessadas por meio das plataformas de dados do Detran do estado.

Os dados relacionados à implantação das infraestruturas são mais difíceis de serem encontrados, pois não são disponibilizados de forma clara. Nas pesquisas, foram encontrados relatórios das obras de infraestrutura, realizadas em Franca. Para aprimorar essa pesquisa, seria necessária uma avaliação específica desses documentos. Vale ressaltar que, quando o aplicador tem uma proximidade e vivência na cidade, essa etapa pode ser facilitada, especialmente se for conduzida por alguém do corpo técnico da prefeitura.

Os parâmetros relacionados à Mobilidade ativa (Parâmetro 7: Implantação e qualificação de calçadas, passeios e áreas de circulação a pé; Parâmetro 8: Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas; Parâmetro 9: Acessibilidade Universal) apresentaram as maiores dificuldades na verificação das infraestruturas propostas. Esses parâmetros, voltados para a infraestrutura, nem sempre deixam claras as intervenções realizadas pelo município ao longo do tempo, dificultando a avaliação do desenvolvimento desses temas na cidade.

Em relação aos sistemas de transporte urbano, os parâmetros pertencentes a esta temática (Parâmetro 10: Transporte Público Coletivo; Parâmetro 11: Tipos de serviços de transporte público coletivo; Parâmetro 12: Priorização do transporte coletivo; Parâmetro 13: Política tarifária; Parâmetro 14: Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados; Parâmetro 15: Transporte Escolar; Parâmetro 16: Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural) estão interconectados. Assim, muitas das informações levantadas durante a implementação pertencem a mais de um parâmetro, reforçando a importância de interpretar esses dados em conjunto com os resultados dos outros módulos.

A avaliação da implementação dos parâmetros relacionados ao transporte individual motorizado (Parâmetro 17: Serviços de transporte individual motorizado; Parâmetro 18: Tipos de serviços de transporte individual motorizado; Parâmetro 19: Áreas de estacionamentos públicos e privados; Parâmetro 20: Instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado;

Parâmetro 21: Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada; Parâmetro 22: Transporte de carga) apresentam informações que são encontradas com mais facilidade nos sites do município. Uma vez que se relacionam com questões de gestão da mobilidade.

Para levantar dados sobre o parâmetro relacionado ao Planejamento complementar (Parâmetro 23: Indicação de elaboração de planos complementares), foram realizadas pesquisas exploratórias, buscando de forma individual as propostas de planos complementares presentes no PlanMob, além de outros planos relacionados a temas não abordados no documento, mas que poderiam ter sido desenvolvidos. Essa dificuldade de pesquisa pode ser minimizada quando a aplicação do instrumento ocorre por equipes internas da prefeitura, que possuem maior familiaridade com o dia a dia da cidade.

As pesquisas relacionadas a implementação da temática da gestão da mobilidade urbana (Parâmetro 24: Polos geradores de viagens; Parâmetro 25: Relatório ou estudo de impacto de trânsito; Parâmetro 26: Relatório ou estudo de Impacto Ambiental; Parâmetro 27: Relatório ou estudo de Impacto de Vizinhança; Parâmetro 28: Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do plano de mobilidade urbana; Parâmetro 29: Mobilidade inteligente) tiveram uma abordagem normativa. Nessa etapa, foram avaliados os conteúdos das leis encontradas para verificar a presença desses instrumentos de gestão. Além disso, foram consultados os sites municipais para identificar se a incorporação desses instrumentos já existe, mas ainda não está regulamentada.

A temática da educação (Parâmetro 30: Mudança comportamental) foi verificada através de pesquisas nos sites, em busca de campanhas educativas recorrentes, como no caso de Bauru, e por meio de pesquisas em plataformas de pesquisas, buscando notícias sobre a aplicação de campanhas educativas isoladas. A verificação da estrutura institucional (Parâmetro 31: Estruturação institucional; Parâmetro 32: Presença de Conselho de Trânsito ou Mobilidade) foi realizada através de informações encontradas nos sites municipais.

O processo de levantamento e avaliação das informações da implementação do PlanMob apresenta características exploratórias, uma vez que atualmente as prefeituras não adotam um modelo padronizado para a apresentação desses dados. Por exemplo, os sites das prefeituras que não possuem estruturas semelhantes. Dessa forma, a pesquisa em cada cidade avaliada foi conduzida de forma distinta. Durante a aplicação do módulo de implementação, as informações relacionadas a certos parâmetros foram, frequentemente, encontradas ao acaso, enquanto se realizavam buscas para outros parâmetros.

4.2.2 Validação do instrumento: contribuição externa

Além do processo de validação realizado pela pesquisadora durante a construção do instrumento, também foi realizada a aplicação por avaliadores externos. A partir de uma parceria com dois alunos do curso de graduação de Arquitetura e Urbanismo da FAAC - UNESP, no âmbito da Iniciação Científica, foi possível testar parte do instrumento com o objetivo de identificar lacunas e dificuldades ainda presentes na proposta. Para fins de comparação ao longo do texto, os alunos serão denominados: Avaliador A e Avaliador B.

Considerando o tempo disponível para a aplicação, definiu-se que os alunos realizariam os módulos de Avaliação das Legislações Municipais e de Avaliação do PlanMob. Para orientar o processo, foram disponibilizadas a metodologia do instrumento e uma planilha contendo as fichas necessárias, os resultados destas fichas são apresentados no apêndice 4 e 5, referentes aos resultados de cada avaliador. Além disso, os alunos foram instruídos a elaborar um relatório detalhado, registrando as dúvidas e dificuldades encontradas, bem como uma breve conclusão sobre os resultados obtidos na avaliação.

Nos relatórios sobre dúvidas e dificuldades, alguns pontos foram identificados. Durante a aplicação do Módulo de Avaliação da Legislação Municipal, a principal dificuldade foi a seleção das legislações pertinentes. Para auxiliar neste processo, foi desenvolvido o Quadro 6, apresentado no item 3.2.2.

Em relação às fichas de análise individuais dos parâmetros (Quadro 8), ambos avaliadores reportaram dificuldades específicas. Esses desafios foram levados em consideração, resultando em ajustes na organização das fichas e na descrição dos critérios de avaliação, com o objetivo de tornar esta etapa mais clara e acessível para sua aplicação.

Foram reportadas dificuldades relacionadas à planilha disponibilizada para facilitar a aplicação, especialmente na diferenciação das etapas e suas correlações. Para aprimorar esse aspecto, foram realizados ajustes visuais nos quadros e tabelas de cada etapa, adotando cores distintas. Essa alteração visou facilitar a diferenciação entre os módulos durante a aplicação, além de melhorar a compreensão das correlações entre as etapas na planilha.

As dúvidas e dificuldades apresentadas pelos dois avaliadores foram semelhantes, o que reforçou a necessidade de ajustes nos aspectos destacados anteriormente. Em relação aos resultados obtidos, foram analisados tanto o preenchimento das tabelas do Módulo de Avaliação do PlanMob quanto a conclusão elaborada a partir dessa avaliação.

Ao avaliar a incorporação dos parâmetros, foram observadas poucas divergências, as quais

ocorreram devido a diferenças na interpretação dos parâmetros. O avaliador A identificou 19 parâmetros no corpo da lei, já o avaliador B identificou 21 parâmetros. Os parâmetros que divergiram foram: Parâmetro 2 - Objetivos da PNMU; Parâmetro 6 - Classificação e hierarquização do sistema viário e organização da circulação e Parâmetro 18 - Tipos de serviços de transporte individual motorizado, que estavam presentes na avaliação do Avaliador B e não na do A. E o Parâmetro 14 - Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e não motorizados que estava presente no A e não no B.

No diagnóstico, ambos os avaliadores identificaram a mesma quantidade de parâmetros, embora com algumas diferenças na seleção. Além dos parâmetros em comum, o Avaliador A identificou: Parâmetro 14 - Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados; Parâmetro 17 - Serviços de transporte individual motorizado; Parâmetro 31 - Estruturação institucional; Parâmetro 32 - Presença de conselho de trânsito ou mobilidade. Já o avaliador B identificou: Parâmetro 18 - Tipos de serviços de transporte individual motorizado; Parâmetro 21 - Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada; Parâmetro 23 - Indicação de elaboração de planos complementares de mobilidade urbana; Parâmetro 30 - Mudança comportamental.

No prognóstico o Avaliador A identificou 18 parâmetros, enquanto o Avaliador B identificou 20. As diferenças entre eles foram: Parâmetro 9 - Acessibilidade universal; Parâmetro 16 - Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para área rural e Parâmetro 24 - Polos geradores de viagem, identificados pelo Avaliador B, mas não pelo Avaliador A. Por outro lado, o Parâmetro 14 - Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados, foi identificado apenas pelo Avaliador A.

Na avaliação do corpo da lei, o Avaliador A identificou que 15,6% dos parâmetros não são apresentados a partir da transcrição integral da legislação, enquanto o Avaliador B apontou que 21,9% dos parâmetros seguem esse formato. Essa divergência na interpretação, é provavelmente decorrente da falta de familiaridade com a legislação específica de mobilidade urbana.

A apresentação do conteúdo no corpo da lei foi, em sua maioria, considerada geral, por ambos os avaliadores. O Avaliador A identificou que 43,8% dos parâmetros são apresentados desta forma, enquanto o Avaliador B apontou um percentual de 50%.

Com relação a apresentação dos parâmetros em forma de diretriz ou proposta, o Avaliador A não reconheceu nenhum parâmetro como proposta, enquanto o Avaliador B identificou seis parâmetros como propostas. Demonstrando uma divergência com relação a interpretação dos

conceitos de diretriz e proposta.

No diagnóstico, o Avaliador A indicou que 31,3% dos parâmetros foram apresentados de forma geral e 18,8% de forma parcial. Em comparação, o Avaliador B apontou 37,5% dos parâmetros foram apresentados de forma geral e 15,6% foram apresentados de forma parcial.

Quanto à abordagem territorial, para o Avaliador A, 46,9% dos parâmetros foram apresentados de forma difusa e 12,5% de forma setorizada. Para o avaliador B, 40,6% foram apresentadas de forma difusa e 18,75% de forma setorizada.

No prognóstico, as taxas de incorporação também tiveram pequenas variações. Em relação a abordagem territorial, o Avaliador A identificou que 40,6% foram apresentadas de forma difusa, enquanto para o Avaliador B esta taxa foi de 59,4%. Ambos os avaliadores concordaram que 6,25% dos parâmetros foram apresentados de forma setorizada.

Quanto à forma de apresentação dos parâmetros, como diretriz ou proposta, o Avaliador A indicou que 53,1% foram classificados como diretriz, e 6,3% como proposta. Enquanto o Avaliador B apontou um percentual de 71,9% enquanto a taxa de propostas permaneceu a mesma, em 6,3%.

A partir destes resultados gerais sobre a avaliação individual dos parâmetros no PlanMob é possível verificar que há diferenças nas interpretações do plano, elas podem estar relacionadas com a interpretação do próprio texto, a profundidade de conhecimento do avaliador com relação a temática da mobilidade urbana e a possíveis melhorias que podem ser realizadas na construção da metodologia.

De forma geral, observa-se que os resultados obtidos pelos avaliadores são semelhantes. As diferenças nas conclusões desenvolvidas por cada um decorrem principalmente dos pontos de vista individuais, e da interpretação adotada durante a análise.

Com relação as conclusões que os avaliadores desenvolveram a partir da aplicação parcial do instrumento, nota-se que cada avaliador interpretou o plano de uma forma, variando com relação ao que cada aplicador esperava do plano de mobilidade municipal.

Com relação a temática das premissas, avaliada a partir dos parâmetros de princípios, objetivos e diretrizes da PNMU, o Avaliador A crítica o PlanMob por não aprofundar a apresentação da PNMU, argumenta que a falta de detalhamento pode comprometer o embasamento teórico do plano e dificultar a compreensão da importância da mobilidade para quem não é especialista no tema, também enfatiza que essa falha pode prejudicar a igualdade na discussão sobre mobilidade no contexto do PlanMob. O Avaliador B destaca que o PlanMob de Bauru incorpora

e transcreve os princípios, objetivos e diretrizes da PNMU no seu texto legal, e argumenta que essa ação reforça a conformidade do plano com a legislação nacional conferindo-lhe maior credibilidade e responsabilidade. Nesta conclusão os avaliadores apresentam visões opostas obtidas através da interpretação, a análise das conclusões revela diferentes expectativas com relação a elaboração do PlanMob.

Com relação a temática do planejamento integrado, o Avaliador A reconhece que o PlanMob de Bauru menciona a importância do planejamento integrado, especialmente no diagnóstico e prognóstico, no entanto critica a falta de detalhamento sobre como esse planejar deve ser realizado. O avaliador sugere que o plano demonstra conhecimento técnico, mas não o desenvolve suficientemente. O Avaliador B destaca que o plano integra abordagens de uso do solo, setorização, desenvolvimento urbano e habitação, considerando o contexto histórico e as perspectivas futuras, e reconhece a importância de incluir questões de mobilidade na legislação de zoneamento, embora essa legislação não trate diretamente delas. A crítica do Avaliador A está na ausência de diretrizes específicas, observando que o plano delega a responsabilidade por essas diretrizes a outros órgãos competentes. Ambos os textos concordam que o plano não detalha como as ações de planejamento devem ocorrer na prática e reconhecem que o PlanMob demonstra conhecimento sobre a importância do planejamento integrado, no entanto, há falta de clareza e detalhamento sobre como esse planejamento deve ser implementado. Mais uma vez revelando que é esperado, por ambos os avaliadores, que o plano desenvolva com mais detalhes as suas temáticas.

A temática sobre o planejamento do sistema viário, que aborda os parâmetros de circulação viária e classificação, hierarquização do sistema viário, foi analisada pelo Avaliador A destacando a caracterização do desenvolvimento histórico de Bauru, a hierarquia das vias e a identificação de corredores comerciais. Segundo o Avaliador A o plano enfatiza o potencial de mobilidade ativa no centro da cidade, devido à sua característica caminhável e conclui que o planejamento viário apresentado no plano é satisfatório. Já o Avaliador B destaca a abordagem abrangente do plano, que integra aspectos legais, responsabilidades municipais e a relação entre circulação viária – segurança e humanização, e qualificação e oportunidades urbanas. Também enfatiza a preocupação com a qualidade de vida, a segurança dos pedestres e a fiscalização das ações, e critica a inclusão de elementos detalhados na base legal, que deveriam estar em planos complementares, mas reconhece o esforço em identificar problemas e propor melhorias. Ambos os textos reconhecem os avanços do PlanMob de Bauru em relação ao planejamento viário. A visão do Avaliador B se apresenta mais abrangente, e aponta para a necessidade de um planejamento mais detalhado e complementar.

A temática da mobilidade ativa, representada pelos parâmetros de implantação e qualificação de

calçadas e passeios, criação de condições adequadas à circulação de ciclistas e a acessibilidade universal, é interpretada pelo Avaliador A destacando a priorização da mobilidade ativa (caminhada e ciclismo) no PlanMob, com comparações a cidades europeias e estimativas de custos para ciclovias. Segundo o avaliador o plano reconhece a falta de detalhamento sobre acessibilidade, indicando uma preocupação secundária com o tema. E sugere que a discussão sobre mobilidade ativa pode impulsionar debates futuros sobre acessibilidade. O Avaliador B reconhece os desafios e diretrizes do plano para aprimorar a mobilidade ativa com foco em segurança, acessibilidade e qualidade do espaço urbano, aponta para a carência de infraestrutura para pedestres e ciclistas, atribuindo a responsabilidade ao poder público e planos complementares, e critica o tratamento da acessibilidade como um princípio genérico, sem detalhamento específico. Ambos os textos concordam que a mobilidade ativa é um ponto central do PlanMob e que a acessibilidade é um ponto fraco do plano.

A temática dos sistemas de transportes urbanos, é representada pelos parâmetros de TPC (Transporte Público Coletivo), tipos de TPC, priorização do TPC, política tarifária, integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados, transporte escolar e acessibilidade, transporte coletivo e escolar para área rural. Na interpretação o Avaliador A reconhece que o PlanMob aborda o TPC, descrevendo seu funcionamento e defendendo sua priorização, destaca a proposta de reestruturação da administração do TPC e a necessidade de melhorias na infraestrutura. O avaliador critica a falta de aprofundamento nos temas, a pouca viabilidade das estratégias de integração entre modais, a ausência de política tarifária e a superficialidade dos estudos sobre novos modais, e conclui que, embora o TPC tenha espaço na discussão, as soluções apresentadas parecem distantes da realidade.

O Avaliador B destaca os objetivos do plano em relação à disponibilidade, qualidade, regulamentação, fiscalização e priorização do TPC e critica a falta de propostas concretas para novos sistemas de transporte e a abordagem superficial da integração entre modais, política tarifária e transporte escolar. Também enfatiza a necessidade de um planejamento mais abrangente para a estruturação eficiente do sistema. Ambos os avaliadores concordam que o PlanMob reconhece a importância do TPC, mas falha em apresentar soluções concretas e detalhadas. Os avaliadores enfatizam a necessidade de um planejamento mais abrangente e detalhado para garantir a efetividade das ações no TPC.

O tema sobre transporte individual motorizado, que inclui os parâmetros de serviços de transporte individual motorizado, os tipos destes serviços, as áreas de estacionamentos públicos e privados, os instrumentos para o controle e desestímulo do transporte individual motorizado, as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada e o transporte de carga, é analisado pelo Avaliador A com foco no estacionamento e desestímulo ao transporte individual.

O avaliador destaca que o PlanMob aborda o estacionamento, zonas de carga e suas limitações, critica a falta de tratamento dos serviços de transporte individual, como aplicativos, considerando o plano desatualizado, e enfatiza as soluções propostas para desestimular o tráfego de veículos individuais como chicanas, demonstrando compromisso com a mobilidade ativa.

O Avaliador B critica a falta de diretrizes específicas para os serviços de transporte individual motorizado, que são apenas conceituados. Destaca o conjunto de ações integradas para desestimular o uso do transporte individual, como redução de vagas de estacionamento e investimentos em transporte alternativo e reafirma a importância de vias exclusivas para o comércio. Ambos os avaliadores concordam que o PlanMob falha em detalhar os serviços de transporte individual motorizado e que o plano busca desestimular o uso do transporte individual. O Avaliador A enfatiza a necessidade de o plano se adaptar às novas realidades do transporte individual, como os aplicativos, já o Avaliador B foca na necessidade de ações integradas.

A temática do planejamento complementar, que avalia a indicação de elaboração de planos complementares de mobilidade urbana, é interpretada pelo Avaliador A destacando a necessidade de criação e aprovação de planos complementares, como planos cicloviários e de mobilidade a pé, para aprofundar temas específicos da mobilidade ativa, e enfatiza a importância do observatório da mobilidade para fiscalizar a implementação do PlanMob. O avaliador conclui que o plano reconhece a necessidade de planejamento complementar para auxiliar no desenvolvimento e implementação de questões discutidas na lei.

O Avaliador B menciona que o PlanMob cita planos complementares específicos, como os de Mobilidade a pé, arborização, cicloviário e orientação de tráfego, com prazos de desenvolvimento definidos e enfatiza que esses documentos complementares proporcionaram maior detalhamento e eficiência na abordagem dos temas. É destacada a importância dos prazos próximos para garantir a coerência e a continuidade das ações planejadas. Ambos os avaliadores concordam que o PlanMob reconhece a necessidade de planos complementares e destacam a importância destes planos para melhoria da mobilidade urbana.

A temática da gestão da mobilidade urbana aborda os polos geradores de viagens, os estudos ou relatórios de impacto de trânsito, impacto ambiental e impacto de vizinhança, junto com a sistemática de avaliação, revisão e atualização do plano e a mobilidade e inteligente. O Avaliador A destaca a apresentação dos polos geradores de viagem no diagnóstico e o tempo de revisão sistemática do plano, e critica a ausência de relatórios de impacto ambiental, de vizinhança ou de trânsito. O avaliador enfatiza as soluções pontuais de mobilidade inteligente, como GPS em ônibus e integração de tarifas e conclui que a gestão da mobilidade é apresentada de forma dispersa, com levantamentos importantes e uma aproximação tímida com a mobilidade

inteligente.

O Avaliador B foca na criação do Observatório da Mobilidade Urbana para coletar e processar informações e critica a ausência de menção a temas como trânsito, sustentabilidade ambiental e impactos na vizinhança. Enfatiza a abordagem dos polos geradores de viagens focada nas viagens intermunicipais e destaca as diretrizes de mobilidade inteligente e o compromisso com combustíveis renováveis. Ambos os avaliadores destacam a presença de elementos de mobilidade inteligente no plano, e abordam falhas em alguns aspectos do plano.

A temática da educação aborda o parâmetro da mudança comportamental, na análise o Avaliador A interpreta esta temática destacando a importância da conscientização dos usuários sobre o impacto dos diferentes modais de transporte. E enfatiza a definição de responsáveis pelas campanhas educativas e a apresentação de soluções estratégicas para mudança de comportamento no PlanMob. Conclui que a educação é essencial para o sucesso do plano e a aceitação das políticas de mobilidade. Já o Avaliador B fala que o PlanMob evidencia a relevância da mobilidade sustentável nas discussões municipais, enfatiza a mobilidade sustentável como um dever de gestão, com colaboração entre setores educacionais e órgãos públicos. A crítica trata da falta de detalhamento das diretrizes com o plano apenas apontando direções para propostas. Ambos os avaliadores concordam com a importância da educação e da conscientização para a mobilidade sustentável e concordam que o plano necessita de um maior aprofundamento em suas diretrizes.

O tema da estrutura institucional aborda os parâmetros de estruturação institucional e a presença de conselho de trânsito ou mobilidade. O Avaliador A menciona que no PlanMob há clareza ao apresentar a estrutura organizacional atual, as empresas públicas e secretarias municipais envolvidas. Enfatiza a definição de como a administração municipal deve se organizar para a implementação do plano e destaca o papel do conselho municipal de mobilidade na avaliação dos indicadores e desempenho do plano. Para o Avaliador A, a estrutura organizacional é colocada de forma assertiva, indicando os responsáveis pela implementação e avaliação do PlanMob. Na análise do Avaliador B é destacada a responsabilidade da Secretária de Planejamento (SEPLAN) na condução da implementação do plano em conjunto com outras secretarias. Enfatiza a definição de funções e responsabilidades para execução e fiscalização, e destaca o papel do conselho de mobilidade municipal e do observatório de mobilidade na gestão e monitoramento da política de mobilidade. Para o Avaliador B essa estrutura de governança é essencial para garantir uma hierarquização eficiente e o alcance de melhores resultados do plano. Ambos os avaliadores concordam que o PlanMob define claramente a estrutura organizacional e os responsáveis pela gestão de mobilidade, e destacam a importância do Conselho Municipal de Mobilidade.

Na conclusão geral o Avaliador A focou na priorização da mobilidade ativa e deficiências pontuais do PlanMob. O avaliador destaca a priorização da mobilidade ativa e do transporte público coletivo com foco na mudança de comportamento dos usuários, critica a falta de profundidade em questões como regulamentação de aplicativos, política tarifária e acessibilidade universal. E enfatiza as estratégias factíveis para rotas cicláveis e melhoria da caminhabilidade. Conclui que o plano atende às diretrizes da PNMU promovendo a igualdade no deslocamento. O Avaliador B fala da abrangência geral e falta de detalhamento. Destaca a abrangência geral do plano, que aborda a maioria dos temas da mobilidade urbana, criticando a falta de diretrizes específicas e referências a planos complementares e enfatizando que essa lacuna pode comprometer a capacidade do plano de direcionar ações completas. Ambos os avaliadores concordam que o PlanMob aborda temas importantes da mobilidade urbana, e que existe uma falta de aprofundamento em alguns temas.

4.3 Síntese do capítulo

Este capítulo apresentou o processo de validação do instrumento, que, neste estudo, vai além da avaliação de sua eficácia, sendo parte fundamental de seu desenvolvimento. Esse processo permitiu a realização de ajustes e aprimoramentos ao longo da pesquisa. A validação foi dividida em duas etapas: uma baseada na contribuição do pesquisador e outra na contribuição externa, viabilizada por meio de uma parceria entre a pós-graduação e a graduação.

A primeira aplicação, realizada no município de Franca, permitiu ajustar e validar os métodos de Avaliação da Legislação Municipal e de Avaliação do PlanMob. E a aplicação na cidade de Bauru permitiu validar e aperfeiçoar o Método de Implementação do PlanMob. Por se tratar de um instrumento com caráter qualitativo, o processo de avaliação é extenso e detalhado, proporcionando resultados de uma análise aprofundada da política municipal de mobilidade urbana. No entanto, a interpretação dos resultados depende do conhecimento do avaliador com relação a temática. Esse impacto interpretativo é verificado na validação externa, ao se observar diferenças nas conclusões dos avaliadores, mesmo quando os resultados da avaliação eram semelhantes.

Na validação externa, o instrumento foi aplicado por avaliadores que não participaram de seu desenvolvimento, permitindo verificar a clareza da metodologia e identificar aspectos que necessitavam de ajustes. Os resultados da aplicação do instrumento, bem como a avaliação da política de mobilidade das cidades analisadas, estão detalhados no capítulo 5, que também serve como um roteiro de análise a ser seguido por aplicadores.

5 AVALIAÇÃO DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL: RESULTADOS E DISCUSSÃO

Neste capítulo, são apresentados os resultados e a discussão referentes ao processo de aplicação do instrumento, bem como a avaliação da política de mobilidade urbana sustentável nos municípios selecionados como estudo de caso. A apresentação dos dados na seção 5.2 exemplifica como os resultados da aplicação do instrumento podem ser organizados. Ressalta-se que a aplicação e interpretação dos resultados podem variar conforme o conhecimento do aplicador sobre o município e a temática da mobilidade urbana sustentável.

5.1 A aplicação do instrumento de avaliação: resultados nos municípios e desafios encontrados

A aplicação do instrumento foi realizada inicialmente na cidade de Franca, SP. Para esta primeira etapa da validação, foram desenvolvidos o Módulo de Avaliação da Legislação Municipal e o Módulo de Avaliação do PlanMob. Na sequência, a cidade de Bauru, SP, foi avaliada, aplicando os mesmos módulos. Por último, foi aplicado o Módulo de Avaliação da Implementação do PlanMob, com a cidade de Bauru sendo a primeira a ser analisada, seguida por Franca.

Para a aplicação do instrumento, é importante que o avaliador tenha um conhecimento prévio sobre o planejamento da mobilidade urbana sustentável e a política de mobilidade urbana a ser avaliada. O instrumento foi desenvolvido para ser utilizado por pesquisadores da área interessados na avaliação da política, ou pela equipe responsável pela avaliação e monitoramento da política de mobilidade urbana nos municípios.

Durante a aplicação do instrumento, observou-se que a maioria das dificuldades estava relacionada à obtenção das informações. Esse obstáculo pode ser facilmente superado caso o aplicador integre a equipe de monitoramento e revisão do plano de mobilidade, uma vez que já possuirá o conhecimento necessário para buscar as informações requeridas pelo instrumento.

Para orientar e estruturar a construção do instrumento, foi elaborado um conjunto de parâmetros. Todo o instrumento está fundamentado nesta série de parâmetros, definidos a partir dos temas abordados na legislação federal brasileira, complementados por critérios estabelecidos em outras referências de avaliações voltadas a planos de mobilidade urbana. Os temas definidos abrangem questões relacionadas à infraestrutura urbana, à gestão urbana e às questões de mudança de comportamento.

A avaliação desenvolvida no instrumento possui, além do caráter qualitativo, uma abordagem

através da parametrização dos resultados. A parametrização empregada no desenvolvimento do instrumento representa um aspecto positivo, pois facilita a comparação dos resultados em várias dimensões. Primeiramente, ela permite a comparação entre os diferentes parâmetros, as formas de avaliação e as cidades avaliadas, evidenciando semelhanças e diferenças nas políticas de mobilidade urbana e proporcionando um entendimento mais amplo das práticas adotadas.

Durante a revisão de literatura, foi identificada uma lacuna relacionada à escassez de estudos que, ao avaliar a legislação de mobilidade urbana, considerem aspectos além do próprio plano de mobilidade. A partir desta lacuna, decidiu-se incluir no instrumento as legislações que influenciam a mobilidade urbana, visando compreender melhor o desenvolvimento da política de mobilidade urbana no município em questão. Nos estudos existentes, o plano é avaliado isoladamente, enquanto, nesta dissertação, incorporou-se a avaliação de todo o corpo legislativo que impacta na mobilidade urbana, juntamente com um diagnóstico das normativas relacionadas a mobilidade urbana. O objetivo é identificar se as lacunas presentes nos planos de mobilidade estão contempladas em outras legislações, sejam elas anteriores ou posteriores ao plano. Para isso, foi desenvolvido o Módulo de Avaliação da Legislação Municipal.

O Módulo de Avaliação da Legislação Municipal é um dos módulos mais demorados, pois é revisitado várias vezes durante o processo de aplicação. Inicialmente, esse módulo possibilita o primeiro reconhecimento das legislações desenvolvidas pelo município com relação à mobilidade urbana. Após a análise do conteúdo do PlanMob e da avaliação da implementação do PlanMob, este módulo deve ser revisitado para subsidiar a avaliação da política de mobilidade urbana municipal. Em determinadas situações, torna-se necessário retomar as pesquisas para identificar outras legislações referenciadas no plano ou para verificar as lacunas presentes na política de mobilidade.

Para facilitar essa pesquisa inicial, foi elaborado um quadro com sugestões de legislações que devem ser verificadas (Quadro 6, apresentado no item 3.2.2). Essa adição foi uma das modificações realizadas a partir dos resultados da validação externa.

Durante o levantamento das legislações, foram observados tanto aspectos positivos quanto desafios. A acessibilidade das informações nos sites oficiais foi um fator favorável, pois facilitou a pesquisa das legislações. No entanto, em algumas ocasiões, constatou-se a falta de organização e clareza nos sites, o que dificultou a localização de documentos específicos, e gerou incertezas quanto à completude das legislações encontradas. Por isso, é fundamental rever esse módulo ao longo do processo, realizando pesquisas frequentes sobre leis específicas relacionadas a determinados temas, sempre que necessário, para assegurar que informações importantes não sejam negligenciadas. Essa experiência ressaltou a importância de uma

estrutura clara e intuitiva nos portais governamentais para facilitar o acesso à legislação.

A dificuldade de encontrar o próprio Plano de Mobilidade Urbana das cidades estudadas, utilizando os filtros iniciais, serve como exemplo dessa problemática, em alguns casos, é necessária uma pesquisa além dos sites utilizados como fontes principais de pesquisa. Este tipo de dificuldade gera incerteza por parte do aplicador do instrumento quanto à completude da pesquisa, o que torna imprescindível rever se as legislações relacionadas a determinados parâmetros realmente não existem ou se não foram localizadas devido às limitações nos filtros de busca.

O **Módulo de Avaliação do PlanMob** possibilita uma análise do conteúdo do plano de mobilidade urbana de forma detalhada. Um dos diferenciais dessa metodologia é a construção da avaliação dos parâmetros definidos para a análise de conteúdo do plano. A possibilidade de avaliar o plano a partir de suas diferentes partes permite compreender como cada parâmetro é abordado no plano, e não apenas a sua presença ou ausência.

Seguindo uma lógica, as partes do plano de mobilidade urbana devem interagir entre si. Na presente metodologia, o plano é dividido entre o corpo da lei e seu documento complementar, o qual se subdivide em introdução, diagnóstico e prognóstico (propostas). Idealmente, o conteúdo desenvolvido no documento complementar deve estar refletido no corpo da lei, onde são estabelecidas as diretrizes e os regulamentos necessários para a implantação da política de mobilidade urbana municipal.

Além da relação entre documento complementar e corpo da lei, há também uma relação entre as partes do documento complementar. O conteúdo presente no diagnóstico, por exemplo, deveria estar representado no prognóstico. As propostas apresentadas no prognóstico, por sua vez, deveriam ser incorporadas no corpo da lei. Essas relações podem ser avaliadas a partir da aplicação desta metodologia.

Diversos estudos utilizam metodologias de análise de conteúdo para avaliar as legislações. No entanto, esse tipo de análise geralmente se restringe à discussão da presença ou ausência de determinados temas, ou a extensas discussões que abordam todo o conteúdo relacionado, o que pode dificultar e tornar o processo de avaliação exaustivo. Essa limitação foi compreendida como uma lacuna, o que levou à proposta de integrar os benefícios da análise de conteúdo a um processo de avaliação parametrizado. Essa abordagem preserva a característica qualitativa da análise, mas ao mesmo tempo possibilita avaliações quantitativas com relação aos seus parâmetros.

O **Módulo de Avaliação da Implementação do PlanMob** tem como objetivo retratar o impacto

do plano na política de mobilidade urbana de forma abrangente. As análises da implementação do PlanMob devem seguir os parâmetros utilizados na avaliação do plano e abranger, além da área central da cidade, outras áreas periféricas, que são selecionadas conforme a cidade estudada. Dessa forma, é possível avaliar se o planejamento atinge diferentes regiões do município ou se concentra nas áreas centrais de maior impacto. Também é possível verificar se as temáticas avaliadas foram abordadas e se a gestão urbana está alinhada com o planejamento urbano do município.

A aplicação do Módulo de Avaliação da Implementação do PlanMob complementa a avaliação da política municipal de mobilidade urbana ao desenvolver um retrato da realidade da cidade após a implementação do plano. Esse panorama é construído a partir de critérios de avaliação que consideram tanto informações relacionadas a infraestrutura, como a gestão e a educação. Nessa etapa, verifica-se se as propostas e ações foram efetivamente implementadas e se ocorreram mudanças nos parâmetros avaliados. É uma etapa exploratória, na qual as informações disponibilizadas pelo plano, juntamente com critérios de avaliação previamente definidos, são analisadas por meio de pesquisas online e em campo.

Devido à quantidade de parâmetros, somada à dificuldade em localizar as informações, este módulo se tornou o mais demorado para aplicação. Observou-se uma dificuldade em localizar as informações necessárias para a avaliação, o que aponta para uma falha na transparência dos órgãos municipais. Muitas vezes, a ausência de identificação das informações gerava incertezas no aplicador, que ficava em dúvida, se realmente não há a informação, ou se ela não está facilmente disponível. A falta de padronização nas estruturas dos sites e das legislações desenvolvidas dificultou a pesquisa entre as diferentes cidades avaliadas.

A pesquisa realizada neste módulo evidencia a interdependência entre os parâmetros, uma vez que os resultados encontrados em alguns critérios também contribuem para a análise de outros. Por isso, é importante o desenvolvimento do relatório final que sintetize todos os levantamentos, estabelecendo relações entre os parâmetros para fornecer uma avaliação abrangente da política municipal de mobilidade urbana sustentável.

A inserção de múltiplos parâmetros e formas de avaliação, somada à grande extensão dos planos de mobilidade, principalmente com relação aos seus documentos complementares, torna a aplicação do instrumento complexa. Isso se deve à necessidade de o avaliador possuir um conhecimento abrangente sobre os conceitos de mobilidade urbana, do plano em questão, suas legislações complementares e, ainda, da própria ferramenta de avaliação.

Essa característica foi interpretada como uma limitação do instrumento, juntamente com a

profundidade da análise gerada durante sua aplicação. Os resultados qualitativos dependem da capacidade do aplicador de estabelecer relações entre os dados obtidos nos diferentes módulos. Caso o aplicador não tenha conhecimento sobre a mobilidade urbana sustentável e a habilidade de correlacionar e interpretar as interações entre os parâmetros utilizados, o resultado final pode se mostrar superficial, não fornecendo um diagnóstico preciso da política de mobilidade urbana municipal.

Para uma avaliação mais abrangente, recomenda-se que todas as etapas sejam finalizadas, permitindo que o aprofundamento proposto pela metodologia seja alcançado durante a análise dos dados.

Outro diferencial deste trabalho é a inclusão da etapa de validação do instrumento como parte integrante do processo de construção da ferramenta. Sua aplicação em duas cidades médias permitiu realizar ajustes nas formas de avaliação, possibilitando compreender como o instrumento se comportava em contextos distintos. Durante a primeira validação, realizada em Franca, foram realizadas mudanças pontuais, tanto na ordem de implantação da ferramenta quanto nas etapas envolvidas. Na segunda fase da validação, realizada em Bauru, os critérios de avaliação da implementação do PlanMob foram revisados e aprimorados.

Uma validação final foi realizada a partir da aplicação parcial do instrumento, conduzida por meio de uma parceria entre o programa de pós-graduação e alunos de iniciação científica. Nessa validação, foram aplicados os módulos de avaliação das legislações municipais e de avaliação do PlanMob. Esse processo permitiu ajustes pontuais na apresentação da metodologia, além da adição de informações importantes para orientar a aplicação do instrumento.

Os resultados e as discussões apresentados neste capítulo servem como um roteiro de análise, demonstrando a aplicação do instrumento em dois estudos de caso distintos. O objetivo desse roteiro visa facilitar a compreensão dos resultados obtidos, e fornece um modelo que possa ser replicado e adaptado por outros pesquisadores e equipes técnicas interessados em avaliar a política de mobilidade urbana. Além disso, a utilização deste instrumento pode contribuir para o aprimoramento das práticas de planejamento.

Em síntese, a aplicação do instrumento de avaliação nos municípios selecionados demonstrou a complexidade do processo de análise das políticas de mobilidade urbana, evidenciando tanto os avanços quanto os desafios encontrados ao longo da execução. A experiência obtida durante a aplicação do instrumento em Franca e Bauru possibilitou a identificação de pontos críticos na obtenção de informações, além de destacar a importância de um conhecimento prévio do avaliador sobre o planejamento urbano e as legislações locais. O processo de validação e os

ajustes realizados ao longo das etapas de aplicação contribuíram para o aprimoramento do instrumento, tornando-o mais detalhado e adaptável a diferentes realidades. A partir desses resultados, torna-se evidente que a utilização do instrumento pode fornecer uma avaliação detalhada e significativa da política de mobilidade urbana, oferecendo subsídios importantes para o desenvolvimento de práticas de planejamento mais eficazes e integradas nos municípios.

5.2 Análise comparativa da política de mobilidade urbana sustentável nos municípios de Bauru e Franca

O instrumento de avaliação da política municipal de mobilidade urbana proposto neste trabalho foi aplicado em duas cidades de médio porte, permitindo a validação do instrumento em cenários distintos e possibilitando uma análise comparativa dos resultados entre as duas cidades. A apresentação dos resultados das cidades é realizada de forma concomitante, de forma a desenvolver uma discussão comparativa entre elas. O primeiro módulo apresentado é o Módulo de Avaliação da Legislação Municipal, seguido pelo Módulo de Avaliação do PlanMob e Módulo de Avaliação da Implementação do PlanMob. No item 5.2.4 são apresentadas as discussões individuais dos parâmetros, onde os resultados dos três módulos são interpretados.

A política municipal de mobilidade urbana de Bauru é regulamentada pelo Plano de Mobilidade Urbana de Bauru (PlanMob Bauru), instituído pelo Decreto N° 14.446, de novembro de 2019. O plano é composto por 12 artigos e inclui os Anexos I e II. O Anexo I apresenta parte do diagnóstico e o prognóstico, e o Anexo II descreve a metodologia aplicada no diagnóstico e seu desdobramento. No Anexo I, as propostas se dividem em planos de ações relacionados as temáticas de: mobilidade ativa; serviços de transporte coletivo urbano; sistema viário e infraestrutura; educação, saúde pública e meio ambiente. Também estão presentes capítulos relacionados ao financiamento do sistema de mobilidade e a gestão e atualização do plano de mobilidade (Bauru, 2019c).

Cada plano de ação apresentado possui objetivos gerais e específicos, além de uma série de propostas e ações, estruturadas em sub temas, com seus respectivos prazos, classificados entre curto, médio e longo prazo, correspondendo, respectivamente, a três, seis e doze anos. Este plano foi desenvolvido pelo Grupo de Trabalho instituído pelo Decreto Municipal N° 13.417, de 1° de junho de 2017, composto por representantes da sociedade civil e do poder público, sob a coordenação da Secretaria de Planejamento (SEPLAN) e apoio operacional da Empresa Municipal de Desenvolvimento Urbano (EMDURB) (Bauru, 2017).

A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Franca foi regulamentada pelo Plano Municipal de Mobilidade Urbana do Município de Franca (PlanMob Franca), instituído pela Lei Complementar

Nº 314, de 16 de abril de 2019. O plano é composto por 10 artigos e inclui o Anexo I, organizado em 9 capítulos, além das considerações finais e das referências. Os três primeiros capítulos apresentam uma conceituação teórica sobre o planejamento urbano, a política nacional de mobilidade urbana e o plano de mobilidade urbana, com um conteúdo majoritariamente baseado em diferentes documentos disponibilizados pelo Ministério das Cidades (Franca, 2019).

Os quatro capítulos seguintes, com exceção do capítulo 7, que trata de procedimentos metodológicos, abordam o diagnóstico do plano, incluem uma visão geral sobre o município de Franca, além dos resultados de uma pesquisa de opinião realizada na área central da cidade. O prognóstico do plano de mobilidade é apresentado no capítulo 9, onde são descritas sete propostas para a cidade, divididas entre orientações gerais e diretrizes específicas. No entanto, em uma análise global, não foram identificadas propostas com prazos de execução definidos (curto, médio ou longo prazo), o que pode limitar o acompanhamento da implementação e da eficácia das medidas sugeridas (Franca, 2019).

O Plano Municipal de Mobilidade Urbana do Município de Franca apresenta as portarias que desenvolveram o mesmo, primeiro é apresentada a Comissão do Plano de Mobilidade Urbana – 2018/2019 (Portaria nº 209/2019) e em seguida a Comissão do Plano de Mobilidade Urbana 2014/2016 (Portaria nº 077/2014). Estas comissões são formadas por representantes da secretaria de segurança e cidadania, de planejamento urbano, de serviços e meio ambiente, de finanças, de assuntos estratégicos, de negócios jurídicos, representantes da procuradoria geral do município, da coordenadoria pedagógica de educação ambiental, coordenadoria de transporte público, da diretoria de indústria, comércio e serviços, da diretoria de trânsito, e pela Empresa Municipal para Desenvolvimento de Franca (EMDEF) (Franca, 2019).

5.2.1 Módulo de Avaliação da Legislação Municipal

O Módulo de Avaliação da Legislação Municipal tem como objetivo avaliar as legislações relacionadas a mobilidade urbana do município, com a finalidade de identificar se eventuais lacunas presentes no plano de mobilidade são supridas por outras legislações vigentes, sejam elas anteriores ou posteriores ao plano. Considerando o contexto brasileiro, muitos planos de mobilidade urbana foram desenvolvidos após 2012, no entanto, diversos temas abordados nesses planos já eram regulamentados por legislações anteriores. Essas normas frequentemente são citadas nos planos, pois asseguram a continuidade e coerência das diretrizes de mobilidade urbana.

Este módulo é composto por três etapas principais: o levantamento das legislações relevantes, a caracterização das leis identificadas e o diagnóstico destas leis relacionando a presença dos

parâmetros que são avaliados neste instrumento. O diagnóstico permite avaliar se a ausência de algum parâmetro no plano de mobilidade decorre de sua inexistência na política de mobilidade da cidade ou se resulta de uma falha no processo de planejamento da mobilidade urbana, uma vez que o parâmetro pode estar contemplado em outras legislações.

O Quadro 10, localizado no Apêndice 1, apresenta o levantamento das legislações municipais relacionadas à mobilidade urbana nas cidades de Franca e de Bauru. Foram identificadas 21 leis em Bauru e 17 leis em Franca, sendo a maioria obtida por meio de pesquisas no portal Leis Municipais, em ambas as cidades. É importante ressaltar que o conjunto de legislações apresentado resulta da combinação de pesquisas realizadas nos sites oficiais e em fontes externas, conforme as sugestões do Quadro 6 (localizado no item 3.2.2), além das legislações mencionadas nos planos de mobilidade urbana de cada município. Essas abordagens foram adotadas simultaneamente, com o objetivo de garantir o levantamento do maior número possível de legislações pertinentes. Contudo, apesar dos esforços empreendidos algumas leis podem não ter sido localizadas durante o processo de pesquisa.

A partir das leis levantadas foi realizado um diagnóstico para verificar a presença dos parâmetros estabelecidos. A apresentação desses dados (Tabela 8 e 9) busca comparar a ocorrência desses parâmetros nas legislações municipais e analisar se elas se complementam ou preenchem as lacunas identificadas no plano de mobilidade.

Devido ao grande número de normas analisadas, a avaliação foi realizada a partir de grupos temáticos. A incorporação dos parâmetros é realizada no PlanMob, no Plano Diretor e em leis relacionadas ao planejamento viário, à mobilidade ativa, aos sistemas de transportes urbanos, ao transporte individual motorizado, ao planejamento complementar, a gestão da mobilidade urbana, a educação e estrutura institucional. Essa divisão segue a mesma categorização da temática dos parâmetros apresentados no Quadro 5 (item 3.2.1).

Tabela 8: Levantamento das legislações municipais relacionadas à mobilidade urbana em Bauru

Parâmetro aderente a lei complementar	Tema da Lei em Bauru									
	PlanMob	Plano Diretor	Planejamento do sistema viário	Mobilidade ativa	Sistemas de transportes urbanos	Transporte individual motorizado	Planejamento complementar	Gestão da mobilidade urbana	Educação	Estrutura institucional
1 Princípios da PNMU	Sim	Não	-	Não	Não	Não	-	Não	-	NA
2 Objetivos da PNMU	Não	Não	-	Não	Não	Não	-	Não	-	NA
3 Diretrizes da PNMU	Sim	Não	-	Não	Não	Não	-	Não	-	NA
4 Planejamento integrado	Sim	Sim	-	Não	Não	Não	-	Não	-	Sim
5 Circulação viária – segurança e humanização	Sim	Sim	-	Não	Sim	Não	-	Não	-	NA
6 Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação	Sim	Sim	-	Não	Sim	Não	-	Não	-	NA
7 Implantação e qualificação de calçadas, passeios e áreas de circulação a pé	Sim	Sim	-	Sim	Não	Não	-	Sim	-	NA
8 Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas	Sim	Sim	-	Sim	Não	Não	-	Sim	-	NA
9 Acessibilidade Universal	Sim	Sim	-	Sim	Sim	Sim	-	Sim	-	NA
10 Transporte Público Coletivo	Sim	Sim	-	Não	Sim	NA	-	Sim	-	Sim
11 Tipos de serviços de transporte público coletivo	Não	Não	-	NA	Não	NA	-	Não	-	NA
12 Priorização do transporte coletivo	Sim	Sim	-	NA	Não	Não	-	Não	-	NA
13 Política tarifária	Sim	Não	-	NA	Sim	NA	-	NA	-	NA
14 Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados	Sim	Sim	-	Sim	Não	NA	-	NA	-	NA
15 Transporte escolar	Não	Sim	-	NA	Não	NA	-	NA	-	NA
16 Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural	Sim	Sim	-	Não	Sim	Não	-	Não	-	NA
17 Serviços de transporte individual motorizado	Sim	Sim	-	NA	NA	Sim	-	Não	-	Não
18 Tipos de serviços de transporte individual motorizado	Sim	Não	-	NA	NA	Sim	-	Não	-	NA
19 Áreas de estacionamentos públicos e privados	Sim	Sim	-	Sim	Não	Sim	-	Sim	-	NA
20 Instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado	Sim	Não	-	Não	Não	Não	-	Não	-	NA
21 Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada	Não	Não	-	Não	Não	Não	-	Não	-	NA
22 Transporte de carga	Sim	Sim	-	NA	NA	Sim	-	Sim	-	Não
23 Indicação de elaboração de planos complementares de mobilidade urbana	Sim	Sim	-	Não	Não	Não	-	Não	-	Não
24 Polos geradores de viagens	Não	Sim	-	Não	Não	Não	-	Sim	-	NA
25 Relatório ou estudo de Impacto de Trânsito	Não	Não	-	Não	Não	Não	-	Sim	-	NA
26 Relatório ou estudo de Impacto Ambiental	Não	Sim	-	Não	Não	Não	-	Sim	-	NA
27 Relatório ou estudo de Impacto de Vizinhança	Sim	Sim	-	Não	Não	Não	-	Sim	-	NA
28 Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do plano de mobilidade urbana	Sim	Sim	-	NA	NA	NA	-	Sim	-	Não
29 Mobilidade inteligente	Sim	Sim	-	Não	Não	Não	-	Não	-	NA
30 Mudança comportamental	Sim	Sim	-	Sim	Não	Não	-	Não	-	NA

Parâmetro aderente a lei complementar	Tema da Lei em Bauru									
	PlanMob	Plano Diretor	Planejamento do sistema viário	Mobilidade ativa	Sistemas de transportes urbanos	Transporte individual motorizado	Planejamento complementar	Gestão da mobilidade urbana	Educação	Estrutura institucional
31 Estruturação institucional	Sim	Sim	-	NA	NA	NA	-	NA	-	Sim
32 Presença de Conselho de Trânsito ou Mobilidade	Sim	Sim	-	NA	NA	NA	-	NA	-	Sim
% de parâmetros atendidos	78,1%	71,8%	-	18,7%	18,7%	15,6%	-	34,4%	-	12,5%

Legenda das leis: PlanMob – Decreto N° 14.446/2019; Plano Diretor – Lei N° 5.631/2008; Planejamento do sistema viário – Não foram encontradas leis específicas; Mobilidade ativa – Lei N° 4.012/1996, Lei N° 5.829/2009, Lei N° 7.181/2019, Lei N° 7.481/2021, Lei N° 7.811/2024; Sistemas de transportes urbanos – Lei N° 4.177/1996, Lei N° 7.378/2020, Lei N° 7.751/2023; Transporte individual motorizado - Lei N° 4.820/2002, Decreto Municipal N° 11.096/2009, Lei N° 6.324/2013, Lei N° 7.190/2019; Planejamento complementar – Não foram encontradas leis específicas; Gestão da mobilidade urbana - Lei N° 6.626/2015, Decreto N° 13.269/2016, Decreto N° 13.417/2017; Educação – Não foram encontradas leis específicas; Estrutura institucional - Lei N° 2.166/1979, Lei N° 3.570/1993, Lei N° 6.576/2014, Decreto N° 17.862/2024.

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Tabela 9: Levantamento das legislações municipais relacionadas à mobilidade urbana em Franca

Parâmetro aderente a lei complementar	Tema da Lei em Franca									
	PlanMob	Plano Diretor	Planejamento do sistema viário	Mobilidade Ativa	Sistemas de transportes urbanos	Transporte individual motorizado	Planejamento complementar	Gestão da mobilidade urbana	Educação	Estrutura institucional
1 Princípios da PNMU	Sim	Não	Não	Não	Não	Não	-	Não	Não	NA
2 Objetivos da PNMU	Sim	Não	Não	Não	Não	Não	-	Não	Não	NA
3 Diretrizes da PNMU	Sim	Não	Não	Não	Não	Não	-	Não	Não	NA
4 Planejamento integrado	Sim	Sim	Não	Não	Não	Não	-	Não	Não	Não
5 Circulação viária – segurança e humanização	Sim	Sim	Sim	Não	Sim	Não	-	Sim	Sim	NA
6 Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação	Sim	Sim	Sim	Não	Não	Não	-	Não	Não	NA
7 Implantação e qualificação de calçadas, passeios e áreas de circulação a pé	Sim	Não	Sim	Não	Não	Não	-	Não	Sim	NA
8 Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas	Sim	Não	Sim	Sim	Não	Não	-	Não	Sim	NA
9 Acessibilidade Universal	Sim	Sim	Sim	Não	Sim	Sim	-	Não	Sim	NA
10 Transporte Público Coletivo	Sim	Sim	Sim	Não	Sim	NA	-	Sim	Sim	Sim
11 Tipos de serviços de transporte público coletivo	Sim	Não	Não	NA	Não	NA	-	Não	Sim	NA
12 Priorização do transporte coletivo	Sim	Não	Não	NA	Sim	Não	-	Não	Não	NA
13 Política tarifária	Sim	Não	Não	NA	Sim	NA	-	NA	Não	NA
14 Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados	Sim	Não	Não	Não	Não	NA	-	NA	Não	NA
15 Transporte Escolar	Sim	Não	Não	NA	Não	NA	-	NA	NA	NA
16 Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural	Sim	Não	Sim	Não	Não	Não	-	Não	NA	NA
17 Serviços de transporte individual motorizado	Sim	Não	Não	NA	NA	Sim	-	Não	Não	Sim
18 Tipos de serviços de transporte individual motorizado	Sim	Não	Não	NA	NA	Sim	-	Não	Não	NA
19 Áreas de estacionamentos públicos e privados	Sim	Não	Sim	Não	Não	Sim	-	Não	NA	NA
20 Instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado	Sim	Não	Não	Não	Não	Não	-	Não	NA	NA
21 Áreas e horários de acesso e circulação	Sim	Não	Não	Não	Não	Não	-	Não	NA	NA

Parâmetro aderente a lei complementar	Tema da Lei em Franca									
	PlanMob	Plano Diretor	Planejamento do sistema viário	Mobilidade Ativa	Sistemas de transportes urbanos	Transporte individual motorizado	Planejamento complementar	Gestão da mobilidade urbana	Educação	Estrutura institucional
restrita ou controlada										
22 Transporte de carga	Sim	Não	Sim	NA	NA	Não	-	Não	NA	Não
23 Indicação de elaboração de planos complementares de mobilidade urbana	Não	Sim	Não	Não	Não	Não	-	Não	NA	Sim
24 Polos geradores de viagens	Sim	Sim	Sim	Não	Não	Não	-	Sim	NA	NA
25 Relatório ou estudo de Impacto de Trânsito	Não	Não	Não	Não	Não	Não	-	Não	NA	NA
26 Relatório ou estudo de Impacto Ambiental	Não	Sim	Não	Não	Não	Não	-	Sim	NA	NA
27 Relatório ou estudo de Impacto de Vizinhança	Não	Sim	Não	Não	Não	Não	-	Sim	NA	NA
28 Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do plano de mobilidade urbana	Sim	Não	Não	NA	NA	NA	-	Não	NA	Não
29 Mobilidade inteligente	Sim	Não	Não	Não	Não	Não	-	Sim	NA	NA
30 Mudança comportamental	Sim	Não	Não	Sim	Não	Não	-	Não	Sim	NA
31 Estruturação institucional	Não	Não	Não	NA	NA	NA	-	NA	NA	Sim
32 Presença de Conselho de Trânsito ou Mobilidade	Sim	Não	Sim	NA	NA	NA	-	NA	NA	Não
% de parâmetros atendidos	84,4%	28,1%	34,4%	6,3%	15,6%	12,5%	-	18,7%	21,9%	12,5%

Legenda das leis: PlanMob – Lei Complementar N° 314/2019; Plano Diretor – Lei Complementar N° 50/2003; Planejamento do sistema viário – Lei Complementar N° 57/2003 e Lei Complementar N° 378/ 2022; Mobilidade ativa - Lei N° 7.935/2013, Lei N° 8.161/2014, Lei N° 8.393/2016; Sistemas de transportes urbanos - Lei N° 7.182/2009, Lei N° 9.474/2023; Transporte individual motorizado - Lei N° 7.303/2009, Lei N° 8.149/2014, Lei N° 9.181/2022; Planejamento complementar – Não foram encontradas leis específicas; Gestão da mobilidade urbana - Lei N° 206/2012, Lei N° 9.020/2021, Lei Complementar N° 382/2022; Educação - Lei N° 8.966/2020; Estrutura institucional - Lei N° 2.320/1975.

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Na cidade de Bauru foram encontradas legislações específicas referentes a todas as temáticas, exceto o Planejamento do sistema viário, Planejamento complementar e Educação. Em Franca não foram encontradas legislações específicas da temática de Planejamento complementar apenas.

O PlanMob de Bauru incorpora 78,1% dos parâmetros avaliados, enquanto, em Franca esse percentual é de 84,4%. Em relação aos planos diretores, a discrepância entre as duas cidades é mais significativa. O Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Bauru incorpora 71,8% dos parâmetros avaliados, enquanto o de Franca contempla apenas 28,1%. Isso indica que o Plano Diretor de Bauru aborda um número maior de temas relacionados à mobilidade urbana, entre eles a previsão do desenvolvimento de um Plano Diretor de Mobilidade Urbana (Bauru, 2008, Art. 173), que não aparece no Plano Diretor de Franca (Franca, 2003a).

Essas legislações não mencionam os princípios, diretrizes e objetivos da PNMU, pois, na época de sua elaboração, essa discussão ainda estava em estágio inicial no cenário da política nacional. Além disso, outros parâmetros que tiveram a sua discussão mais recente não estão contemplados nessas leis.

Em Franca, o Planejamento do sistema viário é abordado no Plano Viário (Franca, 2003b), e complementado pela Lei N° 378/2022, que estabelece diretrizes para expansão viária (Franca, 2022a). No conjunto, essas legislações incorporam 34,4% dos parâmetros avaliados. Já em Bauru, não foi identificado um Plano Viário, embora esse documento esteja previsto como plano complementar no Plano Diretor do município (Bauru, 2008, Art. 179, I).

A mobilidade ativa em Bauru é regulamentada pela Lei N° 7.181/2019, que disciplina o uso, construção e manutenção de passeios públicos, esta lei também acompanha uma cartilha disponibilizada pela prefeitura sobre mobilidade a pé (Bauru, 2019a). No que se refere ao ciclismo, a Lei N° 4.012/1996 (Bauru, 1996a) trata da demarcação de espaços para ciclovias, enquanto a Lei N° 5.829/2009 (Bauru, 2009c) institui a política pública de incentivo ao uso da bicicleta na cidade. Além disso, a Lei N° 7.811/2024 (Bauru, 2024a) regulamenta os estacionamentos para bicicletas. Complementarmente, a Lei N° 7.481/2021 (Bauru, 2021), estabelece a Semana de incentivo ao ciclismo, promovendo o ciclismo através da educação.

No conjunto, essas legislações incorporam 18,7% dos parâmetros avaliados, abrangendo todos os parâmetros pertencentes à temática da mobilidade urbana, além dos seguintes parâmetros específicos: Parâmetro 14 - Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados, o Parâmetro 19 - Áreas de estacionamentos públicos e privados, e o Parâmetro 30 - Mudança comportamental.

Em Franca foram encontradas apenas legislações voltadas para a promoção do ciclismo através da educação, como a Lei N° 8.393/2016 – Semana do ciclista (Franca, 2016), e a Lei N° 7.935/2013 – Pedala Franca (Franca, 2013). Além dessas, a Lei N° 8.161/2014 instituiu o programa “Adote uma ciclovia ou ciclofaixa” (Franca, 2014a). Essas legislações incorporam apenas o Parâmetro 8 - Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas e o Parâmetro 30 – Mudança comportamental.

A temática de Sistemas e transportes urbanos abrange parâmetros relacionados a: transporte público coletivo; tipos de serviços de transporte público coletivo; priorização do transporte coletivo; política tarifária; integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados; transporte escolar; e acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural. Em Bauru, as legislações encontradas tratam do transporte público coletivo e da acessibilidade universal – Lei N° 4.177/1996 (Bauru, 1996c), da política tarifária – Lei N° 7.751/2023 (Bauru, 2023), e da acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural – Lei N° 7.378/2020 (Bauru, 2020). Essas legislações em conjunto incorporam 18,7% dos parâmetros.

Em Franca, foram identificadas duas legislações relevantes: a Lei N° 7.182/2009 (Franca, 2009a), que regulamenta o regime de concessão para o serviço de transporte coletivo de passageiros, e a Lei N° 9.474/2023 (Franca, 2023) que trata das diretrizes para gratuidade das tarifas de TPC. Juntas essas legislações abordam 15,6% dos parâmetros, a saber: Parâmetro 5 - Circulação viária – segurança e humanização, Parâmetro 9 - Acessibilidade Universal, Parâmetro 10 - Transporte Público Coletivo, Parâmetro 12 - Priorização do transporte coletivo, Parâmetro - 13 Política tarifária.

Na pesquisa relacionada à temática do transporte individual motorizado, foram identificadas legislações que regulamentam o serviço de transporte remunerado privado individual, como a Lei N° 7.190/2019 (Bauru, 2019b). Também foram identificadas regulamentações relacionadas ao transporte de carga, incluindo a Lei N° 6.324/2013 (Bauru, 2013), que trata do motofrete, destinado ao transporte de pequenas cargas, e o Decreto Municipal N° 11.096/2009 (Bauru, 2009a), que regula as operações de carga e descarga de mercadorias no município. Além disso, a Lei N° 4.820/2002 (Bauru, 2002) regula o estacionamento rotativo da área central. Não foram identificadas leis relacionadas a instrumentos para o controle e desestímulo ao transporte individual motorizado, nem a áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada. No total, essas legislações abordam 15,6% dos parâmetros relacionados a essa temática.

Em Franca, a Lei N° 8.149, de 17 de setembro de 2014 (Franca, 2014a) regulamenta a prestação de serviço de táxi e dá outras providências, enquanto a Lei N° 7.303, de 02 de outubro de 2009

(Franca, 2009) trata do estacionamento momentâneo de táxis em locais demarcados como área azul. Vale ressaltar que essa legislação foi instituída 10 anos antes do plano de mobilidade e não é referenciada no referido plano.

Embora a área azul seja citada na Lei N° 7.303/2009 (Franca, 2009b), não foi encontrada legislação específica que regulamente o estacionamento rotativo. A única legislação relacionada ao parâmetro de estacionamentos é a Lei N° 9.181, de 19 de maio de 2022 (Franca, 2022c), que dispõe da obrigatoriedade a implantação de vagas reservadas às pessoas com Transtorno do Espectro Autista – TEA, em estabelecimentos privados e nas vias públicas. No total foram incorporados 12,5% dos parâmetros nesta temática.

Em Bauru e em Franca, não foram encontradas legislações específicas relacionadas ao planejamento complementar. No que diz respeito à gestão da mobilidade urbana, foram identificadas em Bauru leis que instituem e regulamentam o Estudo de Impacto de Vizinhança - Lei N° 6.626/2015 (Bauru, 2015), Decreto N° 13.269/2016 (Bauru, 2016). Essas legislações abrangem também os parâmetros sobre os polos geradores de viagens e os estudos de impacto de trânsito, indicado como Estudo de Impacto do Sistema Viário no texto da lei.

Quanto à Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do plano de mobilidade urbana, não foram encontradas leis específicas, mas foi identificado o Decreto N° 13.417/2017 (Bauru, 2017), que criou o grupo de trabalho do Plano Diretor de Mobilidade Urbana.

Em Franca, foi identificada a Lei N° 206, de 26 de junho de 2012 (Franca, 2012), que trata da obrigatoriedade do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), nesta legislação é citada a existência do Estudo de Impacto Ambiental e dos polos geradores de viagens.

Quanto à mobilidade inteligente, foi identificada a Lei N° 9.020, de 20 de abril de 2021 (Franca, 2021), que trata da implantação do conceito de *Smart Cities*, e estabelece diretrizes para implantar o conceito na cidade de forma geral. No art. 7º, a legislação aborda a destinação dos recursos públicos para dispositivos inteligente para, além de outras áreas, os transportes coletivos e mobilidade de pedestres.

Além disso, a Lei N° 382/2022 (Franca, 2022b) introduz a temática da mobilidade inteligente ao instituir o Novo Código de Edificações do Município de Franca. Essa legislação estabelece a obrigatoriedade de instalar dispositivos de recarga de veículos elétricos em garagens de novos condomínios residenciais e comerciais. Esta medida está relacionada aos parâmetros de estacionamentos e também à mobilidade inteligente, ao incentivar o uso de veículos movidos por energias renováveis, proporcionando infraestrutura necessária para sua utilização.

Bauru abordou 34,4% dos parâmetros na temática de Gestão da mobilidade urbana, enquanto Franca abordou 18,7%. Essa diferença se deve ao grande detalhamento presente na legislação relacionada a elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança de Bauru (Bauru, 2016) que abrange diversos temas relacionados à mobilidade urbana.

Em Bauru não foram identificadas leis específicas com relação a temática da educação. Em Franca, a Política Municipal de Educação Ambiental, instituída pela Lei N° 8.966/2020 (Franca, 2020), trata da educação ambiental como um processo de formação individual e coletiva para a reflexão de valores sociais, saberes, atitudes, visando uma relação protetora e sustentável dos seres humanos com o meio ambiente. Esta política está diretamente ligada com o parâmetro de mudança comportamental, e incorpora a mobilidade urbana diversas vezes.

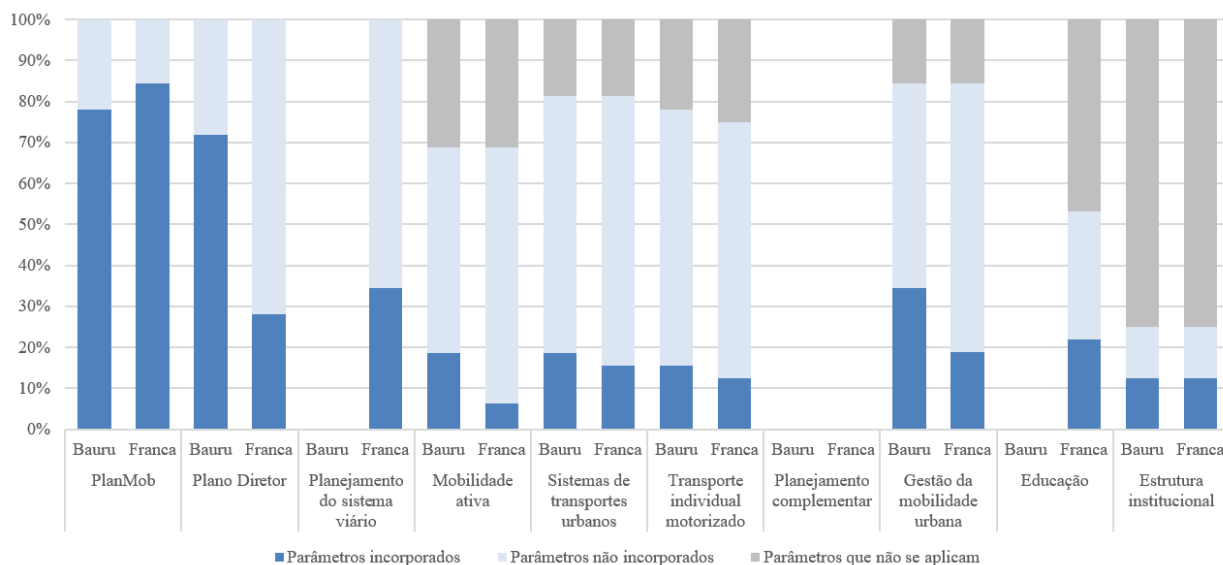
Com relação a Estrutura institucional, em Bauru foram identificadas as legislações que regulamentaram a criação da EMTURB, atualmente EMDURB – Lei N° 2.166/1979 (Bauru, 1979), e a lei que reestrutura a EMDURB – Lei N° 3.570/1993 (Bauru, 1993). Em relação ao Conselho de Mobilidade, foram identificadas a lei que criou o conselho – Lei N° 6.576/2014 (Bauru, 2014) e o decreto que nomeou a equipe mais recente do conselho – Decreto N° 17.862/2024 (Bauru, 2024b).

Em Franca foi identificada a Lei N° 2.320, de 24 de setembro de 1975 (Franca, 1975), que criou a Empresa Municipal para o Desenvolvimento de Franca – EMDEF. Não foi encontrada legislação específica que trate do Conselho de Trânsito ou Mobilidade Urbana.

Na análise de ambas as cidades, foi identificado que algumas legislações antigas não são referenciadas na elaboração do plano. Também é possível notar que as legislações mais recentes, embora pontuais, não fazem referência aos PlanMobs. Quanto à avaliação dos parâmetros abordados por temática, verificou-se que as leis específicas se concentram apenas nos parâmetros essenciais de sua temática, sem estabelecer conexões com outros parâmetros correlatos. Um exemplo desse aprofundamento e correlação entre parâmetros ocorre nas leis relacionadas ao Estudo de Impacto de Vizinhança, que no caso de Bauru é desenvolvido incorporando diversos parâmetros e no caso de Franca a lei incorpora apenas os parâmetros diretamente relacionados a temática (Bauru, 2016; Franca, 2012).

A avaliação realizada de forma parametrizada promove tanto um resultado detalhado como o relatado acima, quanto um resultado mais geral e visual, através do tratamento dos resultados para a geração de gráficos. Os gráficos permitem que haja uma visualização mais clara ao realizar a avaliação comparativa das cidades estudadas, uma vez que é possível comparar a taxa de parâmetros incorporados de cada temática de forma gráfica e didática (Figura 10).

Figura 10: Análise comparativa dos parâmetros aplicados nas legislações municipais relacionadas a mobilidade urbana de Bauru e Franca – SP



Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

5.2.2 Módulo de Avaliação do PlanMob

A aplicação do módulo de avaliação do PlanMob foi conduzida por meio do preenchimento de fichas, cujas versões completas estão disponíveis nos Apêndices 2 (Bauru) e 3 (Franca) deste documento. As Tabelas 10, 11 e 12 apresentam uma síntese dos resultados desse módulo, com os dados organizados em formato percentual para facilitar sua interpretação. As porcentagens apresentadas nas discussões foram calculadas com base no total de parâmetros avaliados, incluindo também os parâmetros não identificados, de modo a oferecer uma visão abrangente e precisa do conteúdo do plano.

Com relação à localização do parâmetro no plano (Tabela 10), em Bauru, 6 parâmetros (18,8%) estavam presentes em todas as seções do plano, enquanto dezesseis parâmetros (50,0%) foram incluídos no corpo da lei. Entre esses, as temáticas de Planejamento do sistema viário, Mobilidade ativa e Planejamento complementar foram as únicas que apresentaram todos os seus parâmetros no corpo da lei.

No documento complementar de Bauru não há uma seção de introdução; o texto é dividido entre diagnóstico e prognóstico. Nele foram identificados 15 parâmetros no diagnóstico e 14 no prognóstico. Oito desses parâmetros (25,0%) estão presentes em ambas as partes do documento complementar, sendo Circulação viária – segurança e humanização; Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação; Implantação e qualificação de calçadas, passeios e áreas de circulação a pé; Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas; Transporte Público Coletivo; Mobilidade Inteligente; Mudança comportamental e

Estruturação Institucional.

Em Franca, 8 parâmetros (25,0%) estavam presentes em todas as seções do plano. Quatorze parâmetros (43,8%) foram incluídos no corpo da lei. As temáticas de Planejamento Integrado, Planejamento do sistema viário e Mobilidade ativa foram as únicas que apresentaram todos seus parâmetros no corpo da lei (Tabela 10).

No documento complementar de Franca há uma divisão clara entre introdução, diagnósticos e prognósticos. A introdução do PlanMob Franca apresenta 24 dos 32 parâmetros avaliados (75,0%), enquanto o diagnóstico inclui 19 parâmetros e o prognóstico, 10 parâmetros. Nove parâmetros são abordados em todas as partes do documento complementar, sendo: Circulação viária – segurança e humanização; Implantação e qualificação de calçadas, passeios e áreas de circulação a pé; Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas; Acessibilidade Universal; Transporte Público Coletivo; Tipos de serviços de transporte público coletivo; Priorização do transporte coletivo; Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados; Transporte de carga. Destaca-se que o parâmetro Tipos de serviços de transporte público coletivo não está presente no corpo da lei, apesar de ser abordado no documento complementar.

A análise dos dados revelou que, no plano de mobilidade de Franca, a introdução é a seção que mais incorpora os parâmetros avaliados. Esses resultados indicam uma ênfase teórica significativa no início do plano, enquanto as seções voltadas para projeções e diretrizes futuras, como o prognóstico, apresentam uma menor incorporação de parâmetros. Isso pode sugerir lacunas na abordagem prática e nas orientações para ações específicas.

Por outro lado, no caso de Bauru, que não apresenta uma introdução, o documento complementar incorpora mais parâmetros do que o corpo da lei. Esse resultado indica que, embora os parâmetros estejam sendo apresentados na discussão, seu desenvolvimento não se materializa nas diretrizes apresentadas no corpo da lei do PlanMob.

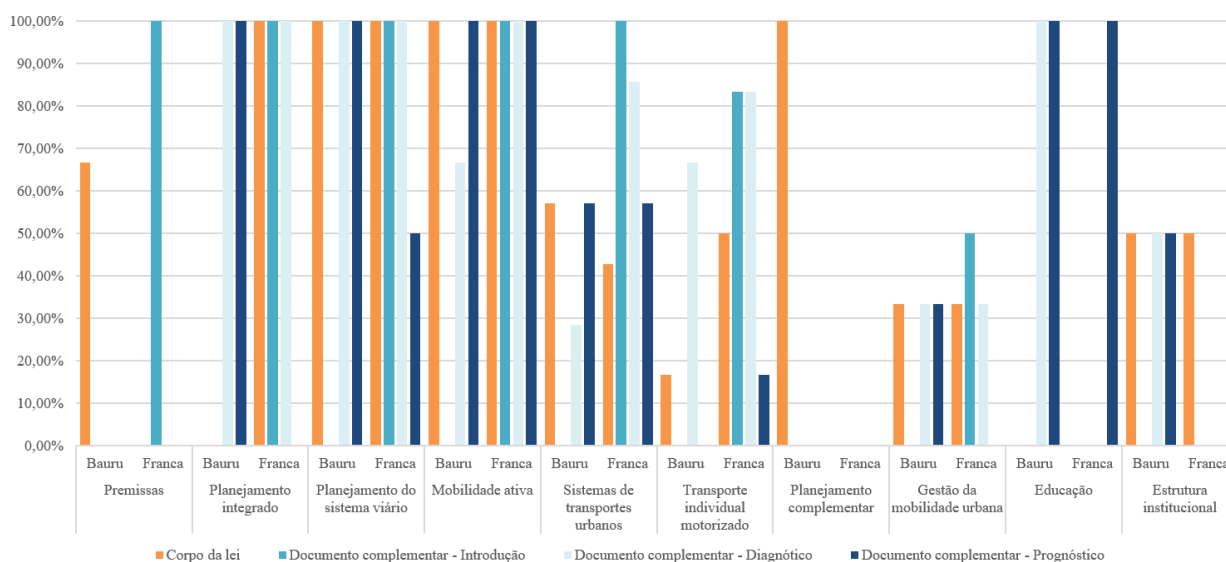
Ao analisar o documento complementar como um todo, observou-se que, em Bauru, o atendimento aos parâmetros atinge 62,5% enquanto em Franca chega a 81,3%. No caso de Franca, essa taxa é quase o dobro do valor encontrado no corpo da lei.

Ao avaliar os dados de Bauru em relação às partes específicas do documento complementar, constatou-se que os parâmetros estão distribuídos entre diagnósticos e prognóstico. Dos 20 parâmetros abordados no documento complementar, 9 estão presentes em ambas as partes, ou seja, o parâmetro é desenvolvido no diagnóstico e apresenta diretrizes ou propostas no prognóstico.

Por outro lado, em Franca, observa-se que a grande maioria dos parâmetros é abordada na parte teórica, mas não é aprofundada nas seções posteriores do plano. Essa distribuição indica que, embora o plano contenha uma boa fundamentação teórica, há uma limitação na integração de conceitos em ações práticas e orientações legislativas concretas.

Assim como foi exemplificado no item 5.2.1 (Figura 10), é possível visualizar os dados obtidos no Módulo de Avaliação do PlanMob também por meio de gráficos, com o objetivo de tornar a visualização mais compreensível e didática. A Figura 11 apresenta um exemplo desta visualização que pode ser replicado ao longo das avaliações deste módulo de diferentes formas, variando de acordo com a interpretação do aplicador.

Figura 11: Análise comparativa da incorporação dos temas nas diferentes partes do PlanMob de Bauru e Franca – SP



Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

A avaliação também considerou as referências a outras legislações presentes no texto dos planos de mobilidade. A legislação mais referenciada em ambos os planos foi a própria Lei de Mobilidade. Em Bauru, a maioria das referências é realizada de forma indireta (46,9%), enquanto em Franca, as referências diretas predominam (56,3%). No PlanMob Bauru, 18 dos parâmetros (56,3%) fazem referência direta ou indireta a alguma legislação ou documento complementar oferecido pelo Ministério das Cidades. Já em Franca, 20 parâmetros (62,5%) também fazem essas referências, destacando-se uma maior utilização de fontes externas no plano dessa cidade.

Tabela 10: Síntese da caracterização dos parâmetros dos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável nos municípios de Bauru e Franca, parte 1

Parâmetros	Bauru - SP							Franca - SP						
	Localização do Parâmetro				Referência de outras legislações			Localização do Parâmetro				Referência de outras legislações		
	1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3
1 Princípios da PNMU	S	N	N	N	N	N	S	N	S	N	N	N	S	N
2 Objetivos da PNMU	N	N	N	N	S	N	N	N	S	N	N	N	S	N
3 Diretrizes da PNMU	S	N	N	N	N	N	S	N	S	N	N	N	S	N
4 Planejamento Integrado	N	N	S	S	N	S	N	S	S	S	N	N	S	N
5 Circulação viária – segurança e humanização	S	N	S	S	N	N	S	S	S	S	S	N	S	N
6 Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação	S	N	S	S	N	S	S	S	S	S	N	N	S	N
7 Implantação e qualificação de calçadas, passeios e áreas de circulação a pé	S	N	S	S	N	S	N	S	S	S	S	N	N	S
8 Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas	S	N	S	S	N	S	N	S	S	S	S	N	N	S
9 Acessibilidade Universal	S	N	N	S	N	N	S	S	S	S	S	N	S	S
10 Transporte Público Coletivo	S	N	S	S	N	N	S	S	S	S	S	N	S	S
11 Tipos de serviços de transporte coletivo	N	N	N	N	S	N	N	N	S	S	S	S	N	N
12 Priorização do transporte coletivo	S	N	N	S	N	N	S	S	S	S	S	N	S	N
13 Política Tarifária	S	N	S	N	N	N	S	N	S	S	N	N	S	N
14 Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados	S	N	N	S	N	N	S	S	S	S	S	N	S	N
15 Transporte escolar	N	N	N	N	S	N	N	N	S	S	N	S	N	N
16 Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural	N	N	N	S	S	N	N	N	S	N	N	S	N	N
17 Serviços de transporte individual motorizado	N	N	S	N	S	N	N	N	N	S	N	S	N	N
18 Tipos de serviços de transporte individual motorizado	N	N	S	N	S	N	N	N	S	S	N	S	N	N
19 Áreas de estacionamentos públicos e privados	N	N	S	N	N	S	N	S	S	S	N	N	S	N
20 Instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado	S	N	N	N	N	N	S	N	S	S	N	N	S	N
21 Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada	N	N	N	N	S	N	N	S	S	N	N	N	S	N
22 Transporte de carga	N	N	S	N	N	S	N	S	S	S	S	N	S	N
23 Indicação de elaboração de planos complementares de mobilidade urbana	S	N	N	N	S	N	N	N	N	N	N	S	N	N
24 Polos geradores de viagens	N	N	N	N	S	N	N	N	S	S	N	N	S	S
25 Relatório ou estudo de Impacto de Trânsito	N	N	N	N	S	N	N	N	N	N	N	S	N	N
26 Relatório ou estudo de Impacto Ambiental	N	N	N	N	S	N	N	N	N	N	N	S	N	N
27 Relatório ou estudo de Impacto de Vizinhança	N	N	S	N	N	N	S	N	N	N	N	S	N	N
28 Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do plano de mobilidade urbana	S	N	N	S	N	S	S	S	S	N	N	N	S	N
29 Mobilidade inteligente	S	N	S	S	N	S	S	S	S	S	N	N	S	N
30 Mudança comportamental	N	N	S	S	S	N	N	N	N	N	S	S	N	N
31 Estruturação institucional	N	N	S	S	N	S	N	N	N	N	N	S	N	N
32 Presença de Conselho de Trânsito ou Mobilidade	S	N	N	N	N	N	S	S	N	N	N	N	N	S
Resultados em %	50,0	0,0	46,9	43,8	37,5	25,0	46,9	43,8	75,0	59,4	31,3	34,4	56,3	15,6

Legenda:

1.1. Corpo da lei; 1.2. Anexo (Introdução); 1.3. Anexo (Diagnóstico); 1.4. Anexo (Prognóstico); 2.1. Ausência de referência; 2.2. Referência direta; 2.3. Referência indireta; S – Sim; N – Não; “-” – Vazio.

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

O corpo da lei foi avaliado por meio de quatro critérios: transcrição do texto, conteúdo do parâmetro, abordagem territorial e apresentação do parâmetro (Tabela 11). Em Bauru, a maioria dos parâmetros (12, 37,5%) apresentados no corpo da lei são fundamentados a partir de uma interpretação de lei. Onze parâmetros (34,4%) apresentam seu conteúdo de forma geral, e todos os parâmetros apresentados possuem a abordagem territorial difusa no corpo da lei. A grande maioria dos parâmetros presentes no plano é apresentada como diretrizes, com destaque para seis parâmetros, que são tratados como propostas (Circulação viária – segurança e humanização; Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação; Implantação e qualificação de calçadas, passeios e áreas de circulação; Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas; Transporte Público Coletivo; e Indicação de elaboração de planos complementares de mobilidade urbana).

Em Franca, a maioria dos parâmetros (11, 34,4%) também é apresentada com base em uma interpretação de lei. Neste plano, os parâmetros apresentados de forma geral e parcial são distribuídos igualmente, sendo sete parâmetros apresentados de cada forma. Em relação a abordagem territorial, todos os parâmetros são apresentados de forma difusa, enquanto, no que diz respeito à apresentação dos parâmetros, todos são apresentados como diretrizes. O único parâmetro que se destaca por incluir propostas é o relacionado à “Implantação e qualificação de calçadas, passeios e áreas de circulação a pé”.

No corpo da lei, ambas as cidades apresentam os parâmetros por meio de interpretações da lei, sendo que Bauru transcreve 37,5% dos parâmetros dessa forma, enquanto Franca apresenta 34,4%. Entretanto, Bauru se destaca com uma taxa de transcrições diretas da Lei de Mobilidade, com 21,9% dos parâmetros descritos por cópia do texto legal. Em comparação, Franca registra apenas 3,1%, de transcrições diretas, representadas pelo parâmetro de “Áreas de horários de acesso e circulação restrita ou controlada”.

Nos Planos de Mobilidade, os parâmetros podem se apresentar como diretrizes gerais, que visam orientar ações futuras após a promulgação do plano, ou como propostas urbanas concretas. A principal diferença entre essas abordagens está na definição de um território específico para a implementação de uma determinada diretriz, o que transforma essa diretriz em uma proposta urbana. Tanto Bauru quanto Franca abordam os parâmetros a partir de diretrizes. No entanto, em Bauru, alguns parâmetros são apresentados também como propostas, enquanto em Franca, apenas um parâmetro é apresentado dessa forma.

Ao avaliar as temáticas abordadas no corpo de lei, é possível identificar semelhanças e diferenças entre as duas cidades. Embora as temáticas sejam tratadas de forma semelhante, de acordo com os critérios de avaliação aplicados, há diferenças nas abordagens específicas. As

premissas são abordadas diretamente no corpo da lei, no caso de Bauru, enquanto em Franca são abordadas na parte introdutória. O Planejamento integrado não é mencionado no corpo da lei em Bauru, enquanto em Franca está presente ao longo do corpo da lei.

A temática de Mobilidade ativa e os Sistemas de transportes urbanos são abordados com quase os mesmos parâmetros em ambos os planos. No entanto, ambos os planos deixam de incluir a maioria dos parâmetros relacionados aos estudos e relatórios de impacto. No caso de Bauru, os planos complementares são apresentados no corpo da lei, enquanto em Franca, essa temática não é abordada.

Tabela 11: Síntese da caracterização dos parâmetros dos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável nos municípios de Bauru e Franca, parte 2

Parâmetros	Bauru - SP										Franca - SP									
	Corpo da lei										Corpo da lei									
	Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro			Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro		
	3.1	3.2	3.3	4.1	4.2	5.1	5.2	6.1	6.2	3.1	3.2	3.3	4.1	4.2	5.1	5.2	6.1	6.2		
1 Princípios da PNMU	S	N	N	S	N	S	N	S	N	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
2 Objetivos da PNMU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
3 Diretrizes da PNMU	N	N	S	N	S	S	N	S	N	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
4 Planejamento Integrado	-	-	-	-	-	-	-	-	-	N	N	S	N	S	S	N	S	N		
5 Circulação viária – segurança e humanização	S	N	S	S	N	S	N	S	S	N	N	S	N	S	S	N	S	N		
6 Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação	N	N	S	S	N	S	N	S	S	N	N	S	N	S	S	N	S	N		
7 Implantação e qualificação de calçadas, passeios e áreas de circulação a pé	N	N	S	S	N	S	N	S	S	N	N	S	N	S	S	N	S	S		
8 Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas	N	N	S	S	N	S	N	S	S	N	N	S	S	N	S	N	S	N		
9 Acessibilidade Universal	S	N	S	S	N	S	N	S	N	N	N	S	S	N	S	N	S	N		
10 Transporte Público Coletivo	S	N	S	S	N	S	N	S	S	N	N	S	S	N	S	N	S	N		
11 Tipos de serviços de transporte coletivo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
12 Priorização do transporte coletivo	N	S	S	S	N	S	N	S	N	N	S	S	S	N	S	N	S	N		
13 Política Tarifária	N	N	S	N	S	S	N	S	N	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
14 Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados	N	N	S	N	S	S	N	S	N	N	N	S	N	S	S	N	S	N		
15 Transporte escolar	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
16 Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
17 Serviços de transporte individual motorizado	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
18 Tipos de serviços de transporte individual motorizado	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
19 Áreas de estacionamentos públicos e privados	-	-	-	-	-	-	-	-	-	N	S	N	S	N	S	N	S	N		
20 Instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado	S	N	N	S	N	S	N	S	N	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
21 Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	S	N	N	N	S	S	N	S	N		
22 Transporte de carga	-	-	-	-	-	-	-	-	-	N	N	S	S	N	S	N	S	N		
23 Indicação de elaboração de planos complementares de mobilidade urbana	N	N	S	S	N	S	N	N	S	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
24 Polos geradores de viagens	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
25 Relatório ou estudo de Impacto de Trânsito	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
26 Relatório ou estudo de Impacto Ambiental	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
27 Relatório ou estudo de Impacto de Vizinhança	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
28 Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do plano de mobilidade urbana	S	N	S	S	N	S	N	S	N	N	S	N	S	N	S	N	S	N		
29 Mobilidade inteligente	S	S	N	N	S	S	N	S	N	N	N	S	N	S	S	N	S	N		
30 Mudança comportamental	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
31 Estruturação institucional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
32 Presença de Conselho de Trânsito ou Mobilidade	N	S	N	N	S	S	N	S	N	N	N	S	S	N	S	N	N	S		
Resultados em %	21,9	9,4	37,5	34,4	15,6	50,0	0,0	46,9	18,8	3,1	9,4	34,4	21,9	21,9	43,8	0,0	43,8	3,1		

Legenda:

3.1. Transcrição direta de lei; 3.2. Transcrição parcial de lei; 3.3. Interpretação de lei; 4.1. Apresentação geral do parâmetro; 4.2. Apresentação parcial do parâmetro; 5.1. Forma difusa; 5.2. Forma setorizada; 6.1. Diretriz; 6.2. Proposta; S - Sim; N - Não; "- Vazio.

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Com relação a avaliação do documento complementar (Tabela 12), cada seção é avaliada com critérios específicos. A introdução é avaliada com base na transcrição do parâmetro. No caso de Bauru, o documento complementar não possui uma introdução formal; o conteúdo teórico está disseminado ao longo das seções de diagnóstico e do prognóstico. Em Franca, por outro lado, a parte teórica é a que mais abrange os parâmetros, com 75% dos parâmetros incorporados a ela.

Em Franca 16 parâmetros (50%) são apresentados por meio da transcrição direta da Lei, na maioria das vezes utilizando a Lei Federal N° 12.587/2012, enquanto 8 parâmetros (25%) são apresentados com base em interpretações de outras legislações.

No documento complementar como um todo, Bauru aborda um menor número de parâmetros em comparação a Franca. No diagnóstico de Bauru, 10 parâmetros são apresentados parcialmente e 5 de forma geral. Em Franca, por sua vez, 10 parâmetros são abordados de forma geral e 9 de forma parcial. Em Bauru, a maior parte dos parâmetros são apresentados de forma difusa (15, 46,9%), enquanto em Franca essa distribuição corresponde 14 parâmetros (43,8%), além de 12 parâmetros de forma setORIZADA, sendo que 7 adotam ambas as abordagens.

O prognóstico de Bauru apresenta todas as suas propostas de forma difusa e por meio de diretrizes. Já em Franca, as propostas são abordadas tanto como diretrizes quanto como propostas urbanas, distribuídas entre abordagens difusas e setORIZADAS. A maioria das propostas setORIZADAS em Franca é desenvolvida para a área central da cidade.

Em Bauru, as temáticas mais desenvolvidas no documento complementar são: Planejamento integrado; Planejamento do sistema viário; Mobilidade ativa; Sistemas de transportes urbanos; e Educação. Em Franca, as temáticas incorporadas são: Planejamento integrado; Planejamento do sistema viário; Mobilidade ativa; Sistemas de transportes urbanos; e Transporte individual motorizado. Essas temáticas apresentaram um maior número de parâmetros incorporados em ambos os planos.

Tabela 12: Síntese da caracterização dos parâmetros dos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável nos municípios de Bauru e Franca, parte 3: forma de avaliação no anexo

Parâmetro	Bauru - SP											Franca - SP										
	Introdução			Diagnóstico				Prognóstico				Introdução			Diagnóstico				Prognóstico			
	Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro		Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
	1.1	1.2	1.3	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5.1	5.2	1.1	1.2	1.3	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5.1	5.2
1 Princípios da PNMU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	S	N	N	-	-	-	-	-	-	-	-
2 Objetivos da PNMU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	S	N	N	-	-	-	-	-	-	-	-
3 Diretrizes da PNMU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	S	N	N	-	-	-	-	-	-	-	-
4 Planejamento Integrado	-	-	-	N	S	S	N	S	N	S	N	S	N	N	S	N	S	N	-	-	-	-
5 Circulação viária – segurança e humanização	-	-	-	N	S	S	N	S	N	S	N	S	N	N	S	N	S	S	S	N	S	S
6 Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação	-	-	-	N	S	S	N	S	N	S	N	N	N	S	S	N	S	S	-	-	-	-
7 Implantação e qualificação de calçadas, passeios e áreas de circulação a pé	-	-	-	S	N	S	N	S	N	S	N	N	N	S	S	N	S	S	S	N	S	N
8 Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas	-	-	-	S	N	S	S	S	N	S	N	N	N	S	S	N	S	S	S	S	N	S
9 Acessibilidade Universal	-	-	-	-	-	-	-	S	N	S	N	S	N	N	N	S	S	N	S	N	S	N
10 Transporte Público Coletivo	-	-	-	S	N	S	N	S	N	S	N	S	N	N	S	N	S	S	S	N	S	S
11 Tipos de serviços de transporte coletivo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	N	N	S	S	N	S	S	S	N	S	S
12 Priorização do transporte coletivo	-	-	-	-	-	-	-	S	N	S	N	S	N	N	N	S	N	S	N	S	N	S
13 Política Tarifária	-	-	-	N	S	S	N	-	-	-	-	N	N	S	S	N	S	N	-	-	-	-
14 Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados	-	-	-	-	-	-	-	S	N	S	N	S	N	N	N	S	N	S	N	S	S	S
15 Transporte escolar	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	N	N	S	N	S	S	N	-	-	-	-
16 Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural	-	-	-	-	-	-	-	S	N	S	N	N	N	S	-	-	-	-	-	-	-	-
17 Serviços de transporte individual motorizado	-	-	-	N	S	S	N	-	-	-	-	-	-	-	N	S	N	S	-	-	-	-
18 Tipos de serviços de transporte individual motorizado	-	-	-	N	S	S	N	-	-	-	-	N	N	S	N	S	S	N	-	-	-	-
19 Áreas de estacionamentos públicos e privados	-	-	-	S	N	S	S	-	-	-	-	S	N	N	S	N	N	S	-	-	-	-
20 Instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	S	N	N	N	S	N	S	-	-	-	-
21 Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	S	N	N	-	-	-	-	-	-	-	-
22 Transporte de carga	-	-	-	N	S	S	S	-	-	-	-	S	N	N	-	-	-	-	-	-	-	-
23 Indicação de elaboração de planos complementares de mobilidade urbana	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
24 Polos geradores de viagens	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	S	N	N	N	S	S	N	-	-	-	-
25 Relatório ou estudo de Impacto de Trânsito	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
26 Relatório ou estudo de Impacto Ambiental	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
27 Relatório ou estudo de Impacto de Vizinhança	-	-	-	N	S	S	N	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
28 Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do plano de mobilidade urbana	-	-	-	-	-	-	-	S	N	S	N	S	N	N	-	-	-	-	-	-	-	-
29 Mobilidade inteligente	-	-	-	N	S	S	N	S	N	S	N	S	N	N	N	S	S	N	-	-	-	-
30 Mudança comportamental	-	-	-	S	N	S	N	S	N	S	N	-	-	-	-	-	-	-	S	N	S	N
31 Estruturação institucional	-	-	-	N	S	S	N	S	N	S	N	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
32 Presença de Conselho de Trânsito ou Mobilidade	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Resultados em %	0,0	0,0	0,0	15,6	31,3	46,9	9,4	43,8	0,0	43,8	0,0	50,0	0,0	25,0	31,3	28,1	43,8	37,5	21,9	12,5	21,9	21,9

Legenda:
1.1. Transcrição direta de lei; 1.2. Transcrição parcial de lei; 1.3. Interpretação de lei; 2.1. Apresentação geral do parâmetro; 2.2. Apresentação parcial do parâmetro; 3.1. Forma difusa; 3.2. Forma setorizada; 4.1. Forma difusa; 4.2. Forma setorizada; 5.1. Diretriz; 5.2. Proposta; S – Sim; N – Não; “-“ – Vazio.

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

5.2.3 Módulo de Avaliação da Implementação do PlanMob

A aplicação do Módulo de Avaliação da Implementação do PlanMob difere dos outros módulos, pois é desenvolvida por meio de um relatório. Este módulo se concentra no levantamento e na análise de informações qualitativas obtidas de diversas fontes, como entrevistas com gestores públicos, documentos suplementares e outras fontes que forneçam dados relevantes sobre a execução do plano de mobilidade urbana. A avaliação busca identificar a efetividade das ações propostas, a interação entre as partes envolvidas e os resultados alcançados até o momento.

Durante a aplicação desse módulo, um dos maiores desafios encontrados foi o levantamento de documentos e informações atualizadas sobre a implementação do PlanMob em ambas as cidades. Em particular, a obtenção de dados sobre o monitoramento e a execução das propostas do plano foi dificultada pela ausência de relatórios periódicos ou publicações oficiais sobre o progresso das ações, não foi possível acessar relatórios de acompanhamento que detalhassem o status das propostas e intervenções sugeridas no PlanMob. Além disso, alguns documentos complementares, como os planos de ação específicos e dados sobre a alocação de recursos, não estavam facilmente acessíveis ou atualizados no portal oficial da prefeitura.

Outro ponto que gerou dificuldades foi a ausência de imagens ou mapas atualizados relacionados à implementação de infraestrutura urbana, como a qualificação de calçadas e a criação de ciclovias, que são temas centrais do plano. No caso do levantamento das ciclovias, os mapas disponíveis para consulta não estavam atualizados, ou havia informações erradas, o que dificultou o levantamento.

Os resultados deste módulo são apresentados de forma detalhada e contextualizada, permitindo uma visão crítica sobre a aplicação do PlanMob nas cidades de Bauru e Franca. A interpretação dos dados qualitativos é fundamental para compreender os desafios e as oportunidades presentes na implementação do plano. Durante a análise dos parâmetros, conforme apresentado no item 5.2.4, serão discutidos os pontos fortes, as lacunas e as possíveis falhas observadas na execução do PlanMob, permitindo uma ampla avaliação sobre o processo de implementação.

5.2.4 Síntese dos resultados da aplicação do Instrumento de Avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável

Os resultados obtidos a partir da aplicação dos três módulos de avaliação devem ser interpretados de forma integrada, a fim de possibilitar uma compreensão abrangente da política municipal de mobilidade urbana. Destaca-se que, ao organizar e interpretar os dados, deve-se considerar a interdependência dos parâmetros avaliados, uma vez que esses aspectos estão

interligados. Nesse sentido, algumas discussões podem permear entre diferentes parâmetros, refletindo a complexidade e as interações presentes na política.

Nesta seção, a análise dos parâmetros se concentra em identificar os pontos fortes, as lacunas e as possíveis falhas observadas na implementação do PlanMob nas cidades de Bauru e Franca. A partir dessa abordagem, será possível realizar uma avaliação detalhada do processo de implementação da política de mobilidade urbana, destacando aspectos críticos que impactam sua efetividade. O objetivo é proporcionar uma visão aprofundada sobre os desafios enfrentados, bem como sobre as oportunidades para o aprimoramento contínuo do plano.

A síntese dos resultados em conjunto também permite verificar a qualidade dos resultados que o instrumento desenvolvido pode gerar, levando em consideração que sua aplicação pode variar de profundidade de acordo com o conhecimento do aplicador, principalmente na etapa de compilação e interpretação dos dados.

5.2.4.1 Premissas

- **Parâmetro 1: Princípios da PNMU**

A Lei Federal N° 12.587/2012 (Art. 24°), estabelece que o Plano de Mobilidade Urbana deve contemplar os princípios, objetivos e diretrizes da respectiva Lei de Mobilidade Urbana. Os princípios da PNMU são apresentados no artigo 5° da Lei de Mobilidade e incluem: acessibilidade universal; desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; segurança nos deslocamentos das pessoas; justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

No Plano de Mobilidade Urbana de Bauru (Apêndice 2, Quadro 11) esses princípios estão presentes no corpo da lei (Art. 5°). Neste artigo são definidos os princípios da Política Municipal de Mobilidade de Bauru. Este conteúdo é uma transcrição direta dos princípios da PNMU. Por outro lado, na avaliação do PlanMob de Franca (Apêndice 3, Quadro 43), observou-se que os princípios da PNMU são apresentados na seção de introdução, por meio de uma transcrição direta da Lei de Mobilidade Urbana. No restante de ambos os planos, alguns princípios são abordados, porém de forma isolada e não explícita.

- **Parâmetro 2: Objetivos da PNMU**

Os objetivos da PNMU, que devem estar presentes nos Planos de Mobilidade Urbana estão indicados no Art. 7º da Lei de Mobilidade Urbana. São eles: reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais; proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade; promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e consolidar a gestão democrática como instrumentos e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

O Plano de Mobilidade Urbana de Bauru não apresenta explicitamente os objetivos da PNMU (Apêndice 2, Quadro 12). Por outro lado, no Plano de Mobilidade Urbana de Franca (Apêndice 3, Quadro 44), observou-se que os objetivos da PNMU são mencionados de forma explícita na introdução, com a referência direta do artigo 7º da Lei de Mobilidade urbana.

- **Parâmetro 3: Diretrizes da PNMU**

As diretrizes da PNMU, conforme estabelecido no Art. 6º da Lei de Mobilidade Urbana são fundamentais para guiar a formulação e a implementação de planos de mobilidade em âmbito municipal. Elas incluem: a integração com a política de desenvolvimento urbano e as respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo pelos entes federativos; a prioridade dos modos de transporte não motorizados em relação aos motorizados, e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado; a integração entre os modos e os serviços de transporte urbano; a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade; o incentivo ao desenvolvimento científico tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes; a priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e a integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

O Plano de Mobilidade Urbana de Bauru (Apêndice 2, Quadro 13) apresenta as diretrizes de forma parcial no Artigo 6º do corpo da lei, que trata das diretrizes gerais do plano de mobilidade. Neste artigo, algumas das diretrizes do PNMU são incorporadas por meio de uma interpretação da lei. No PlanMob de Franca (Apêndice 3, Quadro 45) as diretrizes são explicitamente incorporadas na introdução, com a referência direta à Lei de Mobilidade Urbana, assim como ocorreu com os objetivos e princípios no mesmo plano.

As duas cidades avaliadas incorporam as premissas da Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável de formas distintas. Franca apresenta as premissas na introdução do seu documento complementar, por meio de uma transcrição direta da Lei de Mobilidade Urbana. Enquanto Bauru as incorpora no corpo da lei, mas de forma parcial. Embora os princípios tenham sido transcritos integralmente da Lei de Mobilidade, as diretrizes foram incorporadas de forma incompleta, com algumas delas fazendo parte do conjunto de diretrizes do próprio plano. No entanto, os objetivos não estão presentes neste plano.

5.2.4.2 Planejamento integrado

- **Parâmetro 4: Planejamento integrado**

O planejamento da circulação é um processo complementar às demais políticas urbanas, principalmente aquelas que interferem na localização das atividades econômicas, das moradias e dos equipamentos urbanos. O planejamento integrado dessas políticas setoriais não apenas modifica o perfil da demanda por deslocamentos na cidade, mas influencia a escolha do modo de transporte, otimiza o aproveitamento da infraestrutura urbana já instalada e minimiza a necessidade de novos investimentos (Brasil, 2015).

A identificação desta temática nos planos foi realizada a partir da seleção de informações que remetem à articulação de diferentes políticas e ações de planejamento urbano, destacando a importância de tratar diversas áreas em conjunto. O Plano de Mobilidade Urbana de Bauru (Apêndice 2, Quadro 14) apresenta esta temática no diagnóstico e no prognóstico. No diagnóstico, o plano destaca a importância de regular o parcelamento do solo e o uso e ocupação do solo, em consonância com às políticas de mobilidade urbana. Também são referenciadas diretamente as leis de Zoneamento - Lei Nº 2.339/1982 (Bauru, 1982a) e Uso do Solo - Decreto Nº 3.590/1982 (Bauru, 1982b) em vigor no município. No prognóstico, o planejamento integrado é abordado brevemente, especialmente no que se refere aos modos ativos de transporte, onde o plano ressalta a importância de desenvolver projetos voltados para a mobilidade em conjunto com outras áreas complementares, como: drenagem, iluminação, arborização e sinalização viária.

Ao avaliar a implementação desse parâmetro, é possível observar o processo de trabalho das secretarias envolvidas na aprovação de novos loteamentos. Através da Prefeitura Municipal de Bauru, a Secretaria de Planejamento do município (SEPLAN) disponibiliza no site da prefeitura as etapas necessárias para a aprovação de loteamentos. A análise do processo revela que, em Bauru, apenas a Secretária de Planejamento está diretamente envolvida, mas o processo exige documentos relacionados a diversas áreas, com ênfase na infraestrutura. Dentre os documentos

exigidos estão o detalhamento viário; acessibilidade; o relatório de impacto de trânsito (RIT); diretrizes para os sistemas de lazer, arborização, sistema viário e revegetação de áreas verdes; rede de drenagem; e estudo de impacto de vizinhança (EIV) (Prefeitura Municipal de Bauru, 2025c).

No PlanMob de Franca (Apêndice 3, Quadro 46), o planejamento integrado é tratado no corpo da lei e no documento complementar, exceto na parte do prognóstico. A temática é parcialmente abordada nas diretrizes do plano, apresentadas no Art. 3º da lei, que dispõe: “XIV. Articular as diferentes políticas e ações de mobilidade urbana, abrangendo os três níveis da federação e seus respectivos órgãos técnicos”. Essa diretriz reflete uma interpretação da Lei de Mobilidade Urbana, destacando a necessidade de um enfoque integrado.

No corpo da lei, o parâmetro é abordado de forma difusa, sem uma associação direta a áreas específicas da cidade. A importância do planejamento integrado é destacada em diversos momentos na parte teórica, com referências diretas ao Estatuto das Cidades (Lei Federal Nº 10.257/2001) e à Lei de Mobilidade Urbana (Lei Federal Nº 12.587/2012). No diagnóstico, a questão é tratada de forma geral e difusa, especialmente ao discutir a legislação municipal relacionada à mobilidade urbana, com menção direta ao Plano Diretor Municipal de Franca (Franca, 2003a, Art. 6º).

O Plano Diretor Municipal de Franca, no Art. 6º, atribui a Administração Municipal a responsabilidade de ordenar o território de modo a “compatibilizar o desenvolvimento urbano com o uso e ocupação do solo, com as condições ambientais, com a capacidade do sistema viário e com a oferta de transportes, de saneamento básico e demais serviços urbanos”. O plano também prevê a necessidade de desenvolver programas de gestão integrada entre as diversas áreas da cidade (Franca, 2003a).

Ao avaliar a implementação deste parâmetro em Franca, observa-se a atuação das secretarias durante o processo de aprovação de novos bairros. A pesquisa no site da prefeitura de Franca revela instruções disponibilizadas pela Secretaria de Infraestrutura relacionadas às legislações e documentos necessários. No caso dos loteamentos, a Lei de Parcelamento do Solo consta nesta lista, mas ainda não atualizada (Prefeitura Municipal de Franca, 2025).

A lei anterior de Parcelamento do Solo era a Lei Complementar Nº 137, de 18 de dezembro de 2008 (Franca, 2008). Em 2024, essa lei foi revogada e substituída pela Lei Complementar Nº 432, de 25 de setembro de 2024 (Franca, 2024). O título XIII dessa legislação regulamenta a aprovação do parcelamento do solo, e as diretrizes para o loteamento e desmembramento. Nessa parte da lei, o poder público fica responsável por desenvolver um Plano Integrado de

Parcelamento e fornecer, por meio de decreto, os documentos necessários para aprovação. A Prefeitura também fica responsável por constituir o GTA – Grupo Técnico de Análise, por meio de portaria (Art. 86). Esse grupo será formado por uma equipe multidisciplinar que analisará os projetos de parcelamento (Franca, 2024).

Ao analisar a abordagem temática do planejamento integrado nas duas cidades, observa-se como esse parâmetro é tratado em ambos os planos. Embora ambos os planos enfatizem, de forma teórica, a importância de realizar um planejamento integrado, focado na integração de projetos de infraestrutura, não há diretrizes claras que incentivem a prática efetiva desse planejamento. A pesquisa sobre a aprovação dos loteamentos revela que, em Bauru, o processo é conduzido pela Secretaria de Planejamento, enquanto em Franca, ele está sob responsabilidade da Secretaria de infraestrutura. Em ambos os casos, os projetos não são analisados por outras secretarias. No caso de Franca, a legislação relacionada ao parcelamento do solo (Franca, 2024) propõe a integração desse planejamento por meio de um grupo de análise multidisciplinar, mas não especifica as áreas envolvidas.

5.2.4.3 Planejamento do sistema viário

- **Parâmetro 5: Circulação viária – segurança e humanização**

Segundo o Caderno de Referência para Planos de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades (Brasil, 2015), os Planos de Mobilidade Urbana devem tratar da circulação de pessoas e bens, priorizando pedestres, ciclistas e o transporte coletivo sobre o automóvel. Isso implica uma gestão abrangente de todo o sistema viário, que envolve não apenas as vias de rolamento. O planejamento viário deve ser desenvolvido de forma integrada com o planejamento urbano e as políticas públicas, considerando instrumentos de regulação urbanística, preocupações ambientais e os princípios da acessibilidade universal (Brasil, 2015).

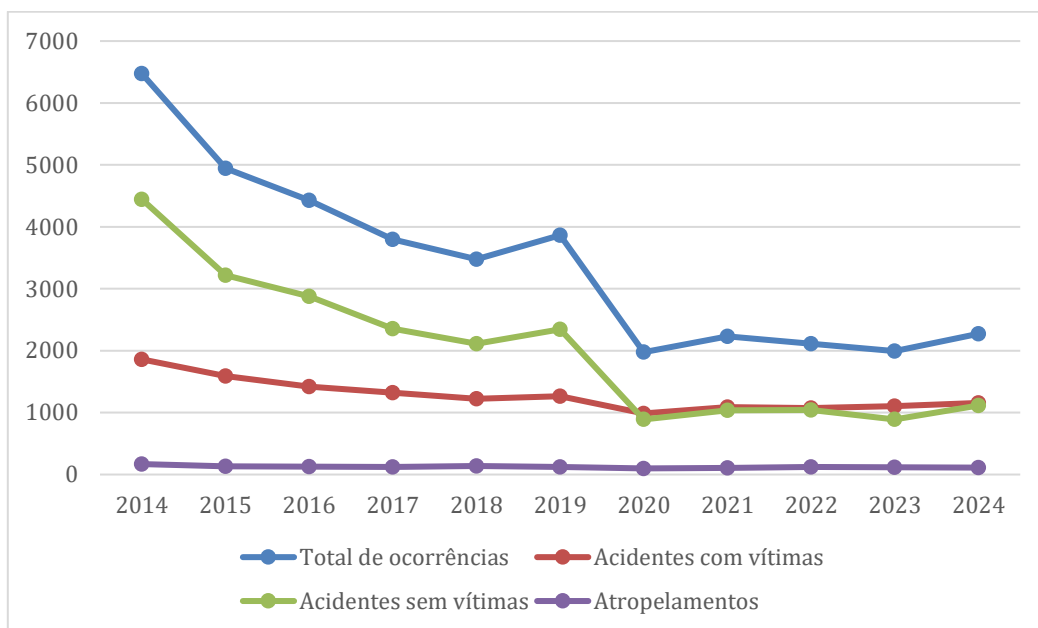
Diversas medidas podem ser adotadas para criar um ambiente viário mais seguro. Essas abordagens, de caráter interdisciplinar, vão além de intervenções físicas e podem incluir aspectos administrativos, legais e educacionais. Dentre essas medidas, destacam-se: campanhas de conscientização, regulamentações legais e inspeções veiculares. Cada uma dessas ações tem um alcance específico e, para otimizar seus resultados, devem ser implementadas de forma combinada (Brasil, 2015).

De acordo com o Caderno de Referência, a etapa de Diagnóstico de um Plano de Mobilidade Urbana, deve incluir dados sobre acidentes registrados no município, suas principais causas e localizações mais afetadas. A partir dessas informações, o plano deve definir um programa de

ações abrangente, que contemple as áreas como engenharia, fiscalização e educação. Medidas institucionais e de envolvimento da sociedade em prol da segurança de trânsito também são desejáveis (Brasil, 2015).

Em Bauru, no site da EMDURB é possível acessar dados sobre ocorrências de trânsito desde 2014 (Figura 12). Além disso, a plataforma oferece um mapa interativo da cidade com os dados de vítimas fatais (EMDURB, 2025c). Os dados indicam uma redução nas ocorrências de trânsito ao longo do período analisado, sendo 2020 - ano da pandemia de Covid-19 - o ano com o menor número de registros de acidentes, tanto com quanto sem vítimas.

Figura 12: Ocorrências de trânsito em Bauru de 2014 a 2024



Fonte: EMDURB, 2025c. Editado pela autora, 2025.

No caso de Franca, não foram encontrados dados oficiais sobre acidentes de trânsito disponibilizados pelos órgãos municipais, diferentemente de Bauru. Quando as administrações municipais não disponibilizam essas informações, uma alternativa é recorrer à a plataforma do Detran-SP, que disponibiliza uma série de dados desde 2019, incluindo o levantamento de sinistros de trânsito por cidade, acidentes fatais e sem vítimas, atropelamentos, entre outros (DETRAN-SP, 2025).

O Plano de Mobilidade Urbana de Bauru (Apêndice 2, Quadro 15) aborda a temática da segurança viária durante todo seu desenvolvimento. No corpo da lei, o parâmetro é apresentado de forma geral e difusa, com diretrizes e propostas relacionadas ao tema, estando presente nos princípios do plano (Art. 5º), nas diretrizes gerais (Art. 6º), nos objetivos (Art. 7º) e entre as propostas de textos complementares (Art. 8º) com o Programa de Segurança Viária e Redução de Acidentes.

Esse programa é apresentado exclusivamente no corpo da lei, como um dos textos complementares que o Poder Executivo deve implementar. O prazo delimitado para este programa é de 18 meses. No entanto, ao realizar pesquisas online sobre o programa, não foram encontrados resultados concretos. Por outro lado, no site da EMDURB, existe uma página voltada para o “setor de educação para o trânsito e mobilidade”. De acordo com as informações disponíveis, esse setor desenvolve, ao longo do ano, diversas atividades lúdicas e educativas com a finalidade de promover a conscientização sobre a educação no trânsito em escolas e empresas de Bauru. Entre as ações realizadas destacam-se: teatro de fantoche, contações de histórias, palestras, o projeto “Cidade Mirim”, Blitz educativas, circuito de bicicletas, curso de formação continuada destinado a professores, podcast Paz no Trânsito (EMDURB, 2025a).

O texto do Plano de Mobilidade de Bauru não faz essa correlação explícita, mas, ao tratar, no diagnóstico do tópico “Educação, saúde pública e meio ambiente”, apresenta como um dos seus objetivos a promoção da educação para uma circulação segura em todos os modos de deslocamento. E entre as propostas e ações relacionadas a esta temática, destacam-se as “campanhas de educação” e as “diretrizes para educação no trânsito e mobilidade”, que envolvem diversas campanhas voltadas para a segurança viária.

No prognóstico, a temática é abordada em diversos momentos. Nos planos de ação relacionados ao “Sistema viário e infraestrutura”, são apresentados diversos objetivos que visam à eficiência e segurança da circulação viária. Entre as propostas e ações apresentadas desse item, destacam-se intervenções na infraestrutura e a utilização de técnicas de moderação do tráfego.

As ações relacionadas à “moderação de velocidade de tráfego” incluem a implementação de moderadores de velocidade de tráfego nas vias urbanas, com o objetivo de melhorar a segurança, orientar e garantir o bem estar de todos aqueles que circulam no ambiente urbano. Essa proposta detalha três ações específicas: (i) definição de locais com grande presença de pessoas, para analisar e estudar a viabilidade da implantação de moderadores, como faixas elevadas de travessia (lombo faixas), platôs, chicanas e extensão de meio fio em áreas com oferta de transporte público coletivo, especialmente no centro da cidade, incluindo escolas e hospitais. Essas medidas visam chamar a atenção dos motoristas para a prioridade ao modo de transporte ativo; (ii) mapeamento de locais com tráfego exclusivamente local para a criação das zonas 30; (iii) definição de larguras de faixas apropriadas conforme o projeto específico do local. Essas ações são classificadas de acordo com seus prazos (curto, médio e longo), sendo as duas primeiras de curto prazo e a terceira de médio prazo.

São apresentados, na sequência do documento, uma lista de elementos e suas definições, adotados para a moderação da velocidade de tráfego: Zonas 30 ou Moderação de Tráfego,

Lombo faixas, Platôs, Chicanas, Extensão de meio-fio e Ruas completas.

O levantamento da implantação das medidas de segurança viária requer um conhecimento prévio detalhado da cidade, uma vez que a prefeitura não disponibiliza facilmente os dados relacionados a essas obras de intervenção. Quando realizado pela equipe da prefeitura, o processo de levantamento desses dados é facilitado, o que difere da situação de um pesquisador externo.

No contexto do PlanMob de Franca (Apêndice 3, Quadro 47), essa temática é abordada inicialmente no corpo da lei, nas diretrizes e objetivos, que tratam da implantação de dispositivos para segurança de trânsito. Isso inclui a implantação de faixas elevadas, redução de velocidades e acalmamento do trânsito local, com o objetivo de melhorar as condições de mobilidade da população, priorizando o conforto, a segurança e a modicidade. Nesse plano, a abordagem desse parâmetro é parcial, difusa e apresentada no formato de diretriz.

Além do corpo da lei, essa temática também é incorporada em todas as partes do documento complementar. Na introdução há uma referência ao Art. 24 da Lei de Mobilidade Urbana. No diagnóstico, a temática está presente em diversos itens, tanto os relacionados aos sistemas de segurança da circulação viária como o sistema semafórico, recapeamentos e sinalização das vias, e instalação de câmeras de monitoramento.

Como mencionado anteriormente, há uma dificuldade na obtenção de dados sobre intervenções na infraestrutura viária voltadas para a segurança viária. Em Bauru, não foram encontrados os dados organizados e disponíveis de forma clara. Em contrapartida, a Empresa Municipal para Desenvolvimento de Franca - EMDEF de Franca disponibiliza relatórios de atividades anuais, que servem para verificação destas intervenções (EMDEF, 2025b).

Em síntese, a análise do parâmetro Circulação viária – segurança e humanização, revelou que o plano de Mobilidade Urbana de Bauru combina propostas educacionais e de infraestrutura, com destaque para a implementação de instrumentos de moderação de velocidade de tráfego. As intervenções visam aumentar a segurança viária, com ações como a instalação de lombofaixas, platôs, chicanas e outras medidas de acalmamento do tráfego. No entanto, não foram encontradas informações detalhadas sobre a execução dessas ações, e o plano foca em propostas relacionadas à educação no trânsito, com programas de conscientização voltados para escolas e empresas. Em Franca por sua vez, o plano se concentra mais nas infraestruturas voltadas para a segurança viária, sem contemplar diretamente a educação no trânsito. As intervenções propostas incluem a implantação de dispositivos para segurança, como faixas elevadas e redução de velocidade em áreas específicas, com foco na melhoria das condições

de mobilidade e segurança dos pedestres. Além disso, não foram encontrados registros sobre a execução dessas iniciativas nos sites da prefeitura e da EMDEF.

- **Parâmetro 6: Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação**

O Caderno de Referência para a elaboração de Planos de Mobilidade orienta que, na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, as principais vias urbanas devem ser identificadas, classificadas e hierarquizadas segundo as suas características físicas e as funções que desempenham na circulação local quanto regional, considerando todos os modos de transporte. A classificação viária deve ser representada em mapas temáticos que identifiquem e classifiquem as vias, levando em consideração seus atributos físicos, como a largura da via, o tipo e o estado de conservação do pavimento e da sinalização, e a localização dos pontos de parada do transporte coletivo. Além disso, é necessário considerar os atributos operacionais, como o volume de tráfego geral e do transporte coletivo, o nível de serviço e as velocidades médias (Brasil, 2015).

O Caderno de referência também sugere ações estratégicas para a implementação deste parâmetro, como a Identificação, classificação e hierarquização das vias urbanas, a regulamentação da circulação viária e o apoio à requalificação de áreas degradadas com o uso de medidas de engenharia de tráfego (Brasil, 2015).

No Plano de Mobilidade Urbana de Bauru (Apêndice 2, Quadro 16), este parâmetro está presente no corpo da lei, diagnóstico e prognóstico. Considerando que o plano não contém uma introdução, esse parâmetro é abordado em todas as partes da lei. No Corpo da lei, é tratado de forma geral, como uma interpretação da Lei de Mobilidade Urbana, sendo apresentado como diretriz em diversos artigos (Art. 5º, Art. 6º, Art. 7º). No diagnóstico, o Plano de Mobilidade Urbana de Bauru discute o “Sistema viário e ocupação urbana” (Anexo I), onde se menciona o déficit na estrutura viária de interligação dos bairros. O Anexo II faz referência ao primeiro Plano Diretor do Município (Bauru, 1996b), apresentando o sistema viário e a classificação hierárquica viária.

No prognóstico, um dos itens propõe diversos objetivos para a reorganização do sistema viário e da circulação, com ações para atender a essa demanda. O tópico sobre “Sistema viário e infraestrutura” descreve os objetivos para a reorganização do sistema viário, com o intuito de guiar a atualização proposta. Entre as ações sugeridas destacam-se a urbanização de vias de acesso; sistema viário; pavimentação compatível à exigência da via; estudos técnicos e projetos; sinalização e tecnologia; manutenção de estradas rurais. Recomenda-se que o processo de revisão do atual Plano Diretor (Bauru, 2008) contemple a atualização do sistema viário, junto com o mapeamento das novas demandas e estudo de viabilidade de implantação.

No PlanMob de Franca (Apêndice 3, Quadro 48), essa temática está presente nas diretrizes da lei (Art. 3º), onde é definida como “IV. Completar, ajustar e melhorar o sistema viário em especial nas áreas de urbanização incompleta, visando sua estruturação e ligação interbairros”. Essa diretriz é apresentada como uma interpretação do conteúdo da Lei de Mobilidade Urbana.

No anexo do PlanMob, o papel do sistema viário é conceituado na parte teórica, e a sua classificação e hierarquização é descrita e apresentada em forma de mapa no item 4.5.5. Além disso, o diagnóstico detalha a temática em vários outros itens, com referências ao Plano Diretor Municipal de Franca (2003a), especialmente no Artigo 9º, que descreve a divisão estrutural do sistema viário.

No caso de Bauru, a temática da classificação e hierarquização do sistema viário está presente de forma teórica no corpo da lei, destacando sua importância nas premissas da legislação. No diagnóstico, são apresentados os mapas relacionados a classificação e hierarquização. No prognóstico, sugere-se a atualização do sistema viário durante a revisão do Plano Diretor da cidade.

Em Franca, a classificação e hierarquização do sistema viário é citada e diagnosticada, no Plano de Mobilidade, mas é tratada de forma mais detalhada no Plano Diretor do Município (Franca, 2003a, Art. 9º). Essas informações são apresentadas no item 6 do Plano de Mobilidade, que trata das legislações municipais existentes sobre os elementos que compõem a mobilidade urbana.

Ao analisar os parâmetros relacionados ao planejamento do sistema viário, foi identificada uma dificuldade em verificar a implementação das propostas. Isso ocorre porque as temáticas são abordadas de forma teórica, ou sem um maior detalhamento, tornando a verificação da implementação mais difícil, especialmente pela falta de organização clara dos dados, principalmente no que se refere as alterações de infraestrutura. Ambas as prefeituras não disponibilizam informações claras sobre as alterações realizadas. No que diz respeito à classificação e hierarquização do sistema viário, ambas as cidades referenciam as leis que complementam o tema, mas apenas Bauru desenvolve um diagnóstico sobre o assunto e propõe sua atualização.

5.2.4.4 Mobilidade ativa

- **Parâmetro 7: Implantação e qualificação de calçadas, passeios e áreas de circulação a pé**

O adequado tratamento da circulação a pé pode se tornar um forte elemento de estímulo à

mudança de atitudes da população em relação ao uso do automóvel particular. As legislações municipais têm uma parte de responsabilidade nessa situação, pois mantém certa confusão sobre as responsabilidades e os direitos das pessoas em relação às calçadas (Brasil, 2015). Para abordar essa questão, o Caderno de Referência para a elaboração de Planos de Mobilidade (Brasil, 2015) sugere a implantação de medidas que visam aumentar a segurança de quem se desloca a pé, além de evitar a invasão das calçadas pelo comércio ou até por veículos estacionados.

No Plano de Mobilidade Urbana de Bauru (Apêndice 2, Quadro 17), esta temática está presente ao longo de todo o plano. O corpo da lei aborda a temática em suas diretrizes gerais (Art. 6º, II) e em seus objetivos (Art. 7º). Além dessas abordagens o Art. 8º propõe, como texto complementar, o Plano de Mobilidade a Pé e o Programa de qualificação de calçadas, ambos com prazo de 12 meses para implementação.

Os textos complementares sugeridos no Art. 8º do PlanMob de Bauru (Bauru, 2019c) foram pesquisados, porém não foram encontrados. Com relação a essa temática, foi desenvolvida a legislação de calçadas e uma cartilha explicativa dessa legislação, que serão detalhadas adiante, uma vez que fazem parte das ações propostas.

No documento complementar do plano, a temática está presente no diagnóstico ao tratar da legislação de calçadas e a revisão dos procedimentos para aprovação urbanística. A Legislação Municipal Nº 5.825/2009 (Bauru, 2009b), que disciplinava o uso do passeio e logradouros da cidade, é mencionada. Segundo o PlanMob de Bauru, a lei foi declarada inconstitucional pelo Tribunal de Justiça. Essa lei foi revogada e substituída pela Lei Nº 7.181, de 04 de fevereiro de 2019 (Bauru, 2019a), que regula o uso, a construção e a manutenção dos passeios e logradouros públicos no município de Bauru.

Na seção de prognóstico, essa temática está presente na parte que trata da mobilidade ativa, integrando um pacote de propostas com o objetivo geral de oferecer melhores condições de calçadas e ciclovias. Nestas propostas, a Legislação de Mobilidade Urbana (Lei Federal Nº 12.587/2012) é referenciada. As ações voltadas para a mobilidade a pé incluem a elaboração de um plano específico para reconhecimento, valorização e estímulo ao uso do modo de transporte a pé, além da implementação de ações e regulamentações específicas para favorecer esse modo de transporte.

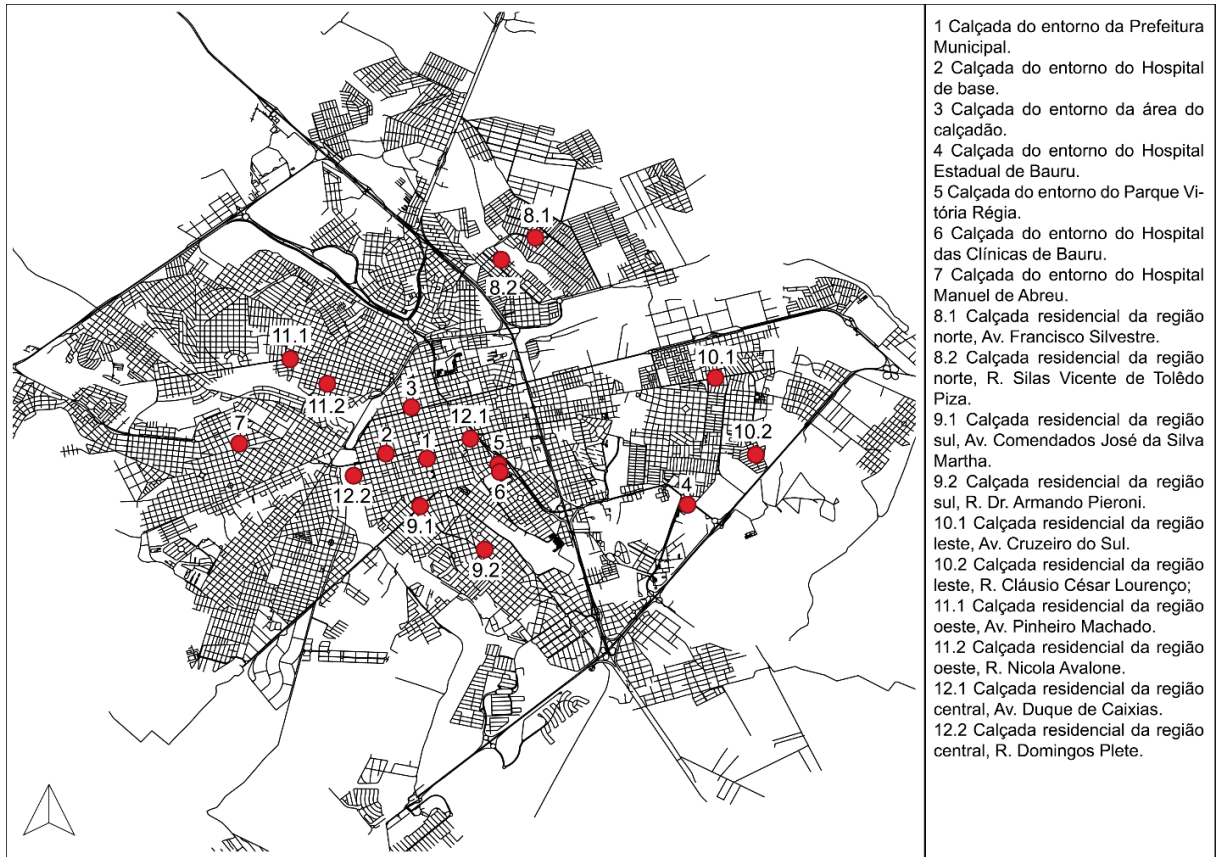
São propostas 14 ações, que incluem: (1) a realização de estudos de caracterização das calçadas, através do índice de caminhabilidade do ITDP – médio prazo; (2) instituição de legislação municipal de calçadas – curto prazo; (3) disponibilização de cartilha de calçadas –

curto prazo; (4) solicitação, através do Estado, da regulamentação das calçadas (seguindo a legislação de calçadas) em avenidas marginais das rodovias e estradas intermunicipais – curto prazo; (5) definição de fiscalização e multa pela não execução do passeio público – curto prazo; (6) orientação/sinalização quanto às melhores rotas para os deslocamentos a pé, bem como rotas acessíveis (aplicativos de planejamento de rotas) – médio prazo; (7) focar no programa de arborização – médio prazo; (8) implantação de software para a escolha do deslocamento a pé – médio prazo; (10) aumentar a segurança dos pedestres nas travessias – médio prazo; (11) ampliar o programa de Ruas de Lazer nos finais de semana – curto prazo; (12) incentivo de intervenções temporárias em ruas, vagas de estacionamento para apropriação do espaço pela população – curto prazo; (13) implantar sistema para controle de qualidade e infraestrutura do sistema de circulação a pé (mapa colaborativo no site) – médio prazo; e (14) consolidar a aplicação do conceito de ruas completas – curto prazo.

Nas pesquisas realizadas sobre a implementação do PlanMob, foram identificadas as ações (2) de instituição da legislação de calçadas (Bauru, 2019a) e (3) da disponibilização da cartilha de calçadas (Prefeitura Municipal de Bauru, 2019b) como ações já realizadas desde a instituição do plano. E para a ação 11 que trata das Ruas de Lazer, foi encontrada uma notícia sobre a implementação do projeto anterior ao PlanMob (Prefeitura Municipal de Bauru, 2019a). As demais ações não foram encontradas nas pesquisas realizadas por meio dos sites da prefeitura e da EMDURB.

Para retratar as condições das calçadas, passeios e áreas de circulação a pé na cidade de Bauru, foi realizado um levantamento visual de determinados pontos da cidade. Esse levantamento buscou comparar imagens antes e após a implementação do plano. Foram registradas imagens de espaços públicos no centro da cidade (Prefeitura, Hospital de Base e área do calçadão – R. Batista de Carvalho), no entorno de equipamentos urbanos e espaços públicos de outras regiões da cidade (Hospital Estadual de Bauru, Parque Vitória Régia, Hospital das Clínicas de Bauru, Hospital Manuel de Abreu), e calçadas de áreas residenciais em diferentes bairros nas quatro regiões da cidade (Região Norte, Sul, Leste e Oeste) (Figuras 13 e 14).

Figura 13: Mapeamento dos pontos e registro da evolução da situação das calçadas em diferentes áreas de Bauru antes e após a aprovação do PlanMob



Fonte: Elaborado pela autora, 2025

Figura 14: Evolução da situação das calçadas em diferentes áreas de Bauru antes e após a aprovação do PlanMob



Imagens da calçada do entorno da Prefeitura Municipal em agosto de 2017 e março de 2023, respectivamente.





Imagens da calçada do entorno do Hospital de Base em agosto de 2017 e março de 2023, respectivamente.



Imagens da calçada do entorno da área do calçadão em agosto de 2017 e fevereiro de 2023, respectivamente.



Imagens da calçada do entorno do Hospital Estadual de Bauru em setembro de 2011 e março de 2023, respectivamente.



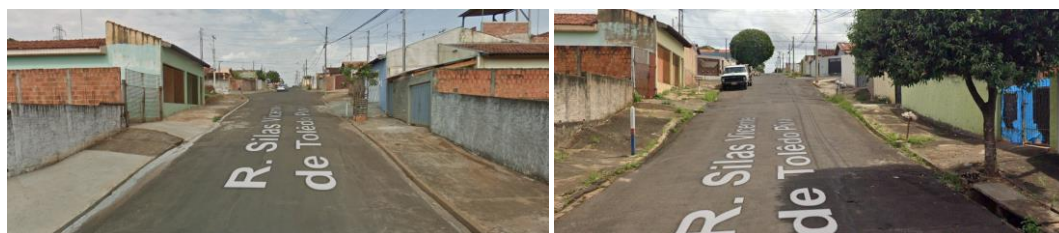
Imagens da calçada do entorno do Parque Vitória Régia em novembro de 2018 e junho de 2023, respectivamente.



Imagens da calçada do entorno do Hospital das Clínicas de Bauru em agosto de 2017 e fevereiro de 2023, respectivamente.



Imagens da calçada do entorno do Hospital Manuel de Abreu em agosto de 2017 e maio de 2021, respectivamente.



Imagens das calçadas de bairros residenciais da região norte, da Av. Francisco Silvestre 3-59, em fevereiro de 2023, e imagens da R. Silas Vicente de Toledo Piza 5-39 em agosto de 2011 e fevereiro de 2023, respectivamente.



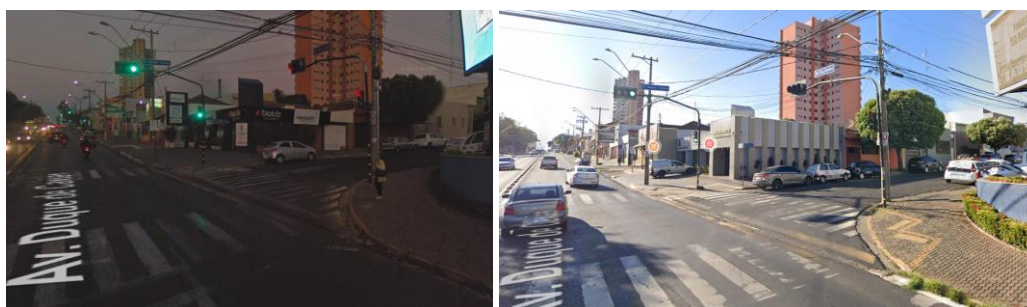
Imagens das calçadas de bairros residenciais da região sul, da Av. Comendador José da Silva Martha 2-40, em agosto de 2017 e fevereiro de 2023, e imagens da R. Dr. Armando Pieroni 9-65, em agosto de 2017 e fevereiro de 2023, respectivamente.



Imagens das calçadas de bairros residenciais da região leste, da Av. Cruzeiro do Sul 35-7, em agosto de 2011 e março de 2023, e imagens da R. Cláudio César Lourenço 1-2, em agosto de 2011 e março de 2023, respectivamente.



Imagens das calçadas de bairros residenciais da região oeste, da Av. Pinheiro Machado 18-69, em setembro de 2011 e maio de 2023, e imagens da R. Nicola Avalone 5-25, em agosto de 2017 e fevereiro de 2023, respectivamente.





Imagens das calçadas de bairros residenciais da região central, da Av. Duque de Caxias 2-100, em agosto de 2017 e maio de 2023, e imagens da R. Domingos Pleite 4-17, em agosto de 2017 e agosto de 2022, respectivamente

Fonte: Imagens do Google Street View, 2025.

Ao avaliar as fotos em busca de mudanças, o que mais chama a atenção é a construção de rampas acessíveis nos cruzamentos e acessos. Essas modificações foram observadas em todas as imagens relacionadas a equipamentos públicos. no entanto, nas áreas residenciais, não foram identificadas alterações, com exceção da avenida selecionada para representar a região central. Outro aspecto que se destacou foi que, entre os hospitais selecionados para análise, o Hospital Manuel de Abreu, localizado na região oeste, foi o único que não teve suas calçadas de acesso adequadas para a acessibilidade.

No PlanMob de Franca (Apêndice 3, Quadro 49) o Art. 3º define diretrizes específicas para melhorar a segurança da circulação dos pedestres. Entre essas diretrizes, destacam-se a redução das velocidades das vias e implantação de faixas elevadas para travessia de pedestres. Além disso, nos objetivos do plano (Art. 4º) esse tema é revisitado com a presença do Projeto Calçada Segura e Calçada Segura e Acessível, proposta que é melhor detalhada no item Diagnóstico e Prognóstico do plano, evidenciando que essa temática é apresentada, mesmo que de forma parcial, tanto como diretriz quanto proposta urbana, abrangendo de forma difusa o território da cidade.

No caso de Franca não são propostos planos complementares relacionados à mobilidade a pé. O único projeto mencionado é o projeto Calçada Segura, que, embora não apresente dados claros nos sites da prefeitura ou da EMDEF, teve notícias relacionadas à sua implementação. No site da EMDEF, são divulgadas informações sobre o progresso do programa Calçada Segura, porém sem detalhes específicos sobre o projeto em si (EMDEF, 2025^a).

No documento complementar do PlanMob, essa temática está presente em todas as suas subdivisões. Na introdução, é apresentada no item 3.4.1.1, que trata da circulação das pessoas no sistema viário. No diagnóstico, o tema está presente em várias seções, especialmente no item 5.1, que descreve o Projeto Calçada Segura. Quando o plano trata da legislação, o Plano Viário

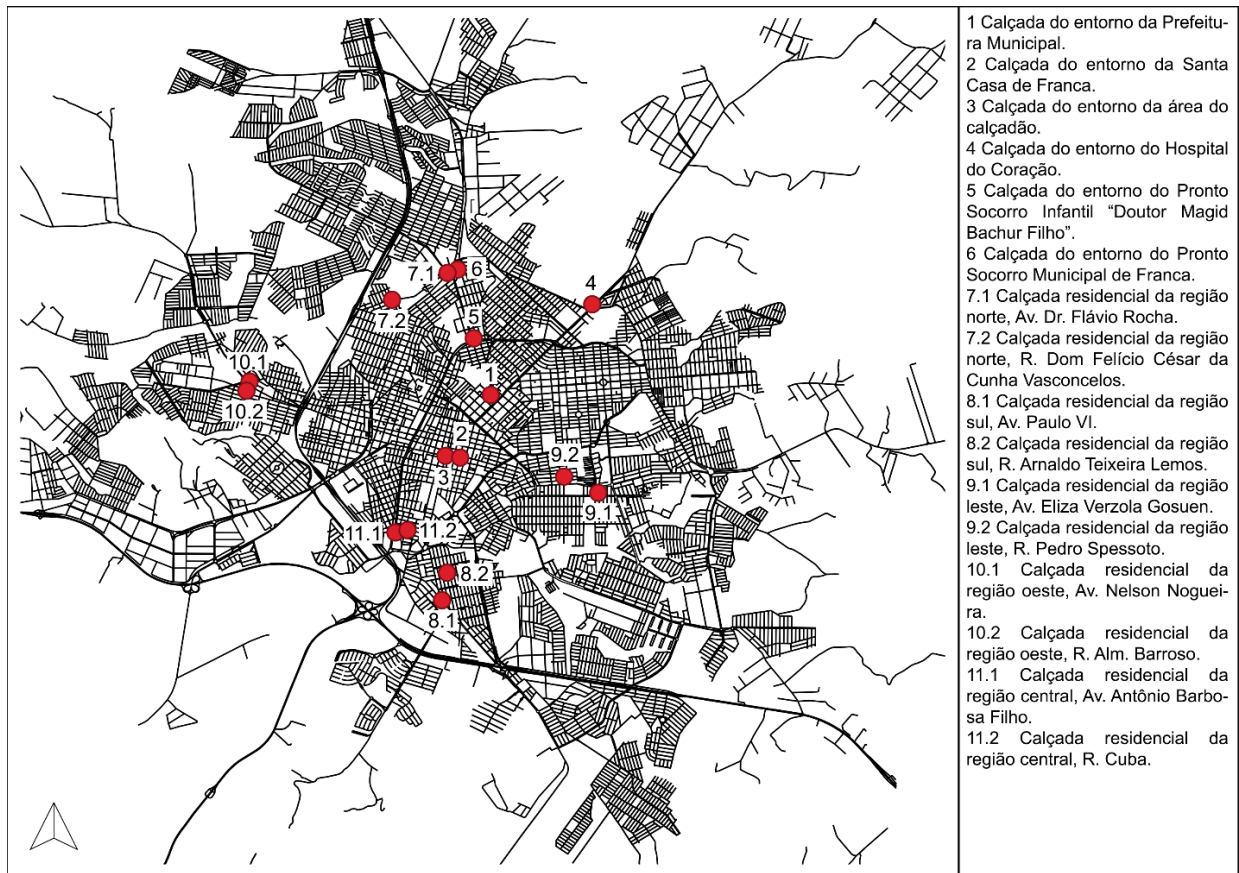
é referenciado diretamente, seu capítulo VIII, Art. 56, estabelecendo as características necessárias para os passeios. Os dados sobre esse tema são apresentados tanto de forma difusa quanto setorizada, especialmente na pesquisa de opinião aplicada na área central da cidade.

É apresentada a avaliação realizada sobre a circulação viária da área central, principalmente no que se refere aos acidentes de trânsito (Item 4.6.2 do anexo), sendo abordada como parte do objetivo do Projeto Calçada Segura. Essa temática também foi um tema incluído na pesquisa de opinião, sendo apresentada tanto de forma difusa quanto setorizada.

No Prognóstico, a proposta “Calçada verde, segura e acessível”, apresentada no diagnóstico e referenciada no corpo da lei, é descrita com mais detalhes. Este projeto tem como objetivo propor melhorias na locomoção e incentivar as pessoas a andarem a pé, a partir da construção e restauração de calçadas no entorno de edificações e áreas públicas. A descrição desta proposta é realizada na forma de diretrizes para o desenvolvimento do projeto.

Para retratar as condições das calçadas e passeios na cidade de Franca, foi realizado um levantamento visual de determinados pontos da cidade. Esse levantamento buscou uma comparação entre imagens antes da implementação do plano, e imagens atuais. Foram retratadas imagens no entorno de equipamentos urbanos e espaços públicos do centro e de outras regiões da cidade (Prefeitura Municipal, Santa Casa de Franca, Calçadão, Hospital do Coração, Pronto Socorro Infantil, Pronto Socorro Municipal), e calçadas de áreas residenciais em diferentes bairros nas quatro regiões da cidade (Região Norte, Sul, Leste e Oeste) (Figuras 15 e 16). Os pontos foram determinados de forma aleatória, buscando áreas com a topografia mais acentuada, e áreas de maior fluxo, como avenidas, no caso das regiões residenciais.

Figura 15: Mapeamento dos pontos de registro da evolução da situação das calçadas em diferentes áreas de Franca antes e após a aprovação do PlanMob



Fonte: Elaborado pela autora, 2025

Figura 16: Imagens das calçadas de Franca



Imagens da calçada do entorno da Prefeitura Municipal em setembro de 2011 e outubro de 2023, respectivamente.



Imagens da calçada do entorno da Santa Casa de Franca em julho de 2017 e setembro de 2023, respectivamente.



Imagens da calçada do entorno da área do calçadão em outubro de 2018 e setembro de 2023, respectivamente.



Imagem da calçada do entorno do Hospital do Coração em julho de 2017 e maio de 2024, respectivamente.



Imagem da calçada do entorno do Pronto Socorro Infantil “Doutor Magid Bachur Filho” em julho de 2017 e maio de 2024, respectivamente.



Imagem da calçada do entorno do Pronto Socorro Municipal de Franca em julho de 2015 e dezembro de 2023, respectivamente.





Imagens das calçadas de bairros residenciais da região norte, da Av. Dr. Flávio Rocha, 4854, em maio de 2011 e maio de 2024, e da R. Dom Felício César da Cunha Vasconcelos, 425, em outubro de 2011 e maio de 2024, respectivamente.



Imagens das calçadas de bairros residenciais da região sul, da Av. Paulo VI, 1009, em julho de 2017 e setembro de 2023, e da R. Arnaldo Teixeira Lemos, 589, em julho de 2017 e julho de 2022, respectivamente.



Imagens das calçadas de bairros residenciais da região leste, da Av. Eliza Verzola Gosuen, 3251, em julho de 2017 e agosto de 2022, e da R. Pedro Spessoto, 2818, em julho de 2017 e setembro de 2023, respectivamente.



Imagens das calçadas de bairros residenciais da região oeste, da Av. Nelson Nogueira, 2160, em outubro de 2011 e junho de 2022, e da R. Alm. Barroso, 955, em outubro de 2011 e maio de 2024, respectivamente.



Imagens das calçadas de bairros residenciais da região central, da Av. Antônio Barbosa Filho, 380, em julho de 2017 e agosto de 2022, e da R. Cuba, 1260, em março de 2017 e abril de 2024, respectivamente.

Fonte: Imagens do Google Street View, 2025.

As imagens em Franca não apresentam mudanças de antes e após a implementação do PlanMob. Com exceção da instalação das Lombo faixas em pontos de travessia nos equipamentos públicos avaliados na região central (imagens calçada do entorno do Hospital do Coração, Pronto Socorro Infantil e Pronto Socorro Municipal).

Ambas as cidades abordam a temática de implantação e qualificação de calçadas, passeios e áreas de circulação a pé. No caso de Bauru as ações propostas estão mais detalhadas no prognóstico, o que facilita a verificação da implementação dessas ações. Além de apresentam uma legislação para regulamentação das calçadas públicas. Por outro lado, em Franca, as ações se restringem ao projeto Calçada Segura (ou Calçada verde, segura e acessível), mas não foram

encontradas informações claras sobre sua execução nos sites dos respectivos municípios. Ao comparar as mudanças ocorridas nos pontos de calçadas avaliados nota-se que em Bauru as mudanças são mais visíveis, já em Franca poucos pontos apresentaram mudanças relacionadas a essas infraestruturas.

- **Parâmetro 8: Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas**

Uma cidade que deseja valorizar a circulação de bicicletas como meio de transporte precisa destinar recursos orçamentários para projetos e obras de infraestrutura cicloviária de qualidade, o que inclui a construção de ciclovias, bicicletários, paraciclos e outras estruturas de apoio. Para que esses investimentos, sejam eficazes, é essencial que as bicicletas sejam incluídas no planejamento da mobilidade urbana, principalmente no Plano de Mobilidade Urbana, com um quadro normativo que regule a circulação cicloviária. Além disso, é necessário implementar medidas de divulgação, incentivo e educação da população, para promover o uso correto das bicicletas, não apenas por ciclistas, mas também por pedestres ou motoristas, a fim de garantir a convivência segura entre todos os modos de transporte (Brasil, 2015).

O Plano de Mobilidade Urbana de Bauru (Apêndice 2, Quadro 18) aborda esta temática em todo o plano, de forma abrangente. No corpo da lei, a temática está presente nas diretrizes do plano (Art. 6º), nos objetivos (Art. 7º) e especificamente, na proposta para o desenvolvimento do Plano Cicloviário, além do Estudo para instalação de bicicletários, paraciclos e outras estruturas de apoio (Art. 8º). No entanto, ao realizar uma pesquisa online sobre o Plano Cicloviário e o Estudo mencionado, não foram encontrados resultados conclusivos sobre a implementação ou andamento dessas propostas.

No diagnóstico, a questão está apresentada de forma geral, com uma análise com uma abordagem territorial difusa e setorizada. É identificada a deficiência na qualidade das estruturas cicloviárias, sendo ressaltado que as ciclovias existentes são desconectadas e não promovem a escolha da bicicleta como um modo de transporte para os deslocamentos internos da cidade. Em resposta a esse diagnóstico, o prognóstico do plano apresenta diversas propostas visando melhorar a infraestrutura cicloviária, que são detalhadas no item “Mobilidade Ativa”.

As ações relacionadas a ciclomobilidade incluem: (1) concluir e oficializar o Plano Cicloviário de Bauru – curto prazo; (2) implantar trabalhos de levantamento de dados sobre o uso da bicicleta – curto prazo; (3) priorizar a implantação do traçado básico em forma de ciclovias – médio prazo; (4) disponibilizar o traçado das ciclovias em plataformas de planejamento de trajetos – médio prazo; (5) identificar locais para implantação de equipamentos e mobiliário urbano – curto prazo; (6) apontar locais para construção de bicicletários (terminal urbano, calçadão) – curto prazo; (7)

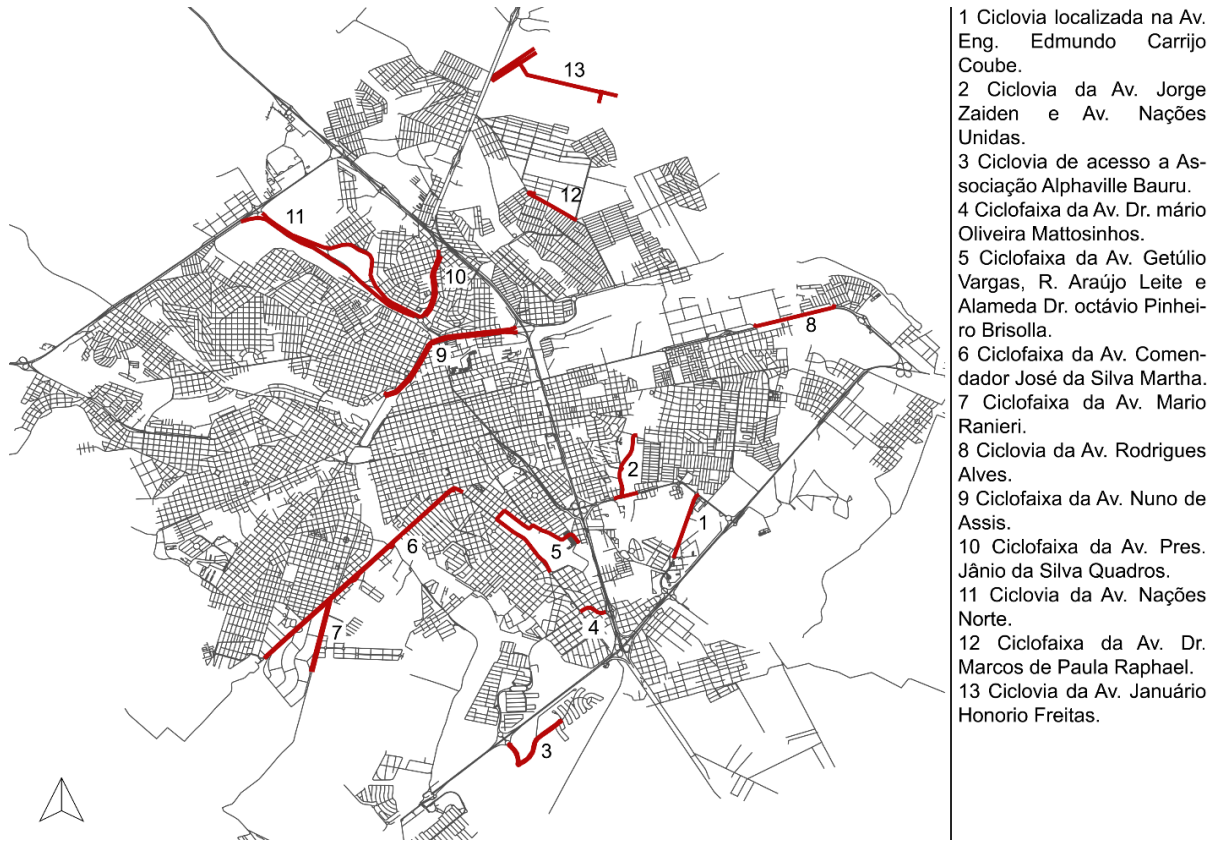
instalar paraciclos em todos edifícios públicos – médio prazo; (8) instalar sanitários públicos – médio prazo; (9) instalar bancos e bebedouros – curto prazo; (10) incentivar a opção pelo deslocamento diário de bicicleta ao trabalho – curto prazo; (11) decisões relacionadas as ciclovias, locação de equipamentos relacionados a ciclomobilidade deverão ser tomadas em conjunto com a sociedade civil, através do conselho municipal de mobilidade – curto prazo; e (12) aderir a plataforma colaborativa para receber pontuação das ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas – curto prazo.

Dentre as ações propostas no Plano de Mobilidade Urbana de Bauru, não há documentação clara disponível no site da prefeitura ou da EMDURB que permita verificar se elas foram cumpridas. Embora o plano ciclovitário não tenha sido implementado, a cidade deu um passo importante para incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte, ao instituir a Lei N° 5.829, de 11 de dezembro de 2009, que estabelece a política pública de incentivo ao uso da bicicleta em Bauru (Bauru, 2009c). Esta política foca no desenvolvimento de atividades relacionadas ao sistema de mobilidade ativa; ações e projetos em benefício dos ciclistas, e intervenções de infraestrutura para favorecer pedestres e ciclistas. A implementação de infraestrutura ciclovitária urbana, como ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas, bicicletários e sinalização específica, também é um dos pilares da política, além da integração da bicicleta ao sistema de transporte público e da promoção de campanhas educativas (Bauru, 2009c).

Com relação as ciclovias, o Plano Diretor de Bauru (Bauru, 2008) apresenta em suas cartografias anexas um mapa do sistema ciclovitário, que propõe a conexão entre as ciclovias existentes e novas vias para ciclistas. No documento complementar do PlanMob de Bauru, dois novos traçados ciclovitários são apresentados (Bauru, 2019c). Ambas as propostas visam subsidiar a elaboração do Plano Ciclovitário, que ainda não foi desenvolvido.

Para ilustrar as condições das ciclovias existentes em Bauru, foi realizado um mapeamento das ciclovias disponibilizadas pelo próprio plano de mobilidade (Bauru, 2019c), e atualizado com informações disponíveis em plataformas de mapeamento online. Durante esse processo, foi necessária a verificação da existência real das infraestruturas, uma vez que foram identificadas inconsistências nestes sites. Com base nesses dados, analisou-se a situação atual do sistema ciclovitário (Figuras 17 e 18).

Figura 17: Mapeamento do sistema ciclovitário em Bauru



Fonte: Elaborado pela autora, 2025

Figura 18: Imagens do sistema ciclovitário de Bauru, destacando as condições atuais das infraestruturas ciclovitárias na cidade



Imagens da ciclovía localizada na Av. Eng. Edmundo Carrijo Coube, em setembro de 2011 e março de 2023, respectivamente.





Imagens da ciclovia da Av. Jorge Zaiden e Av. Nações Unidas, em agosto de 2015 e setembro de 2022, respectivamente.

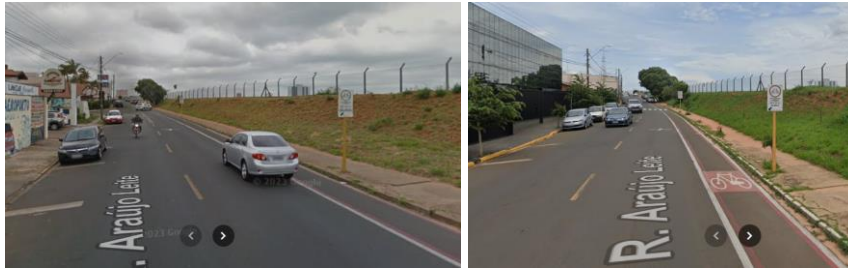


Imagens da ciclovia de acesso a Associação Alphaville Bauru, em maio de 2021 e junho de 2023, respectivamente.



Imagens da ciclofaixa da Av. Dr. Mário Oliveira Mattosinhos, em agosto de 2017 e junho de 2023, respectivamente.





Imagens da ciclofaixa da Av. Getúlio Vargas, R. Araújo Leite e Alameda Dr. Octávio Pinheiro Brisolla, em agosto de 2017 e fevereiro de 2023, respectivamente.



Imagens da ciclofaixa da Av. Comendador José da Silva Martha, em agosto de 2015 e fevereiro de 2023, respectivamente.



Imagens da ciclofaixa da Av. Mario Ranieri, em agosto de 2015 e junho de 2023, respectivamente.



Imagem da ciclovia da Av. Rodrigues Alves, em abril de 2015 e junho de 2023, respectivamente.



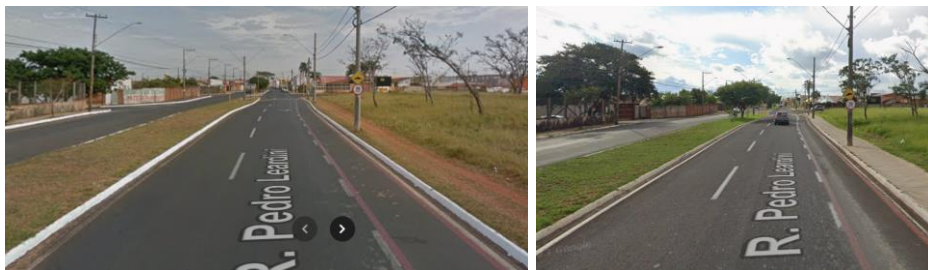
Imagens da ciclofaixa da Av. Nuno de Assis, em novembro de 2018 e outubro de 2024, respectivamente.



Imagens da ciclofaixa da Av. Pres. Jânio da Silva Quadros, em agosto de 2017 e maio de 2021, respectivamente.



Imagens da ciclovia da Av. Nações Norte, em agosto de 2017 e julho de 2023, respectivamente.



Imagens da ciclofaixa da Av. Dr. Marcos de Paula Raphael, em agosto de 2017 e julho de 2023, respectivamente.



13 Imagem da ciclovia da Av. Januário Honório Freitas, em setembro de 2022.

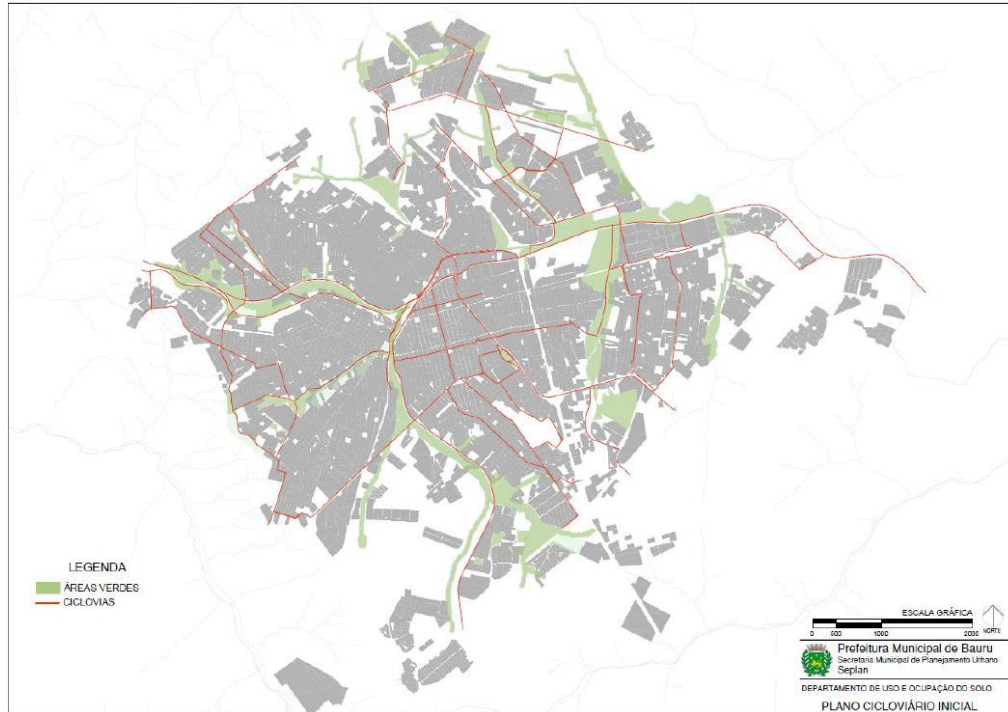
Fonte: Imagens do Google Street View, 2025.

Ao avaliar as imagens foi possível observar que a ciclofaixa que se estendeu da Av. Jorge Zaiden para a Nações Unidas, a ciclofaixa da Av. Nuno de Assis, e a ciclovia da Av. Januário Honório Freitas foram desenvolvidas após a implementação do Plano, uma vez que não se encontra no levantamento realizado. A ciclofaixa que está localizada na Av. Getúlio Vargas, na R. Araújo Leite e na Alameda Dr. Octávio Pinheiro Brisolla, funciona temporariamente. A ciclovia da Av. Januário Honório Freitas foi desenvolvida junto com a construção do bairro Vargem Limpa II, após a implementação do PlanMob, uma vez que o bairro não está presente no mapeamento da cidade.

Além das poucas ciclovias e ciclofaixas implantadas após o PlanMob não foram identificadas grandes mudanças nas infraestruturas já existentes, pelo contrário, as imagens demonstram a

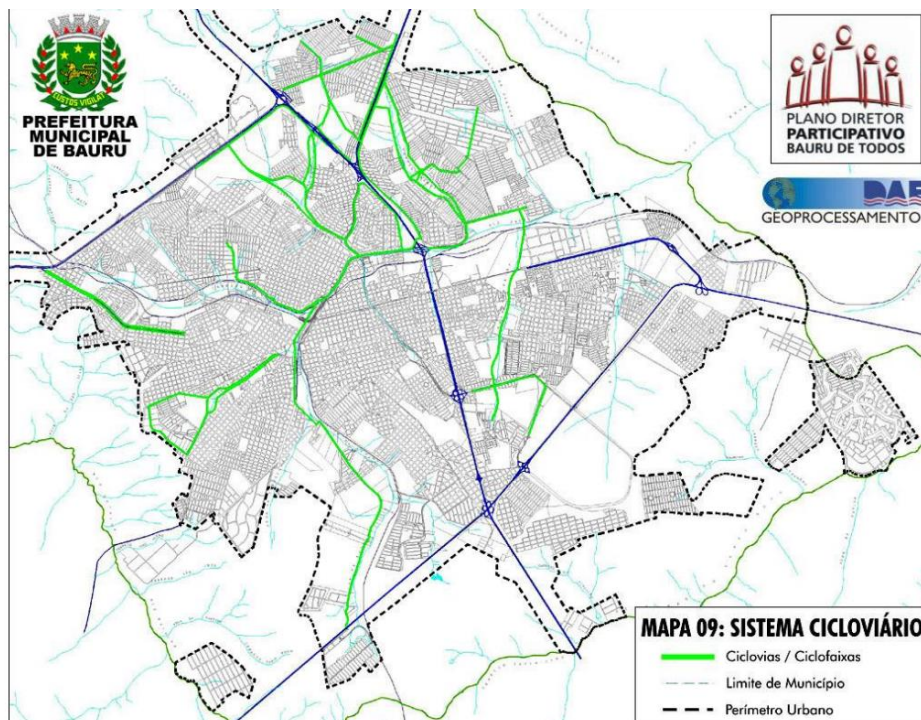
falta de manutenção destas infraestruturas. Ao comparar a situação atual das ciclovias com a proposta esperada pelo Plano Diretor e pelo PlanMob (Figuras 19 e 20) (Bauru, 2008; Bauru, 2019c) nota-se que pouco foi desenvolvido.

Figura 19: Estudo preliminar do Traçado Ciclovitário Completo, a ser aperfeiçoado no Sub Plano Ciclovitário



Fonte: Bauru, 2019c.

Figura 20: Proposta de sistema ciclovitário apresentada pelo Plano Diretor de Bauru (2008)



Fonte: Bauru, 2008.

No PlanMob de Franca (Apêndice 3, Quadro 50), a temática do transporte ciclovitário está

presente em todas as partes do plano. O corpo da lei traz uma interpretação do Art. 6º da Lei de Mobilidade Urbana por meio de diretrizes para o plano, como: Art. 3º, II. Promover os modos não motorizados como meio de transporte urbano, em especial o uso de bicicletas, por meio da criação de uma rede estrutural cicloviária; e Art. 3º, VI. Complementar, ajustar e melhorar o sistema cicloviário. Além disso, apresenta em seus objetivos a criação de ciclofaixas, bicicletários e paraciclos (Art. 4º, X).

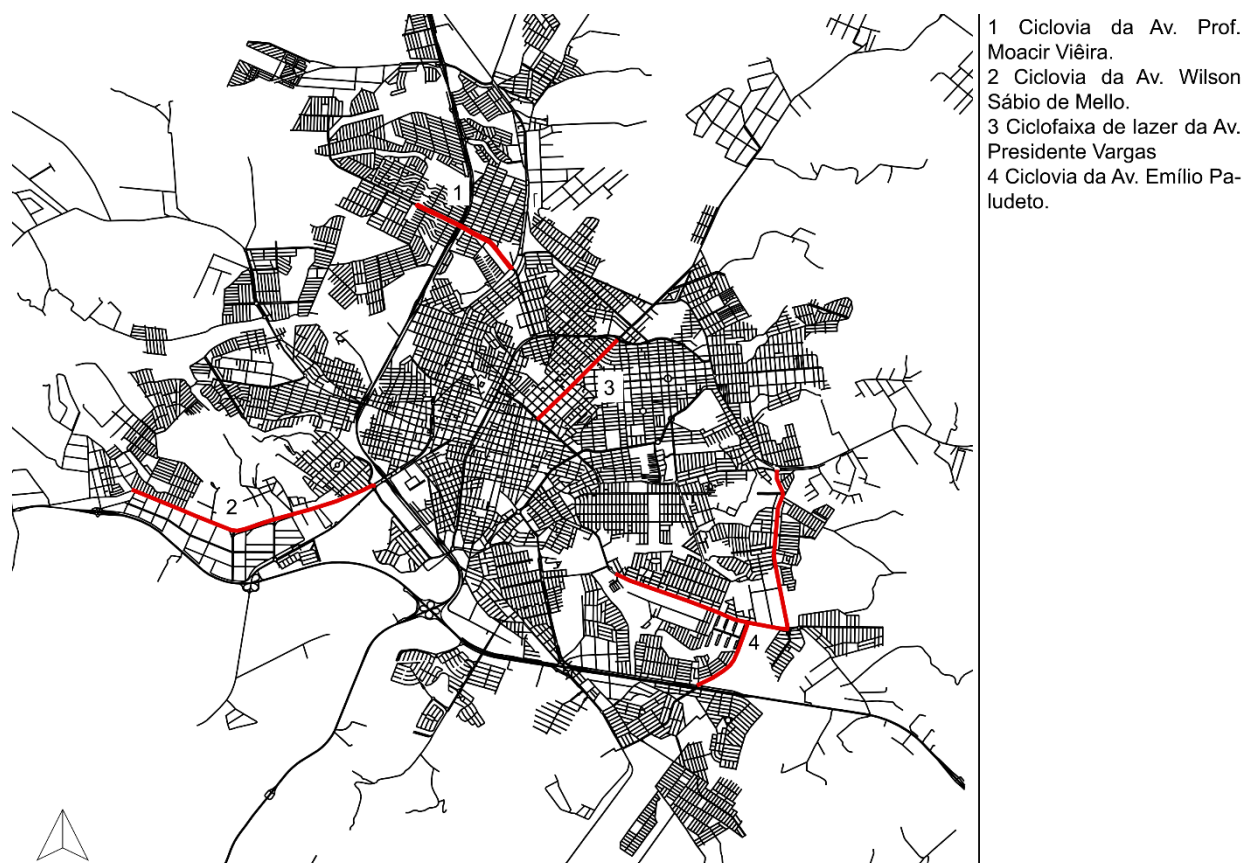
No documento complementar do plano, a conceituação do transporte por bicicleta é apresentada na introdução. Nos diagnósticos são apresentados levantamentos da situação do sistema cicloviário da cidade, as legislações urbanas relacionadas ao tema, referenciando indiretamente o plano viário da cidade. E esta temática também é tratada na pesquisa de opinião realizada na área central.

No prognóstico, uma das propostas é direcionada para a criação de novas infraestruturas relacionadas ao sistema cicloviário, com implantação de ciclovias, ciclofaixas, bicicletários e paraciclos. Essa proposta urbana é apresentada, com uma abordagem difusa, mas também focada na área central e nos polos industriais. Essa iniciativa visa não apenas melhorar as condições de circulação dos ciclistas, mas também incentivar um maior uso da bicicleta como meio de transporte, contribuindo para a redução do tráfego e a promoção de um ambiente urbano mais sustentável.

Durante o levantamento normativo sobre este tema foram encontradas legislações que regulamentam ações educativas com objetivo de incentivar o uso da bicicleta como alternativa de transporte. A Lei Nº 7.935, de 25 de setembro de 2013, institui no calendário do município o evento Pedala Franca, com o objetivo de incentivar e promover o uso da bicicleta (Franca, 2013). A Lei Nº 8.161, de 30 de setembro de 2014 institui o Programa “Adote uma Ciclovia ou Ciclofaixa”, que tem como objetivo oferecer mais conforto e segurança aos usuários através de dar oportunidades a empresas privadas de criar nas ciclovias ou ciclofaixas estruturas de atendimento para oferecer auxílio técnico aos usuários (Franca, 2014a). E a Lei Nº 8.393, de 20 de abril de 2016 institui a “Semana do Ciclista”, em incentivo à utilização da bicicleta como meio de transporte (Franca, 2016).

Para retratar as condições cicloviárias de Franca foi realizado um levantamento deste sistema, possibilitando verificar seu desenvolvimento antes e após a implementação do PlanMob de Franca. No PlanMob de Franca foram apresentadas três infraestruturas cicloviárias na cidade, no entanto, o levantamento reportou uma ciclovia a mais, a ciclovia da Av. Emílio Paludeto e Av. São Vicente. (Figuras 21 e 22).

Figura 21: Mapeamento do sistema ciclovitário em Franca



Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Figura 22: Imagens do sistema ciclovitário de Franca, destacando as condições atuais das infraestruturas ciclovitárias na cidade



Imagens da ciclovía da Av. Prof. Moacir Viêira Coelho e Av. Dr. Abraão Brickmann, em julho de 2017 e dezembro de 2023.



Imagens da ciclovía da Av. Wilson Sábio de Mello e Av. Tristão Dalmeida, em novembro de 2018 e abril de 2024, respectivamente.



Imagens da ciclofaixa de lazer da Av. Presidente Vargas (temporária), em julho de 2017 e outubro de 2023, respectivamente.



Imagens da ciclovia da Av. Emílio Paludeto e Av. São Vicente, em julho de 2022 e maio de 2024, respectivamente.

Fonte: Imagens do Google Street View, 2025.

Ao analisar as imagens, verifica-se que, desde a implementação do PlanMob, a única alteração na infraestrutura cicloviária foi a adição de uma nova ciclovia, sem modificações ou melhorias nas vias já existentes. Passados cinco anos desde a adoção do plano, a expansão do sistema cicloviário ainda é limitada, evidenciando desafios na efetivação das propostas previstas. Embora ambas as cidades tenham apresentado algumas iniciativas, nenhuma desenvolveu planos complementares específicos voltados para as temáticas de mobilidade ativa. Em Bauru, o corpo de lei faz referência a planos que deveriam ser implementados, como o plano cicloviário e a instalação de bicicletários, paraciclos e outras estruturas de apoio, porém, até o momento, essas propostas não foram concretizadas. Apesar do reconhecimento da mobilidade ativa como um fator essencial para a sustentabilidade urbana, o município ainda não avançou significativamente na ampliação da infraestrutura para ciclistas. Esse cenário pode estar associado a desafios como restrições orçamentárias, falta de planejamento estratégico e dificuldades na articulação entre os órgãos responsáveis.

Diante dessa estagnação, torna-se evidente a necessidade de medidas mais efetivas para a implementação das diretrizes previstas, a fim de promover maior segurança e incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte. Por outro lado, Bauru adotou legislações relevantes, como a Lei N° 7.181/2019 (Bauru, 2019a), que regula as calçadas, e, mais recentemente, a Lei N° 5.829/2009 (Bauru, 2009c), que institui a política pública de incentivo ao uso da bicicleta. No entanto, a efetividade dessas normativas dependerá de sua implementação prática e da integração com demais políticas de mobilidade urbana.

Em contraste, Franca não dispõe de legislações específicas para regulamentar calçadas ou ciclovias. As ações identificadas no levantamento legislativo de Franca abordam mudanças de comportamento, a partir de campanhas educativas para promover mudanças de comportamento relacionadas ao uso da bicicleta e da mobilidade ativa. Entre as principais normativas, destacam-se a Lei N° 7.935/2013 - Pedalada Franca (Franca, 2013), a Lei N° 8.161/2014 - Programa Adote uma Ciclovia ou Ciclofaixa (Franca, 2014a) e a Lei N° 8.393/2016 - Semana do Ciclista (Franca, 2016). No entanto, essas iniciativas não estão associadas a um planejamento estruturado para a expansão da infraestrutura cicloviária, limitando seu impacto na mobilidade urbana da cidade.

Além disso, há uma disparidade significativa na infraestrutura cicloviária entre os municípios analisados. Apesar de Bauru e Franca possuírem populações similares, os levantamentos indicam que Bauru conta com 13 infraestruturas cicloviárias, enquanto Franca registra apenas 4. Essa diferença evidencia a priorização distinta dada à mobilidade ativa nos dois municípios, reforçando a necessidade de maior investimento em infraestrutura para ciclistas em Franca, garantindo melhores condições de segurança e acessibilidade para os usuários da bicicleta.

- **Parâmetro 9: Acessibilidade Universal**

No contexto da Acessibilidade Universal, o Plano de Mobilidade Urbana deve estabelecer medidas para garantir que todos os cidadãos possam acessar e utilizar a cidade, com a eliminação de barreiras arquitetônicas, urbanísticas e de transporte. As principais diretrizes incluem: (i) eliminação das barreiras arquitetônicas que impedem ou dificultam o acesso à cidade; (ii) eliminação das barreiras urbanísticas que impedem o cidadão de circular e utilizar o espaço e o mobiliário urbano; (iii) eliminação das barreiras de transportes que se caracterizam pela falta de adaptação em qualquer sistema de transporte (Brasil, 2015).

Essas diretrizes devem ser observadas tanto em projetos novos quanto em adequações de sistemas existentes, garantindo uma abordagem inclusiva e ampla de acessibilidade. Para tanto, o Ministério das Cidades (Brasil, 2015) e as legislações relacionadas, como a Lei Federal N° 12.587/2012 (que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana) e o Decreto Federal N° 5.296/2004 (que trata da acessibilidade a edificações, mobiliário, e sistemas de transporte), fornecem os princípios fundamentais para a implementação dessas medidas.

Adicionalmente a NBR 9050 define os parâmetros técnicos mínimos para garantir acessibilidade em espaços públicos e privados, abrangendo desde a construção e adaptação de calçadas até a instalação de mobiliário urbano acessível. Essa normativa orienta a criação de ambientes que assegurem a autonomia e segurança de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, reforçando a necessidade de integrar requisitos de acessibilidade ao planejamento urbano e à

mobilidade sustentável (ABNT, 2021).

O Plano de Mobilidade Urbana de Bauru (Apêndice 2, Quadro 19), trata da temática de acessibilidade universal em dois momentos distintos: ao longo do corpo da lei e no prognóstico. No corpo da lei, a acessibilidade é apresentada por meio de uma transcrição direta da lei de mobilidade, com suas respectivas interpretações. A temática está presente tanto nos princípios do plano (Art. 5º) quanto nas diretrizes (Art. 6º). No entanto, o diagnóstico não menciona a temática de forma específica, embora ela seja abordada no prognóstico, principalmente nas diretrizes relacionadas aos serviços de transporte coletivo urbano e para melhorar o sistema viário e infraestrutura de forma geral.

Entre as propostas e ações relacionadas aos “serviços de transporte coletivo urbano”, destaca-se a ação 5, que propõe a instalação de sinalização tátil nos pontos de parada e de braile na área central, o que não foi confirmado pelo levantamento realizado nos pontos de parada da área central (Figura 23).

Figura 23: Imagens ilustrativas do tema acessibilidade universal, destacando as condições atuais das infraestruturas do sistema de transporte coletivo da cidade de Bauru



Imagem de ponto de ônibus na Av. Rodrigues Alves, em novembro de 2024.



Imagem de ponto de ônibus na Av. Duque de Caxias, em fevereiro de 2023.



Imagem de ponto de ônibus na Av. Nações Unidas, em fevereiro de 2023.

Fonte: Google Street View, 2025.

No que diz respeito ao “sistema viário e infraestrutura”, o plano sugere melhoria nas condições de acessibilidade e de circulação, alinhando-se às necessidades de inclusão. No entanto, para avaliar o direcionamento de recursos para a acessibilidade, é fundamental não apenas observar os aspectos financeiros, mas também considerar como as ações serão efetivamente implementadas no âmbito das políticas públicas.

No site da prefeitura de Bauru, a SEPLAN disponibiliza cartilhas de planejamento, incluindo a Cartilha de Parcelamento do Solo – Detalhamento viário, elaborada em novembro de 2021 (Prefeitura Municipal de Bauru, 2021). Esta cartilha apresenta o desenho técnico do detalhado de rampas de acessibilidade, de cruzamentos com rampas de acessibilidade, travessias de ciclovias com travessia de pedestres. Além disso, a cartilha oferece orientações para construção adequada de calçadas, alinhadas à Lei Municipal N° 7.181/2019 (Bauru, 2019a), incorporando as diretrizes de acessibilidade em seu conteúdo. A cartilha se torna uma ferramenta importante para garantir que as novas construções e adequações de espaços públicos atendam às normas e promovam a inclusão.

No PlanMob de Franca (Apêndice 3, Quadro 51), a acessibilidade universal é um tema que está presente de forma difusa por todo o plano. No corpo da lei é abordado de diferentes maneiras. Por exemplo, nas diretrizes, o Art. 3° trata de “prever a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade”, já nos objetivos as melhorias das condições de mobilidade da população incluem os grupos de mobilidade reduzida, também é tratada da questão da macro acessibilidade entre regiões da cidade e, quanto as infraestruturas, são previstas a implantação de sinalização horizontal e vertical acessíveis. Estas medidas são consideradas interpretações da Lei de Mobilidade Urbana (Art. 5°).

Na introdução do plano, há uma referência direta ao Art. 24 da Lei de Mobilidade Urbana, ao tratar da acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade. No diagnóstico, a acessibilidade é abordada quando se trata do Projeto Calçada Segura, que tem como objetivo principal promover a acessibilidade universal. A legislação municipal também é discutida, especialmente em relação ao Plano Diretor (Art. 3°), que se refere a aplicação da Lei Federal N° 10.098/2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade (Brasil, 2000).

No prognóstico, a acessibilidade está presente em vários pontos, incluindo no próprio Projeto Calçada Verde, segura e acessível, descrito anteriormente. Além disso, propostas para a implementação de sinalização tátil no piso, sinalização horizontal e vertical acessíveis são apresentadas de forma difusa e estruturadas como diretrizes.

No site da EMDEF, na área que trata do Transporte Coletivo Urbano, estão disponíveis algumas informações sobre a acessibilidade. No site é apresentado que os ônibus e vans são 100% adaptados, no caso dos ônibus todos disponíveis são acessíveis, e no caso das vans os fixos são acessíveis e os esporádicos devem ter um agendamento com antecedência (EMDEF, 2025e).

As propostas voltadas a acessibilidade em Franca incluem as calçadas, como estas já foram avaliadas no item anterior, foram selecionados pontos de ônibus na região central da cidade, para avaliação, assim como realizado em Bauru. Como nas avenidas que contornam o centro não foram identificados muitos pontos de ônibus, foram selecionados também alguns presentes em ruas da área central. Ao avaliar as imagens é possível notar que não há instrumentos voltados a acessibilidade no entorno dos pontos de ônibus. Os instrumentos apresentados nas propostas do PlanMob como a sinalização tátil no piso, a sinalização horizontal e vertical, ou infraestruturas que auxiliam o acesso ao local do ponto de ônibus como as rampas de acesso a calçada não foram identificados nas imagens (Figura 24).

Figura 24: Imagens ilustrativas do tema acessibilidade universal, destacando as condições atuais das infraestruturas do sistema de transporte coletivo na cidade de Franca



Imagem de ponto de ônibus na Av. Alonso Y Alonso, em maio de 2024.



Imagem de ponto de ônibus na Rua Voluntários da Franca, em outubro de 2023.



Imagem de ponto de ônibus na R. Gen. Osório, em setembro de 2023.

Fonte: Google Street View, 2025.

A acessibilidade universal em ambas as cidades se concentra em temas relacionados principalmente à mobilidade ativa, com foco no deslocamento a pé. Esse enfoque se reflete nas legislações e regulamentações voltadas para calçadas acessíveis e na implementação de infraestruturas para transporte público coletivo. No entanto, os planos de mobilidade urbana de Bauru e Franca não abordam a acessibilidade de forma mais ampla, limitando-se ao acesso físico por meio de das calçadas e transportes públicos sem aprofundar aspectos como a integração de diferentes modais acessíveis ou o uso de tecnologias assistivas.

No que diz respeito às propostas de infraestrutura, Bauru apresenta um nível de detalhamento maior, especialmente no prognóstico, onde as ações são descritas com maior clareza e acompanhadas de diretrizes, para a sua implementação e monitoramento. Franca, por outro lado, apresenta suas propostas de forma mais sucinta e descritiva, sem um planejamento aprofundado para o acompanhamento das ações, o que pode dificultar a implementação efetiva das medidas voltadas à acessibilidade.

5.2.4.5 Sistemas de transportes urbanos

- **Parâmetro 10: Transporte Público Coletivo**

Os serviços de transporte público coletivo, independente dos tipos de veículos utilizados, devem ser organizados como uma rede única, complementar e integrada. A gestão pública desses serviços exige um adequado suporte institucional, que deve incluir um conjunto de normas que regulam a sua prestação. Essas normas abrangem desde a forma e as condições da delegação de sua exploração para operadores privados até as condições mínimas estabelecidas para a oferta dos serviços aos usuários. Tais normas geralmente são definidas por leis, decretos, portarias, contratos e outros instrumentos que constituem o seu marco regulatório (Brasil, 2015).

O Plano de Mobilidade Urbana de Bauru (Apêndice 2, Quadro 20), trata do transporte público coletivo nos princípios e objetivos do plano, e apresenta propostas de textos complementares

onde sugere instituir o Sistema de Avaliação da Qualidade do Transporte Coletivo por ônibus. O objetivo desse sistema é possibilitar ao poder público municipal o acompanhamento contínuo dos serviços de transporte público. No site da EMDURB, estão reunidas informações detalhadas sobre transporte coletivo, incluindo dados sobre licitações, horários das linhas, tarifas, regulamentos, contratos, planilhas de custos, relatórios de fiscalização e dados gerais do sistema (EMDURB, 2025d). Além disso, são disponibilizadas informações sobre as lojas e pontos de venda de bilhetes, o aplicativo MOOVIT, o regulamento do sistema de vans. Também estão acessíveis contratos, planos de transporte, instruções normativas, cooperação técnica, além de relatórios de fiscalização, pesquisa e dados gerais relacionados ao sistema.

O diagnóstico e o prognóstico do plano abordam a temática. O diagnóstico apresenta o serviço de transporte coletivo por ônibus em Bauru, mencionando o Plano de Transporte Coletivo da Cidade de Bauru, elaborado pela EMDURB em 2012. No prognóstico, são apresentadas propostas baseadas em um Estudo para Remodelação do Transporte Público, desenvolvido em 2014. No entanto, nas pesquisas realizadas sobre a implementação do PlanMob não foi encontrado o Sistema de Avaliação da Qualidade do Transporte Coletivo, mencionado no corpo da lei, nem documentos que identifiquem claramente o Estudo para remodelação do Transporte Público.

Apesar disso, no site da EMDURB, na seção relacionada ao transporte coletivo, está detalhado um processo vinculado ao Plano de Transporte Coletivo. Por meio de Concorrência Pública N° 001/2012 – Processo N° 4.086/2012, a EMDURB contratou uma empresa especializada para elaborar um plano que avalie as condições atuais do serviço de transporte coletivo na cidade. No site, estão descritos os objetivos e as etapas do plano, além de estarem disponíveis para download os produtos e etapas já apresentados. Nos documentos finais, estão acessíveis o Diagnóstico do Transporte Coletivo de Bauru, o Plano Estratégico e o Plano Operacional. No entanto, o item denominado Plano de Transporte Coletivo de Bauru não está disponível (Prefeitura Municipal de Bauru, 2014; EMDURB, 2025f).

Para verificar o alcance da rede de transporte coletivo da cidade foi realizada uma pesquisa das linhas de ônibus disponíveis. Porém, não foi encontrado um mapa que abordasse todas as linhas, permitindo a visualização do sistema como um todo. No caso de Bauru é disponibilizado no site da EMDURB (2025f) os horários das linhas, que direciona para o site da Transurb Bauru que apresenta as linhas e horários individualmente, por meio de mapas isolados (Transurb Bauru, 2025).

Essa fragmentação das informações dificulta uma análise mais detalhada da cobertura da rede de transporte, comprometendo a avaliação da acessibilidade e da eficiência do sistema. Para os

cidadãos, a falta de um mapa integrado das linhas pode tornar a consulta e o planejamento de deslocamentos mais complexos, dificultando a identificação de conexões e trajetos alternativos dentro da cidade.

No Plano de Mobilidade Urbana de Franca (Apêndice 3, Quadro 52), o transporte público coletivo é apresentado de maneira geral no corpo da lei. As diretrizes contidas no plano enfatizam: a complementação, ajuste e melhoria do sistema viário de transporte público coletivo, o aumento da confiabilidade, conforto, segurança e qualidade dos veículos empregados neste sistema e a necessidade de articular e adequar o mobiliário urbano à rede de transporte público coletivo.

A introdução do plano aborda o tema ao referenciar diretamente a Lei de Mobilidade Urbana (Art. 4º), onde são apresentados os conceitos teóricos relacionados aos serviços e sistemas de transporte público coletivo. No diagnóstico é apresentada mais uma introdução sobre a importância do assunto, e é descrita a estrutura atual deste sistema de transporte, junto com a apresentação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo (SIT), implantado em 1999.

No diagnóstico, o Plano Viário da cidade é referenciado, apresentando suas diretrizes sobre o tema. E essa temática também está presente na pesquisa de opinião realizada na área central da cidade. O prognóstico (item 9.3) possui uma proposta específica para o Transporte Urbano, onde apresenta diretrizes e propostas urbanas de forma difusa relacionadas ao Sistema Integrado de Transporte Coletivo (SIT).

No site da EMDEF há uma seção específica para o Transporte Coletivo Urbano (EMDEF, 2025d). Nesta parte do site se encontram notícias, informações sobre o SIT-Franca, sobre o Terminal Ayrton Senna, a vistoria e fiscalização, sobre a frota, sua limpeza e higienização, dados relacionados a prevenção ao COVID-19, acessibilidade, bilhetagem eletrônica, GATP (Grupo de acompanhamento do transporte público de Franca), linhas e horários e licitações (EMDEF, 2025d).

Para avaliar a abrangência do transporte público na cidade não foi identificado um mapa consolidado com as linhas e pontos de ônibus da cidade de forma integrada. No entanto, há a indicação de que essas informações podem ser acessadas no aplicativo CittaMob ou diretamente por telefone, através de contato com o próprio terminal. A ausência de um mapa geral disponível publicamente dificulta a visualização completa da rede, limitando tanto a análise técnica da cobertura do sistema quanto o planejamento de deslocamento por parte dos usuários. O uso do aplicativo pode ser uma alternativa viável, mas não substitui a necessidade de um recurso acessível a todos os cidadãos, especialmente aqueles com menor familiaridade com tecnologia ou sem acesso constante à internet.

- **Parâmetro 11: Tipos de serviços de Transporte Público Coletivo**

Além da legislação sobre transporte público coletivo, que aborda os sistemas de transporte coletivo, é importante que os tipos de serviços presentes no município sejam descritos e detalhados. No Plano de Mobilidade Urbana de Bauru (Apêndice 2, Quadro 21), não são apresentados de forma clara os diferentes tipos de serviços de transporte público coletivo presentes no município. O diagnóstico, por sua vez, trata apenas dos ônibus como transporte coletivo da cidade, sem abordar outros possíveis serviços ou modalidades.

Em contrapartida, o PlanMob de Franca (Apêndice 3, Quadro 53), trata dessa temática de forma mais abrangente, incluindo informações sobre os tipos de serviços de transporte público coletivo na introdução, no diagnóstico e no prognóstico. Na introdução o plano conceitua diversos tipos de serviços de transporte público coletivo, mesmo que a cidade atualmente não disponha de todos esses serviços. No diagnóstico, é apresentado o Sistema Integrado de Transporte Coletivo (SIT) de Franca, e a temática é abordada também na pesquisa de opinião realizada na área central. No prognóstico, os tipos de serviços de transporte público são detalhados na proposta relacionada ao Transporte Urbano, que inclui uma série de medidas para melhorar o sistema de transporte público de ônibus. Entre as propostas, destacam-se o uso de faixas exclusivas de ônibus, a criação de estações regionais, a adequação de trajetos no centro e ampliação da capacidade operacional e a retirada do transporte intermunicipal do terminal central da cidade. Essas ações visam otimizar a circulação e o serviço de transporte coletivo, tornando-o mais eficiente e acessível para a população.

- **Parâmetro 12: Priorização do transporte coletivo**

A priorização do transporte coletivo pode ser alcançada ao viabilizar a integração entre os diversos modos de transporte, proporcionando aos cidadãos a liberdade de escolherem suas opções de deslocamento. Isso permite que o automóvel particular deixe de ser visto como a única alternativa viável, incentivando o uso de formas de transporte mais sustentáveis e acessíveis, como o transporte coletivo (Brasil, 2015).

A prioridade ao transporte coletivo no uso do espaço viário tem duplo objetivo: aumentar a eficiência da circulação urbana e aumentar a justiça e a equidade na apropriação da cidade pela população. Medidas de ampliação da oferta e a melhoria da qualidade do transporte público, combinadas com a priorização desse transporte no sistema viário, podem ser acompanhadas pela ampliação das possibilidades do uso do transporte não motorizado e pela implementação de medidas de desestímulo ao uso do transporte individual. Tais ações estão ao alcance das administrações municipais e podem contribuir significativamente para a construção de cidades

mais sustentáveis (Brasil, 2015).

O Plano de Mobilidade Urbana de Bauru (Apêndice 2, Quadro 22), aborda a priorização do transporte coletivo público tanto no corpo da lei quanto nos prognósticos. O parâmetro está presente no Art. 2º, que define o objetivo principal do plano como “proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os modos de transporte coletivo e modais ativos”. A temática é novamente abordada nos artigos 6 e 7. No prognóstico, a priorização do transporte coletivo é apresentada como objetivo nas propostas para os serviços de transporte coletivo urbano, além de ser contemplada nas propostas para o sistema viário e infraestrutura, visando a melhoria das condições de circulação e a integração entre diferentes modos de transporte.

No PlanMob de Franca (Apêndice 3, Quadro 54) a temática da priorização do transporte coletivo está presente em todas as partes do plano. Ela é explicitada diretamente nas diretrizes do plano (Art. 3º) que destacam a prioridade ao transporte público coletivo e aos modos não motorizados. A temática é novamente abordada nos objetivos Art. 4º, que tratam do aumento da participação do transporte público e não motorizado na divisão modal. Esse enfoque reflete a intenção de promover a sustentabilidade e a eficiência do sistema de transporte urbano, priorizando alternativas mais acessíveis e menos poluentes.

Na introdução do PlanMob de Franca, a Lei de Mobilidade (Art. 23º) é mencionada com uma transcrição parcial dos instrumentos utilizados na gestão de transportes, incluindo a dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo. Esse é um instrumento voltado a infraestrutura que auxilia na priorização do transporte público coletivo, garantindo maior eficiência e fluidez no trânsito. No diagnóstico, a temática está presente apenas na pesquisa de opinião realizada na área central, que coleta percepções da população sobre as condições do transporte coletivo na cidade.

Ao realizar pesquisas em busca do desenvolvimento de medidas educacionais para a priorização do transporte urbano em ambas as cidades não foram encontrados resultados. Porém seria possível verificar se o andamento das propostas está resultando no crescimento e priorização deste tipo de transporte através do acompanhamento da quantidade de usuários ao longo do tempo. Em Bauru a EMDURB apresenta relatórios diversos sobre o acompanhamento do sistema de transporte urbano, entre eles o histórico de passageiros, a quantidade de passageiros por mês e quilometragem rodada (EMDURB, 2025e).

Já em Franca, a EMDEF disponibiliza um relatório anual do transporte público urbano. Este relatório aborda a qualidade da infraestrutura anualmente, a quantidade de passageiros, o atendimento ao usuário entre outras temáticas. Sendo possível verificar com um estudo mais

aprofundado se a priorização do transporte público está ocorrendo de fato (EMDEF, 2025c).

- **Parâmetro 13: Política Tarifária**

O Plano de Mobilidade urbana pode analisar a política tarifária para os serviços de transporte coletivo sob os dois enfoques principais: a política de remuneração dos operadores e política de benefícios sociais, além de incluir um aspecto igualmente relevante, a política de desenvolvimento urbano, que utiliza a fixação de preços como fator de gestão da demanda (Brasil, 2015). É importante destacar a inter-relação entre os parâmetros voltados aos sistemas de transportes urbanos, planejamento integrado, planejamento do sistema viário, entre outros, contribui significativamente para a redução dos custos operacionais (Brasil, 2015).

O Plano de Mobilidade Urbana de Bauru (Apêndice 2, Quadro 23) não se aprofunda nessa temática. Ela é apresentada de forma parcial, sendo incluída em um dos princípios do plano. No diagnóstico, é citado o Sistema de Bilhetagem Eletrônica de 2004, que possibilitou a implementação de uma política tarifária de integrada com valores diferenciados.

Com relação a política tarifária a pesquisa legislativa de Bauru reportou a Lei N° 7.751, de 25 de outubro de 2023 (Bauru, 2023), que trata da concessão de subsídio tarifário ao TPC de Bauru. Além desta legislação o site da EMDURB apresenta a tarifa atual, que está no valor de R\$ 5,00 (Tarifa básica com cartão ou dinheiro) e R\$ 2,50 a de estudante, e apresenta o histórico das tarifas desde 1996 a 2013 (EMDURB, 2025g). Esta tarifa foi atualizada pela Lei N° 7.865/2024 (Bauru, 2024c).

No caso do PlanMob de Franca (Apêndice 3, Quadro 55), a Política Tarifária também é abordada de maneira superficial. Ela está presente apenas na introdução e no diagnóstico, mas não é citada nem no corpo da lei, nem nos prognósticos. Na introdução este parâmetro é detalhado, apresentando uma interpretação do conteúdo da Lei de Mobilidade. O mesmo ocorre no diagnóstico, onde o Decreto N° 7.375/1997 é referenciado diretamente sobre a questão tarifária do transporte público coletivo da cidade. O tema é também abordado em outros momentos no diagnóstico, ao tratar da própria política tarifária atual, dos benefícios tarifários existentes e da tarifa vigente. Nas pesquisas legislativas este decreto não foi encontrado

Assim como Bauru, Franca apresenta a sua tarifa anual, no valor de R\$ 5,00 a partir do dia 17 de janeiro de 2022. E também apresenta o valor da tarifa anterior. A pesquisa legislativa reportou a legislação que regulamenta a gratuidade na tarifa de transporte coletivo, Lei N° 9.474, de 28 de dezembro de 2023 (Franca, 2023).

- **Parâmetro 14: Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados**

A integração entre os modos de transporte é um aspecto fundamental para ampliar as opções de deslocamento disponíveis para a população, facilitando seu acesso a diferentes áreas da cidade. No Plano de Mobilidade Urbana de Bauru (Apêndice 2, Quadro 24) esta temática está presente no corpo da lei (Art. 6º, VII – Promover a coordenação e integração dos diversos modos de transporte), como parte das diretrizes gerais, e no prognóstico como parte dos objetivos das medidas para a mobilidade ativa e serviços de transporte coletivo urbano, buscando garantir uma melhor conectividade entre os diferentes modos de transporte, como ônibus, bicicletas e caminhada.

No PlanMob de Franca (Apêndice 3, Quadro 56), a integração entre os modos de transporte é abordada de forma parcial no corpo da lei, especificamente no Art. 4º, que inclui um dos objetivos do plano: “XII. Interligação entre as modalidades de Transporte”. No anexo, a temática está presente em todas as partes do texto, na introdução a própria Lei de Mobilidade (Art. 24º) é referenciada diretamente.

No Diagnóstico, o tema é brevemente tratado por meio da pesquisa de opinião realizada na área central, que busca identificar as necessidades de integração entre os diferentes modos de transporte na cidade. No prognóstico, a proposta de “Criação de novas ciclovias, ciclofaixas, bicicletários e paraciclos” apresenta a implantação de cinco terminais bicicletários próximos aos terminais de transporte coletivo. além disso, há uma proposta exclusiva com diretrizes voltadas para a “Interligar ação entre as modalidades de transporte”.

Em Bauru não foram apresentadas propostas concretas relacionadas a este parâmetro, ao longo do PlanMob de Bauru é apontada a importância da integração, o parâmetro faz parte dos objetivos dos serviços de transporte coletivo urbano. No caso de Franca o prognóstico apresenta uma proposta que busca auxiliar na integração entre os modais ativos, principalmente bicicletas, e o sistema de transporte coletivo.

Na proposta desenvolvida no PlanMob de Franca, são sugeridas a implantação de cinco terminais de bicicletários com aluguéis de bicicleta para locomoção de um terminal a outro. Quatro serão implantados nos terminais regionais e um no central (Terminal Central Ayrton Senna). Além disso a implantação de 36 paraciclos em praças e unidades de saúde em todas as regiões também é sugerido. Ao pesquisar a implantação destes pontos de estacionamento de bicicletas notou-se que não foram implementados, também não foram encontradas notícias sobre a implantação dessa infraestrutura no site da EMDEF.

- **Parâmetro 15: Transporte Escolar**

O transporte escolar é um componente importante na mobilidade urbana, pois garante o acesso de muitas crianças e jovens às instituições de ensino. No caso do Plano de Mobilidade Urbana de Bauru (Apêndice 2, Quadro 25) essa temática não é abordada, ao contrário do PlanMob de Franca (Apêndice 3, Quadro 57), onde é discutida, mas de forma simplificada. Na seção de introdução, o plano apresenta uma breve conceituação sobre o tema. No diagnóstico, são apresentados levantamentos sobre as vans escolares e o transporte escolar existente no município.

Através de informações disponibilizadas pelo site EMDURB - Bauru, em relação aos transportes especiais, em específico o transporte escolar, é possível verificar que este serviço é realizado por condutores externos à administração pública, mas com regulamentação e vistoria dos veículos realizada pela EMDURB. O site também apresenta informações sobre os 165 pontos de transporte escolar, incluindo a escola atendida por cada serviço, assim como o contato e nome do transportador responsável (EMDURB, 2025h). Já ao realizar a pesquisa sobre informações sobre o transporte escolar em Franca não foram identificadas informações, seja no site da EMDEF quanto no site da prefeitura.

Para realizar a verificação da qualidade do transporte escolar seria necessário ter acesso aos provedores deste serviço, caso a aplicação do instrumento seja realizada pela equipe da prefeitura este processo se torna mais fácil, caso haja formas de regulamentar e acompanhar este tipo de serviço.

No caso deste parâmetro os resultados obtidos na análise do PlanMob são contrários aos resultados obtidos nas pesquisas de implementação do PlanMob. Enquanto Bauru não apresenta a temática em seu plano, a cidade apresenta informações claras sobre o transporte escolar em seus meios de comunicação. Já Franca, que aborda o tema, mesmo que de forma simplificada, não dispõe de informações claras em seus sites oficiais.

- **Parâmetro 16: Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural**

A melhoria da acessibilidade às áreas rurais não se restringe à implantação e à conservação das vias, devendo incluir também a possibilidade de a população usufruir bens e serviços. O Caderno de Referência para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana indica que deve ser elaborado um levantamento amplo dessas necessidades e devem ser definidas as ações para assegurar o transporte escolar para as áreas rurais, junto ao atendimento às dificuldades dos moradores de baixa renda nestas áreas que necessitam dos serviços de transporte coletivo regular (Brasil,

2015).

O Plano de Mobilidade Urbana de Bauru (Apêndice 2, Quadro 26) trata desta temática apenas no prognóstico do plano. Dentre as propostas e ações voltadas para a temática de sistema viário e infraestrutura é apresentado entre os subtemas a “Manutenção de Estradas Rurais”, que tem como proposta promover a manutenção periódica de estradas rurais, assegurando trânsito desimpedido entre meios urbanos e rural. No entanto, essa temática é abordagem é mais geral e difusa e aparece como uma diretriz, sem referenciar outras legislações complementares. Uma pesquisa adicional sobre a presença de transporte coletivo ou escolar nas áreas rurais não trouxe resultados conclusivos.

Nas pesquisas legislativas de Bauru foi identificada a Lei N° 7.378, de 1° de setembro de 2020, que regulamenta o sistema viário rural do município. Esta lei institui o Programa de Adequação e Conservação das Estradas Rurais Municipais. No Art. 7° desta legislação ficam definidas as estradas rurais constantes no sistema viário. Esta legislação trata das questões voltadas a manutenção das estradas, sem tratar do acesso de transporte coletivo e escolar (Bauru, 2020).

No caso de Franca (Apêndice 3, Quadro 58), o Plano de Mobilidade Urbana aborda o tema de forma limitada. Na introdução do plano, é apresentada uma conceituação teórica que exprime a importância da mobilidade em zonas rurais. No entanto, esse tema não é aprofundado nas demais seções do plano, o que sugere uma lacuna significativa na abordagem das necessidades de transporte da população rural.

Os dois planos de mobilidade abordam o tema, porém sem aprofundamento e sem repercussões durante a sua implementação. Enquanto o PlanMob de Bauru apresenta propostas e ações voltadas a melhoria da infraestrutura das suas estradas e trilhas rurais, Franca aborda esta temática apenas como um conceito teórico.

Os levantamentos necessários para avaliar a implementação do PlanMob relacionado com o parâmetro da acessibilidade, transporte coletivo e escolar para área rural requer que sejam verificadas as situações de infraestrutura nestas áreas e disponibilidade de serviços. No caso de ambas as cidades não foram encontradas informações claras sobre a disponibilidade de serviços para estas regiões, e a falta de delimitação destas áreas, e acesso do *Google Street View* em áreas rurais impossibilitou o levantamento de imagens nestas regiões.

Em síntese, a principal diferença entre os Planos de Mobilidade Urbana de Bauru e Franca no que diz respeito ao transporte público está no nível de detalhamento e na abordagem das propostas. Ambos os planos tratam do parâmetro sobre transporte coletivo ao longo do seu

desenvolvimento. Bauru apresenta propostas nos textos complementares, e diretrizes com relação ao tema. E Franca apresenta a temática através de diretrizes que enfatizam a complementação, ajuste e melhoria do sistema viário de transporte público coletivo. Ao verificar os sites das empresas de transporte urbano de ambas as cidades (EMDURB - Bauru; EMDEF - Franca) é identificado que ambas disponibilizam diversas informações com relação aos horários e linhas de ônibus, as tarifas atuais, aos relatórios de qualidade do sistema e dados gerais. Bauru apresenta um diferencial ao disponibilizar o processo de desenvolvimento do Plano de Transporte Coletivo de Bauru, porém sem o resultado final deste plano.

Ambas as cidades possuem apenas o ônibus como transporte público coletivo. No Plano de Franca são citados diferentes sistemas de transporte possíveis para a cidade na parte da introdução do texto, já Bauru não apresenta os tipos de transporte coletivo. A priorização do transporte público é abordada em ambos os planos de forma teórica, ou em forma de diretriz, porém sem desenvolver a temática para propostas mais concretas.

Com relação a política tarifária, em ambas as cidades este tema aparece no plano com uma abordagem mais teórica, reforçando a importância do tema, sem se aprofundar na temática. No caso de Bauru o site da EMDURB apresenta a tarifa atual, e o histórico de tarifas desatualizado. E Franca também apresenta a sua tarifa atual e a anterior no site da EMDEF.

A temática da integração entre os modos de transporte também é abordada de forma teórica nos planos, sem aprofundamento ou desenvolvimento de propostas concretas. A cidade de Franca é a única que apresenta no seu plano uma proposta, relacionada com o sistema de transporte ciclo viário e o transporte público, que trata da implantação de bicicletários nos terminais de transporte coletivo. Entretanto estas propostas não foram efetivadas até então.

O transporte escolar e o transporte da área rural também são temas que os planos não abordam com aprofundamento. No caso de Bauru a temática não é abordada em momento algum no plano, e em Franca ela é citada de forma simplificada na introdução e no diagnóstico. A pesquisa de informações sobre esta temática reportou informações sobre o transporte escolar apenas em Bauru, e foi encontrada uma legislação regulamentadora da infraestrutura de transportes das áreas rurais em Bauru também. Já em Franca não foi possível encontrar informações sobre estes temas.

5.2.4.6 Transporte individual motorizado

- **Parâmetro 17: Serviços de transporte individual motorizado**

No Plano de Mobilidade Urbana de Bauru (Apêndice 2, Quadro 27) o diagnóstico do plano destaca os serviços de transporte por aplicativos, sugere que se deve adaptar os serviços prestados por táxis e mototáxis e trata da recente regulamentação do serviço, porém sem identificar como foi desenvolvida essa regulamentação. No PlanMob de Franca (Apêndice 3, Quadro 59) a temática sobre serviços de transporte individual motorizado está presente apenas no diagnóstico. Ela faz parte dos temas desenvolvidos na pesquisa de opinião que foi aplicada na área central. Não é referenciada nenhuma lei que regulamente este tipo de serviço no PlanMob.

Através da pesquisa legislativa em Bauru, foram encontradas diversas legislações que tratam de aspectos voltados a regulamentação do serviço de táxis, e uma legislação que regulamenta e fiscaliza o Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual - Lei N° 7.190, de 15 de março e 2019 (Bauru, 2019b). Já em Franca foi identificada a Lei N° 8.149, de 17 de setembro de 2014, que dispõe sobre a prestação de serviço de táxi e dá outras providências. Esta legislação aborda diversos aspectos para regulação deste serviço na cidade (Franca, 2014a).

Bauru disponibiliza no site da EMDURB as instruções para o recadastramento dos táxis, e uma lista de pontos de táxis com seus respectivos motoristas. Já Franca não trata deste tipo de serviço de transporte no site da EMDEF.

- **Parâmetro 18: Tipos de serviços de transporte individual motorizado**

O Plano de Mobilidade Urbana de Bauru (Apêndice 2, Quadro 28) comenta brevemente, no diagnóstico, sobre os transportes por aplicativos, táxis e mototáxis como tipos de serviço de transporte individual motorizado. Já no PlanMob de Franca (Apêndice 3, Quadro 60), mesmo que não seja abordada a temática sobre os serviços de transporte individual motorizado de uma maneira geral, o plano conceitua teoricamente os serviços de táxis, mototáxi e motofrete na parte teórica e apresenta um levantamento simples destes dois serviços na parte do diagnóstico.

A diferença encontrada entre a disposição dos serviços pelos dois planos é que o Plano de Bauru já insere os serviços por aplicativos no rol de serviços possíveis, enquanto Franca não apresenta este tipo de possibilidade. Isso se reflete nas legislações desenvolvidas pelas cidades. Bauru desenvolve no mesmo ano da instituição do PlanMob uma legislação que regulamenta o serviço de transporte remunerado individual privado, destinado a viagens solicitadas exclusivamente por aplicativos.

- **Parâmetro 19: Áreas de estacionamentos públicos e privados**

A Lei de Mobilidade incentiva o estabelecimento de políticas para o gerenciamento de estacionamentos, tanto público quanto privados, com ou sem pagamento, como instrumento de gestão da mobilidade. A legislação referente ao estacionamento é uma forma de administrar o congestionamento e melhorar a qualidade do ar. A utilização do espaço destinado aos estacionamentos pode ceder espaço público nos centros urbanos para ciclovias, faixas exclusivas para ônibus, melhorias na paisagem das ruas ou até ajudar a levantar fundos para essas iniciativas (Brasil, 2015).

O Plano de Mobilidade Urbana de Bauru (Apêndice 2, Quadro 29) trata das áreas de estacionamentos no seu diagnóstico, a caracteriza como um problema e destaca a importância de reduzir os estacionamentos e não aumentar o número de vagas para melhorar os fluxos. No Anexo II é apresentado um inventário de estacionamentos, e são referenciadas as legislações relacionadas as áreas azul e verde do centro da cidade.

Segundo o PlanMob de Bauru a primeira legislação que cria as atuais Área Azul e Área Verde é datada de 1978. A legislação atual que regulamenta o uso do solo público nas vias e logradouros para estacionamento rotativo de veículos é a Lei Nº 4.820, de 25 de abril de 2002 (Bauru, 2002). No site da EMDURB é disponibilizada a informação com relação ao aplicativo do estacionamento rotativo da área central, e seus termos de gratuidade (EMDURB, 2025b).

No caso do PlanMob de Franca (Apêndice 3, Quadro 61), o estacionamento é abordado em todo plano, exceto no item prognóstico. No corpo da lei está presente através de uma transcrição das diretrizes presente no Art. 24º da lei de mobilidade. Mais uma vez a Lei de Mobilidade é diretamente referenciada na parte da introdução. Nos diagnósticos são apresentados diversos levantamentos e análises com relação aos estacionamentos, porém apenas na área central, principalmente com relação aos estacionamentos da Zona azul.

Com relação a Zona azul de Franca, a pesquisa legislativa não reportou uma lei específica para regulamentar o estacionamento rotativo da cidade. Ela é citada algumas vezes no Plano de Mobilidade da cidade, mas não são encontradas mais informações sobre no site da EMDEF ou da Prefeitura Municipal. A única legislação encontrada que apresenta a área azul, é a Lei Nº 7.303, de 02 de outubro de 2009 (Franca, 2009b), que dispõe sobre o estacionamento de táxis em locais de área azul, permitindo o estacionamento temporário sem o pagamento.

Nas pesquisas não foram disponibilizados mapas que apresentassem a área em que o estacionamento rotativo das cidades está disponível. Portanto não foi possível comparar a

extensão deste tipo de serviço nas cidades.

- **Parâmetro 20: Instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado**

O sistema viário de uma cidade tem capacidade de atender a um determinado nível de demanda gerada pelas suas atividades, se esta demanda por espaço estiver próxima ou for maior que a oferta, ocorrem lentidões e congestionamentos. A gestão da demanda deve ter seus dispositivos previstos no Plano de Mobilidade Urbana (Brasil, 2015).

O Plano de Mobilidade Urbana de Bauru (Apêndice 2, Quadro 30) incorpora este parâmetro apenas uma vez, entre uma das diretrizes gerais do plano (Art. 6º). No caso do PlanMob de Franca (Apêndice 3, Quadro 62), essa temática é abordada de forma superficial, na introdução através da referência do artigo 23 da Lei de Mobilidade Urbana. E o tema é abordado rapidamente na pesquisa de opinião que foi realizada na área central, sem apresentar nenhum rebatimento ou aprofundamento em outras partes do conteúdo da lei.

Esta temática não é desenvolvida de fato em ambos os planos, ela é incorporada nas diretrizes gerais, no caso do plano de Bauru, e em forma teórica no caso do plano de Franca. Mas não se desenvolve ao longo da implementação do PlanMob. Não há legislações diretamente relacionadas ao controle e desestímulo do transporte individual motorizado e não são propostos instrumentos para voltados para este tema.

- **Parâmetro 21: Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada**

A Lei Federal Nº 12.587/2012 estabelece a possibilidade para os entes federativos de restringir e controlar o acesso e a circulação, permanentes ou temporários, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados (item I do Artigo 23) (Brasil, 2015).

No Plano de Mobilidade Urbana de Bauru (Apêndice 2, Quadro 31), esta temática não é abordada em nenhum momento, já em Franca a temática é incorporada nas diretrizes do PlanMob (Apêndice 3, Quadro 63), no corpo da lei, Artigo 3º, que apresenta, uma transcrição direta da lei. Prevê as diretrizes relacionadas à previsão de restrição de áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada. Mesmo que presente no corpo da lei, esta temática não se desenvolve no decorrer do plano. Ela aparece apenas mais uma vez, com a transcrição direta dos Artigos 23º e 24º da Lei de Mobilidade, na seção de introdução. Sem ser apontada nos diagnósticos nem como proposta no prognóstico.

Assim como o parâmetro 20, relacionado aos instrumentos de controle e desestímulo ao

transporte individual motorizado, esta temática não se desenvolve com profundidade nos planos. Bauru não apresenta claramente este parâmetro e Franca aborda de forma superficial e teórica, sem desenvolver propostas de fato. Também não foram encontradas legislações relacionadas ao tema, ou informações relacionadas a implementação do parâmetro nas cidades.

- **Parâmetro 22: Transporte de carga**

Com relação ao transporte de carga, o Plano de Mobilidade Urbana deve contemplar as operações associadas a carga e descarga, estacionamento e rotas, para evitar problemas na circulação viária e mitigar impactos ambientais (vibrações, ruído, contaminação do ar, contaminação do solo, resíduos sólidos e líquidos, acidentes com cargas perigosas) (Brasil, 2015).

É indicada a adoção de instrumentos legais (leis, decretos, portarias) para a limitação de horários e locais de circulação de veículos pesados, localização para operação de carga e descarga na via pública, definição de rotas preferências e de vias de uso proibido e sinalização específica para veículos de carga (orientação e restrição) (Brasil, 2015).

No caso do município de Bauru (Apêndice 2, Quadro 32) esta temática está presente de forma parcial no diagnóstico do Plano de Mobilidade Urbana, que referencia o Decreto nº 11.096/2009 que regulamenta as operações de carga e descarga no município (Bauru, 2009a). Em Bauru a SINBRU (Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Bauru e Região) apresenta no seu site uma lista de regulamentações do setor de transporte, que inclui legislações estaduais e municipais, entre elas está o decreto citado no PlanMob Bauru que regulamenta a carga e descarga no município (SINDBRU, 2025).

O decreto Nº 11.096/2009 (Bauru, 2009a) delimita áreas para as operações de carga e descarga do município, estas áreas são denominadas Zonas de Operação de Carga e Descarga, e são divididas entre Zona A – Zona Central; Zona B – Zona Intermediária e Zona C – Zona Externa.

Já no PlanMob de Franca (Apêndice 3, Quadro 64), o planejamento relacionado ao transporte de carga está distribuído por todo o plano. No corpo da lei são apresentadas diretrizes (Art. 3º) e objetivos (Art. 4º), relacionados a melhoria das condições de circulação das cargas no município, sugerindo a definição de horários para os veículos de carga.

Na introdução, a Lei de Mobilidade Urbana é referenciada diretamente, seguido pelo diagnóstico que apresenta o levantamento dos veículos, é referenciada a regulamentação municipal com relação a carga e descarga no centro da cidade, que está presente no Plano Viário de Franca (Franca,2003b), e o plano diretor é referenciado definindo critérios para carga e descarga. O

prognóstico também apresenta uma proposta urbana focada no transporte de carga, especificamente para as áreas do distrito industrial. Além do Plano Viário (Franca, 2003b) não foram encontradas legislações específicas voltadas ao transporte de carga na cidade.

Com relação ao transporte individual motorizado, a maioria dos parâmetros presentes nesta temática são abordados de forma superficial, e sem o desenvolvimento de diagnósticos e parâmetros ao longo do texto. Isto acontece em ambos os planos com os instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado (Parâmetro 20), e as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada (Parâmetro 21).

Os serviços de transporte individual motorizado possuem em ambos os planos suas respectivas regulamentações, o que diferencia uma cidade da outra é que Bauru incorpora os serviços através de aplicativos, e Franca se mantém nos táxis e moto táxis. Em Bauru o transporte de carga possui suas informações disponíveis de forma mais facilitada, enquanto em Franca só foram encontradas informações no Plano Viário da cidade.

5.2.4.7 Planejamento complementar

- **Parâmetro 23: Indicação de elaboração de planos complementares de mobilidade urbana**

A elaboração de planos complementares de mobilidade urbana permite a administração municipal regulamentar e planejar de acordo com temáticas específicas da cidade. Como por exemplo o desenvolvimento de planos de mobilidade urbana relacionados ao turismo da cidade, ou planos específicos para o deslocamento de trabalhadores para uma determinada indústria, ou de estudantes para determinado centro de ensino. Ou a indicação de plano complementares que regulamentem o planejamento de um meio de transporte específico como a bicicleta.

O Plano de Mobilidade Urbana de Bauru (Apêndice 2, Quadro 33) não aborda diretamente a temática de planos complementares ao longo do documento complementar, mas apresenta uma sequência de propostas de “textos complementares” e seus respectivos prazos no corpo da lei (Art. 8º). Esses textos complementares incluem o Plano de Mobilidade a Pé, incluindo o Plano de Arborização de Bauru; Plano Cicloviário; Plano de Orientação de Tráfego; Programa de Segurança Viária e Redução de Acidentes; Reorientação do Transporte Coletivo por ônibus; Estudo para instalação de bicicletários, paraciclos, dentre outras estruturas de apoio; Programa de qualificação de calçadas; e Regulamentação do Observatório de Mobilidade Urbana de Bauru.

Entre os textos complementares propostos pelo PlanMob de Bauru nenhum plano, do total de 8

foram desenvolvidos. Entretanto, algumas temáticas foram desenvolvidas em forma de legislação. Ao pesquisar sobre o Plano de Mobilidade a Pé, incluindo o Plano de Arborização de Bauru, com o prazo para publicação definido em 12 meses após a instituição do PlanMob, não foram encontrados estes planos. A legislação mais próxima da temática da mobilidade a pé encontrada foi a Lei N° 7.181, de 04 de fevereiro de 2019 (Bauru, 2019a), que disciplina o uso, a construção e a manutenção dos passeios e logradouros públicos no município. Após a instituição da legislação de calçadas de Bauru, foi desenvolvida uma Cartilha da Lei de Calçadas, disponibilizada pela SEPLAN no site da prefeitura (Prefeitura Municipal de Bauru, 2019b). E ao pesquisar sobre a arborização foram encontradas diretrizes sobre a arborização urbana disponibilizadas pela SEMMA (Secretaria Municipal do Meio Ambiente) no site da prefeitura (Prefeitura Municipal de Bauru, 2025b).

A pesquisa pelo Plano Cicloviário, com prazo para publicação definido em 12 meses após a instituição do PlanMob, pelo Plano de Orientação de Tráfego (com prazo de 18 meses), pelo Programa de Segurança Viária e Redução de Acidentes (com prazo de 19 meses), Reorientação do Transporte Coletivo por Ônibus (com prazo de 18 meses), não gerou resultados.

Com relação a temática abordada pelo Programa de Segurança Viária e Redução de Acidentes, no item 5.2.4.3, ao tratar do parâmetro de Circulação viária – Segurança e humanização, são detalhadas as ações desenvolvidas pela administração municipal relacionadas a esta temática, que envolvem diversas campanhas educacionais.

O estudo para instalação de bicicletários, paraciclos, dentre outras estruturas de apoio (com prazo de 6 meses) não foi encontrado explicitamente em pesquisas. Porém, em 2024 a Lei N° 7.811/2024 que dispõe sobre a criação de estacionamento para bicicletas em locais abertos foi instituída (Bauru, 2024a). A lei estabelece a instalação de estacionamentos para bicicletas (paraciclos) em locais de grande fluxo, como: órgãos públicos municipais; parques; instituições de ensino público municipais; unidade de saúde; hospitais municipais e instalações desportivas.

Assim como o Plano de Mobilidade a Pé, o Programa de qualificação de calçadas (com prazo de 12 meses) não foi encontrado, porém a legislação citada anteriormente aborda esta temática. E por fim a Regulamentação do Observatório de Mobilidade Urbana de Bauru (com prazo de 6 meses) não foi encontrada em pesquisas, o próprio Observatório de Mobilidade Urbana de Bauru não foi encontrado nas pesquisas.

Por outro lado, o Plano de Mobilidade Urbana de Franca (Apêndice 3, Quadro 65) não contempla a criação de planos complementares específicos, o que limita a profundidade do planejamento em áreas como mobilidade a pé, transporte cicloviário, ou outros aspectos complementares que

poderiam contribuir para uma abordagem mais segmentada da mobilidade urbana na cidade.

Ao comparar as duas cidades, observa-se que todas as cidades necessitam desenvolver planos complementares para abordar as temáticas relacionadas à mobilidade urbana. No entanto, Franca apresenta uma lacuna nesse aspecto, ao contrário de Bauru, que já reconhece a necessidade de elaborar outros planos complementares. Nas propostas de Bauru, a maioria dos a maioria dos documentos apresentava o formato de como planos, mas durante a implementação destas ações, algumas legislações regulamentadoras ou diretrizes foram desenvolvidas, embora não necessariamente no formato de leis.

Essa diferença reflete a estratégia adotada por cada cidade: enquanto Franca ainda carece de planos complementares mais detalhados, Bauru busca formalizar e regulamentar suas ações por meio de textos mais detalhados, mas com a implementação acontecendo de maneira gradual e com algumas lacunas na formalização e aplicação prática das diretrizes propostas.

5.2.4.8 Gestão da mobilidade urbana

- **Parâmetro 24: Polos geradores de viagens**

Enquanto a legislação urbanística em geral interfere de modo indireto na mobilidade, alguns dos seus instrumentos têm uma relação mais imediata nas condições de circulação, um dos instrumentos mais diretamente dirigido para esta finalidade é a legislação relacionada aos Polos Geradores de Tráfego (PGTs), empreendimentos de grande porte que produzem um grande número de viagens com impacto negativo em seu entorno imediato (Brasil, 2015).

No Plano de Mobilidade Urbana de Bauru (Apêndice 2, Quadro 34), esta temática não é abordada em nenhum momento. No PlanMob de Franca (Apêndice 3, Quadro 66), a temática relacionada aos polos geradores de viagem aparece em duas partes do conteúdo do plano. Primeiramente, na introdução, a Lei de Mobilidade Urbana é referenciada diretamente, seguida por um item com a conceituação teórica sobre o tema. Em seguida, no diagnóstico, o Plano Viário é referenciado indiretamente, apresentando uma regulamentação sobre o tema, indicando que todo polo gerador de tráfego deverá passar pela análise do órgão de trânsito e transportes do Município.

Ao avaliar a Lei Complementar N° 57/2003, que institui o Plano Viário do Município de Franca (Franca, 2003b), é verificado que as regulamentações referenciadas no PlanMob estão presentes brevemente no Art. 2° § 2°, que caracteriza os imóveis que serão considerados como um polo gerador de tráfego, e é citado que estes deverão passar pela análise do órgão de trânsito e transporte do município. A temática dos polos geradores de tráfego aparece mais uma vez na

legislação que dispõe sobre a obrigatoriedade do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) – Lei Complementar N° 206, de 26 de junho de 2012 (Franca, 2012). Nesta legislação é abordado que se deve avaliar o impacto dos empreendimentos, entre eles a geração e a intensificação de polos geradores de tráfego.

Bauru não apresenta a temática no seu plano diretor, mas as pesquisas das legislações complementares apresentaram o Decreto N° 13.269, de 28 de dezembro de 2016 (Bauru, 2016), este decreto institui procedimentos para o Estudo de Impacto de Vizinhança, dentro desta temática a legislação trata dos polos geradores de tráfego em seu anexo fala sobre os polos geradores de tráfego. No anexo desta lei também são apresentados dados relacionados com as quantidades e tipos de vagas, variando conforme o tipo de polo gerador de tráfego.

Ao comparar ambas as cidades, observa-se que Bauru não apresenta a temática no seu plano, embora possua legislações anteriores que tratam do assunto. Por outro lado, em Franca, a temática é abordada e são referenciadas legislações anteriores ao plano, mas não há um desenvolvimento mais aprofundado além do plano viário.

- **Parâmetro 25: Relatório ou estudo de Impacto de Trânsito**

Os Estudos de Impacto de Trânsito (EIT) são ferramentas associadas à implantação de novos empreendimentos nas cidades que por serem polos geradores de viagem podem impactar negativamente no entorno de sua localização (Magagnin, 2023).

No Plano de Mobilidade Urbana de Bauru (Apêndice 2, Quadro 35) este tema não é abordado, e no PlanMob de Franca (Apêndice 3, Quadro 67) também não há indicação de relatórios ou estudos de Impacto de Trânsito.

Ao realizar a pesquisa nas leis complementares verifica-se que, de acordo com a Lei do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) - Lei N° 6.626, de 18 de fevereiro de 2015 (Bauru, 2015) e o Decreto N° 13.269, de 28 de dezembro de 2016 (Bauru, 2016) o EIV ou o Relatório de Impacto de Tráfego (RIT) são aplicáveis a empreendimentos geradores de impacto. Estas informações também estão disponíveis no site da prefeitura de Bauru, na Secretária de Planejamento, na seção de Ocupação do solo, entre os documentos necessários para aprovação de um projeto comercial, de serviços, institucional ou multifamiliar) (Prefeitura Municipal de Bauru, 2025c). Vale ressaltar que estas legislações foram instituídas antes do Plano de Mobilidade Urbana de Bauru.

Ao buscar sobre esta temática em Franca ela se encontra parcialmente na Lei Complementar N° 206/2012 (Franca, 2012). Esta legislação que trata dos EIV apresenta a análise da geração de tráfego e demanda por transporte público como parte fundamental do Estudo de Impacto de

Vizinhança.

Em síntese, a temática do relatório ou estudo de impacto de trânsito não é abordada em ambos os planos. Porém, no caso de Bauru ela foi abordada anteriormente pela legislação de Estudo de Impacto de vizinhança. E no caso de Franca a temática é abordada parcialmente, junto com o EIV, porém o instrumento do estudo ou relatório de impacto de trânsito não foi identificado nas pesquisas.

- **Parâmetro 26: Relatório ou estudo de Impacto Ambiental**

Os Estudos de Impacto Ambiental (EIA) são importantes para garantir que as intervenções urbanas e de mobilidade considerem os efeitos potenciais sobre o meio ambiente. Esses estudos visam identificar, prever e avaliar as consequências de projetos de infraestrutura, oferecendo diretrizes para mitigar impactos negativos e promover a sustentabilidade.

O Plano de Mobilidade Urbana de Bauru (Apêndice 2, Quadro 36) não aborda esta temática em nenhum momento. Para além do plano, a temática foi pesquisada nos sites da prefeitura, junto a Secretária Municipal do Meio Ambiente, no site da EMDURB e em legislações complementares. Porém não foram identificados documentos relacionados a esta temática. A documentação mais próxima de um relatório ou estudo de impacto ambiental encontrada nas pesquisas foi o Laudo Ambiental, requerido na primeira fase de aprovação de loteamentos em Bauru (Prefeitura Municipal de Bauru, 2025c).

No PlanMob de Franca (Apêndice 3, Quadro 68) não há indicação de relatórios ou estudos de Impacto de Ambiental. Embora não esteja contemplado neste plano, ao avaliar o Plano Diretor de Franca, observa-se que esse conteúdo está incorporado nessa lei (Art. 53º), como parte dos instrumentos de aplicação do Plano Diretor.

Na legislação de Estudo de Impacto de Vizinhança de Franca fica claro que o Estudo de Impacto de Vizinhança não dispensa nem substitui a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) quando exigido pela legislação ambiental. Porém, ao pesquisar legislações que regulamentam este estudo não foram encontradas.

Esta temática em ambas as cidades não é devidamente incorporada. Ambas as cidades não citam no plano, e ao realizar uma busca da implementação deste tema verifica-se que em Bauru ele é parcialmente aplicado através de laudos ambientais. E em Franca o estudo é citado em uma legislação complementar, porém não foram encontrados documentos que regulamentem este instrumento.

- **Parâmetro 27: Relatório ou estudo de Impacto de Vizinhança**

O Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) é uma ferramenta fundamental para o planejamento urbano, pois destina-se a avaliar os efeitos da implantação de novos empreendimentos ou alterações no uso do solo sobre a infraestrutura urbana existente e seu impacto na qualidade de vida da população nessas áreas afetadas. Esses estudos são fundamentais para garantir que os projetos de mobilidade urbana considerem as interações e impactos que podem gerar no entorno, assegurando que a implementação de novas medidas não comprometa a acessibilidade, a segurança e o bem-estar dos cidadãos.

O Plano de Mobilidade Urbana de Bauru (Apêndice 2, Quadro 37) trata da temática no diagnóstico, quando fala que a legislação vigente no município permite a construção de edifícios de grande porte sem articulação com os estudos de mobilidade urbana, porém é exigido o Estudo de Impacto de Vizinhança. O plano menciona o Estudo de Impacto de Vizinhança, que foi instituído em 2015, sem referenciar diretamente quais legislações o regulamentam.

A partir das pesquisas realizadas sobre as legislações complementares, a legislação em questão não foi encontrada com os filtros aplicados inicialmente. No entanto, em pesquisas adicionais, foi possível encontrar as legislações pertinentes: o EIV foi instituído pela Lei Municipal N° 6.626/2015 e regulamentado pelo Decreto N° 13.269/2016 (Bauru, 2016).

No PlanMob de Franca (Apêndice 3, Quadro 69) não há menção ou indicação de relatórios ou estudos de Impacto de Vizinhança. No entanto, ao avaliar o Plano Diretor de Franca, observa-se que esse conteúdo é contemplado (Art. 53°), citado como parte dos instrumentos de aplicação do Plano Diretor. Nas pesquisas também foi encontrada a legislação que torna obrigatório o EIV, Lei Complementar N° 206/2012 (Franca, 2012).

Bauru apresenta parcialmente as informações sobre o EIV, apenas citando que há uma legislação que o regulamenta, criada anteriormente ao plano. Já Franca, mesmo que a legislação que torna obrigatória a implementação do instrumento tenha sido criada antes do plano, ele não é citado no mesmo.

- **Parâmetro 28: Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do plano de mobilidade urbana**

O planejamento da mobilidade urbana, associado ao Plano Diretor, é um processo permanente que não se encerra com a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana. Ao contrário, o Plano deve ser o ponto de partida ou a continuidade de uma dinâmica existente. Normalmente, o grau de detalhamento das propostas contidas nos Planos de Mobilidade Urbana não é suficiente para

a sua efetiva implantação. As normas e diretrizes nele fixadas precisam ser desenvolvidas tanto no âmbito da regulamentação normativa (leis específicas complementares, decretos regulamentadores, resoluções ou portarias), como no desenvolvimento dos projetos, estruturação de equipes próprias ou na contratação de obras e serviços necessários para a sua implementação (Brasil, 2015).

Para o desenvolvimento da Política Municipal de Mobilidade Urbana é essencial um processo sistemático de avaliação, revisão e atualização periódica do plano. No município de Bauru (Apêndice 2, Quadro 38) o Plano apresenta esta temática no corpo da lei (Art. 11), prevendo as avaliações, revisões e atualizações, conforme previsto na Lei de Mobilidade, e são detalhadas as informações correlatas no prognóstico. São apresentados os órgãos que farão o acompanhamento e a monitoração da mobilidade urbana na cidade, como a SEPLAN e a criação do Observatório da Mobilidade.

Durante as pesquisas sobre a implementação do PlanMob não foram encontrados documentos relacionados a implantação do Observatório da Mobilidade. Este instrumento fez parte da estrutura institucional e também foi um dos textos complementares sugeridos neste plano.

No caso do PlanMob de Franca (Apêndice 3, Quadro 70), esse processo é previsto tanto nas diretrizes do plano, que busca prever esta sistemática, como também no artigo 6º que define as revisões do PlanMob de Franca, no máximo, a cada 10 anos, e em consonância com as revisões do Plano Diretor da cidade. Essa articulação é fundamental para garantir que as estratégias de mobilidade estejam sempre atualizadas e respondam às necessidades em evolução da população. Além do corpo da lei a temática apresentada na introdução ao referenciar diretamente a própria Lei de Mobilidade Urbana (Art. 24º).

Ambos os planos foram instituídos em 2019, logo ainda estão dentro do prazo de 10 anos estabelecido em lei para a sua revisão. Porém, é recomendado que as revisões aconteçam em consonância com os Planos Diretores da cidade, e em ambos os casos estes planos estão com o seu processo de revisão atrasados. Enquanto em Franca o Plano Diretor é de 2003, em Bauru ele foi instituído em 2008.

- **Parâmetro 29: Mobilidade inteligente**

O conceito de mobilidade inteligente é um dos parâmetros mais recentes na discussão sobre mobilidade urbana sustentável. Na avaliação deste parâmetro busca-se identificar a previsão de novas tecnologias veiculares, a implementação de sistemas de transporte inteligentes, uso de dados para otimizar a mobilidade urbana e a inclusão e regulamentação de novos serviços de

mobilidade.

Além das novas tecnologias para melhorar a eficiência da mobilidade urbana a questão ambiental também está presente na mobilidade inteligente. A Lei Nº 12.587/2012 abre a possibilidade de utilização de instrumentos de gestão específicos com potencial de enfrentar o desafio de reduzir esses impactos na qualidade do ar. Entre essas medidas, destacam-se: a adoção de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos (item II do artigo 23), o monitoramento e o controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizados, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição (item VII do artigo 23) (Brasil, 2015).

O Plano de Mobilidade Urbana de Bauru (Apêndice 2, Quadro 39) aborda a temática superficialmente durante todo o plano. No corpo da lei a temática é abordada parcialmente ao longo dos princípios e das diretrizes do plano, com temas relacionados as cidades sustentáveis, ao uso de combustíveis renováveis e menos poluentes. O diagnóstico aponta ao uso de novas tecnologias para o monitoramento do transporte coletivo através de equipamentos implantados pela empresa Transdata em 2013, e o uso de um aplicativo planejador de viagens de transporte público (EMDURB, 2025f).

Outra aplicação de tecnologias para facilitar a mobilidade urbana, que não está presente no plano, é o aplicativo para o estacionamento rotativo no centro. O APP – Rotativo Bauru facilita o controle do estacionamento das áreas azul e verde da cidade (EMDURB, 2025b).

O prognóstico apresenta diretrizes voltadas a renovação de troca da frota de ônibus para veículos menos poluentes, e aplicação de tecnologia para tornar o transporte público mais eficiente e eficaz, incluindo o estudo de novos modos de transporte. As ações relacionadas a tecnologia no transporte tratam de facilitar a venda e recarga dos cartões de transporte, promover ações para melhorar a informação ao usuário através de tecnologias, disponibilizar o aplicativo do cartão de transporte, e incluir tecnologias que facilite a verificação do sistema de transporte em tempo real.

No caso do PlanMob de Franca (Apêndice 3, Quadro 71), as questões relacionadas a essa temática permeiam o conteúdo do plano. No corpo da lei as diretrizes presentes no Artigo 3º apresentam a busca pelo uso mais eficiente dos meios de transporte a partir da utilização de tecnologias de menor impacto ambiental, a elevação do patamar tecnológico e desempenho técnico do sistema de transporte público e privado, o incentivo a novas tecnologias relacionadas a veículos com fontes de energia renováveis.

Além dessas diretrizes, no corpo da lei é apresentado superficialmente, tanto nas diretrizes como nos objetivos o sistema de compartilhamento de automóveis. Entretanto, este tipo de serviço não é detalhado em nenhum outro local da lei.

Na Introdução a Lei de Mobilidade é referenciada diretamente ao tratar da preocupação ambiental relacionada a mobilidade inteligente. E na seção de diagnóstico são apresentadas as aplicações de diferentes tecnologias utilizadas na cidade voltadas para a eficiência do sistema de transporte, são elas o sistema semaforico da cidade que utiliza detectores virtuais, e os “Cruzamentos inteligentes”, que contribuem para uma gestão mais eficiente do tráfego.

Ao realizar a pesquisa da implementação destes semáforos não foram encontradas informações claras sobre esta implementação. Entretanto, na pesquisa das legislações complementares, foram encontradas duas legislações próximas da temática, a Lei N° 9.020, de 20 de abril de 2021 (Franca, 2021), que trata da implantação do conceito *Smart Cities* no município, que aborda, além de outros temas a mobilidade urbana brevemente. E foi encontrada uma legislação voltada para dispositivos de recarga destinados a veículos elétricos - Lei Complementar N° 382, de 04 de maio de 2022 (Franca, 2022b).

Nas pesquisas relacionadas a implementação desta temática foi encontrada uma notícia no diário oficial do município, de 06 de dezembro de 2017, que trata do funcionamento do aplicativo “Meu Ônibus Franca”, criado com o objetivo de permitir que o usuário acompanhe em tempo real o ônibus de seu interesse. Ao pesquisar mais sobre este aplicativo não foram encontradas informações atualizadas (Franca, 2017).

Em síntese, entre os parâmetros da temática de Gestão da mobilidade urbana, voltados aos estudos e relatórios de trânsito, ambiental e vizinhança, o EIV é o único que está presente e é desenvolvido nas duas cidades. Os outros instrumentos ou não são claramente apresentados nos documentos encontrados, ou não existem na política de desenvolvimento da cidade.

Nas pesquisas realizadas com relação a implantação do PlanMob não foram encontradas informações relacionadas aos aspectos da mobilidade inteligente citados nos planos, ou a outros aspectos complementares. Ações relacionadas a adoção de tecnologias para o gerenciamento do tráfego, transporte público, infraestrutura, logística, acessibilidade, opções não motorizadas (energia limpa) e multimodalidade, não foram desenvolvidas no planejamento da mobilidade ou regulamentadas pelas cidades avaliadas.

O parâmetro da mobilidade inteligente não é desenvolvido em detalhe no plano de mobilidade de Bauru. As estratégias para esta temática apresentadas neste plano se baseiam no transporte

público, através de aplicativos e da troca da frota para opções mais sustentáveis. Já Franca apresenta um grande número de ações possíveis voltadas a este tema no corpo da lei, mas durante o desenvolvimento do documento complementar só é tratado das tecnologias do sistema semafórico.

5.2.4.9 Educação

- **Parâmetro 30: Mudança comportamental**

Os parâmetros definidos no âmbito da mobilidade urbana abrangem tanto soluções físicas quanto de gestão relacionadas a políticas e medidas que visam melhorar a mobilidade urbana nas cidades. Entretanto, além dessas intervenções, a aceitação dos usuários também é um elemento chave para a implementação de uma política de mobilidade urbana sustentável. Mesmo com a adoção de soluções físicas e regulatórias, o sucesso da implantação da mobilidade sustentável depende da aceitação e compreensão por parte dos usuários (Banister, 2008).

O Plano de Mobilidade Urbana de Bauru (Apêndice 2, Quadro 40) trata da temática da mudança comportamental nas seções de diagnóstico e no prognóstico. No diagnóstico é sugerida a importância de propor a criação de programas de educação que estimulem o cidadão a perceber as melhorias da mobilidade sustentável. No prognóstico também é ressaltado que se deve incentivar que mais pessoas façam suas viagens a pé ou de bicicleta.

As pesquisas relacionadas as campanhas de educação nesta temática reportaram o setor de educação para trânsito e mobilidade da EMDURB (2025a); este setor também está relacionado as pesquisas realizadas no parâmetro 5: Circulação viária – segurança e humanização. Além destas atividades voltadas a educação no trânsito, é instituída por lei a Semana de incentivo ao ciclismo, com o objetivo de difundir o uso da bicicleta, promover a conscientização da importância do ciclismo, entre outros (Bauru, 2021).

O PlanMob de Franca (Apêndice 3, Quadro 72) não desenvolve esta temática ao longo do documento. No entanto, no prognóstico uma das propostas é voltada para a “Educação para a mobilidade urbana”, onde de forma difusa são apresentadas algumas diretrizes voltadas a promoção da mobilidade sustentável para a população. Na proposta são apresentados exemplos de projetos educativos de outros municípios, e é definida a importância e potencial das ações educativas na difusão do conceito de mobilidade urbana. Em pesquisas no site da prefeitura de Franca e da EMDEF não foram identificadas informações relacionadas a campanhas educacionais com esta temática.

Ambas as cidades apresentam em seus planos a importância de desenvolver campanhas educacionais, porém os planos não apresentam propostas claras para serem desenvolvidas e essa temática só está presente no documento complementar dos planos. No caso de Bauru a pesquisa da implementação desta temática reportou alguns resultados, já em Franca não foram identificadas campanhas educacionais nos dados disponibilizados pelas prefeituras.

5.2.4.10 Estrutura institucional

- **Parâmetro 31: Estruturação institucional**

A estruturação institucional é um componente importante para o sucesso das políticas de mobilidade urbana. Segundo o Caderno de referência para a elaboração de planos de mobilidade urbana (2015) é importante que a Administração Municipal constitua um órgão que coordene as políticas de mobilidade urbana e a sua integração com as demais políticas urbanas. O documento, destaca, ainda, a importância desse órgão na articulação e na implementação das estratégias necessárias para a melhoria da mobilidade (Brasil, 2015).

O Plano de Mobilidade Urbana de Bauru (Apêndice 2, Quadro 41) apresenta em seu diagnóstico o histórico de empresas responsáveis pela gestão do Sistema de Mobilidade Urbana da cidade ao longo dos anos. E no Prognóstico são indicados os órgãos municipais que gerenciam o Sistema de Trânsito e Mobilidade. Segundo o PlanMob de Bauru, o acompanhamento da implementação do Plano de Mobilidade ficará sob a gestão da área de Planejamento Urbano do Município (atualmente a SEPLAN – Secretária de Planejamento), e deverá haver um grupo formalmente constituído por representantes das secretarias municipais e representantes de outros segmentos da sociedade civil para efetivar as ações e atividades necessárias. Também é apresentado o Observatório da Mobilidade, responsável por realizar o monitoramento e a verificação da efetividade da implementação da política de mobilidade do município, com coleta e aferição de dados que permitem identificar o alcance dos objetivos estratégicos propostos no Plano de Mobilidade.

Sobre este tema são referenciadas as leis referentes a atual EMDURB: Lei Municipal N° 2.166, de 25 de setembro de 1979, que autoriza a criação da Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Bauru – EMTURB (atual EMDURB); alterada pela Lei Municipal N° 2.637, de 10 de janeiro de 1986, que altera as atribuições e a denominação da EMTURB; Lei Municipal N° 3.570, de 02 de junho de 1993, que reestrutura mais uma vez a EMDURB; alterada pela Lei Municipal n° 5.423, de 09 de fevereiro de 2007; e a Lei Municipal N° 2.735, de 25 de fevereiro de 1987, que transformou o antigo escritório técnico de planejamento integrado na atual Secretária de Planejamento.

Durante as pesquisas realizadas de forma online foi encontrado no site da prefeitura de Bauru uma notícia relacionada a capacitação de gestores municipais em Projetos de Mobilidade Urbana Sustentável, datada de 10 de dezembro de 2024 (Bauru – Notícias, 2024). Foram realizadas pesquisas com relação ao Observatório da Mobilidade dentro dos sites da prefeitura e da EMDURB e também em plataformas de pesquisa online, porém estas pesquisas não reportaram resultados.

Diferente de Bauru, o Plano de Mobilidade Urbana de Franca (Apêndice 3, Quadro 73), não apresenta a estrutura relacionada com a administração municipal da mobilidade urbana da cidade. Porém através da Lei N° 2.320, de 24 de setembro de 1975 foi criada a EMDEF – Empresa Municipal para o Desenvolvimento de Franca com o objetivo de executar obras, serviços e demais atividades (Franca, 1975). No ano de 2005, através da Lei N° 6.432/2005 (Franca, 2005) a EMDEF passou a ficar autorizada, além de outras atividades, a gerenciar o sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros; gerenciar e executar as atividades relacionadas ao Transporte Coletivo Urbano; autorizar, permitir e fiscalizar os serviços de táxi e mototáxi; exercer as competências definidas pelo Código de Trânsito Brasileiro, como órgão ou entidade de trânsito no município de Franca; integrar-se ao sistema nacional de trânsito como órgão ou entidade executiva de Franca.

- **Parâmetro 32: Presença de Conselho de Trânsito ou Mobilidade**

Muitas são formas de participação da sociedade na formulação e implementação das políticas públicas. O PlanMob deve instituir diretrizes para que ela ocorra em vários momentos da elaboração e implementação do plano. O planejamento participativo presente na metodologia dos trabalhos orientados pelo Ministério das Cidades é uma forma diferente de tratar os processos de decisão. Nesse sentido as diretrizes do PlanMob podem incluir: definição dos processos para participação popular na elaboração do plano; definição de estratégias de envolvimento dos representantes do poder e da população; desenvolvimento de processos de capacitação; mecanismos de prestação de contas periódicas do andamento do plano e a constituição de organismos específicos de participação popular permanente, como conselhos de trânsito ou mobilidade, definindo suas competências, abrangência, atuação e estrutura de funcionamento (Brasil, 2007).

O Plano de Mobilidade Urbana de Bauru (Apêndice 2, Quadro 42) estabelece no seu corpo da lei que a avaliação do processo dos indicadores de desempenho deve ser apresentada anualmente ao Conselho Municipal de Mobilidade - CMM, e disponibilizada no endereço eletrônico da Prefeitura. A legislação que cria o Conselho Municipal de Mobilidade de Bauru é datada de antes do PlanMob, é a Lei N° 6.576, de 23 de outubro de 2014 (Bauru, 2014). Esta lei

determina as competências do CMM, a sua composição e organização administrativa.

O Decreto N° 17.862, de 15 de outubro de 2024 (Bauru, 2024b) nomeia os membros do CMM para os anos de 2024 a 2026. Para representar o poder público no CMM são nomeados representantes da Empresa Municipal de Desenvolvimento Urbano e Rural de Bauru - EMDURB, da Secretária de Planejamento – SEPLAN, da Secretária Municipal de Obras – SMO, da Secretária Municipal da Educação – SME, do Departamento Estadual de Estradas e Rodagem – DER, da Polícia Militar, Polícia Civil, da Secretária Municipal do Meio Ambiente – SEMMA, da Secretária Municipal de Saúde – SMS, da Secretária Municipal de Agricultura e Abastecimento – SAGRA, da Secretária Municipal das Administrações Regionais – SEAR, do Departamento de Água e Esgoto – DAE. Para representar a sociedade civil são nomeados representantes de associações de diferentes bairros, de segmentos de entidades acadêmicas (Universidade Paulista - UNIP, Faculdades Integradas de Bauru – FIB, Universidade Estadual Paulista “Julio de Mesquita Filho” – UNESP), de entidades e conselhos de classe (Associação dos Engenheiros, Arquitetos e Agrônomos de Bauru – ASSENAG, OAB/SP), seguimentos de entidades empresariais, segmentos de entidades de representação dos trabalhadores, representantes das empresas de transporte público municipal e representantes dos trabalhadores do sistema de transporte público municipal.

No site da prefeitura, os dados do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana (CMM) estão disponíveis juntamente com informações de outros conselhos da cidade. No entanto, são apresentados apenas os dados de contato e a legislação que define a gestão atual do conselho. Não foram encontrados mais dados adicionais relacionados a este conselho (Prefeitura Municipal de Bauru, 2025d).

O PlanMob de Franca (Apêndice 3, Quadro 74) estabelece em seu corpo da lei, especificamente no Art. 5º, a criação da Comissão de Avaliação e Controle do PlanMob Franca, sob coordenação da Secretaria Municipal de Planejamento urbano. Esta comissão tem o objetivo de realizar avaliações sobre a implementação do PlanMob Franca na operacionalização das suas ações e estratégias e seus resultados.

Atualmente no site da prefeitura, ao pesquisar a organização administrativa não é encontrada mais a secretária de planejamento urbano. São encontradas as secretarias de infraestrutura e a EMDEF. Pesquisas no site da prefeitura e da EMDEF não identificaram a Comissão de Avaliação e Controle do PlanMob.

Com relação a temática da estrutura institucional, em ambas as cidades as informações não são claras ou detalhadas. No plano de Bauru os responsáveis pelo planejamento e monitoramento

da mobilidade são definidos no diagnóstico e prognóstico, porém a sugestão da criação do Observatório das Cidades não foi desenvolvida. Já em Franca o plano não apresenta este tipo de informação. É possível identificar os responsáveis pela mobilidade urbana a partir de outras legislações complementares.

Com relação ao conselho, na cidade de Franca, o conselho definido no corpo de lei do plano não foi identificado. Já em Bauru, embora dados sobre o CMM estejam disponíveis, as informações são insuficientes. As pesquisas revelaram apenas dados sobre a formação do CMM, e dados de contato.

5.3 Síntese do capítulo

Os resultados apresentados neste capítulo refletem a profundidade e o tipo de análise que a aplicação do instrumento proposto pode alcançar. Ressalta-se que a aplicação e interpretação dos resultados podem variar conforme o conhecimento do aplicador sobre o município e a temática da mobilidade urbana sustentável.

Inicialmente, são apresentadas as principais características e dificuldades encontradas na aplicação do instrumento. A aplicação foi realizada nas cidades de Franca e Bauru - SP, possibilitando uma comparação entre os resultados obtidos. Durante a aplicação, observou-se que a maioria das dificuldades, em todos os módulos, estava relacionada com a obtenção das informações. Este obstáculo pode ser facilmente superado caso o aplicador integre a equipe de monitoramento e revisão do plano.

A aplicação nas duas cidades fez parte de um diferencial importante deste trabalho, pois permitiu o desenvolvimento da etapa de validação do instrumento como parte integrante do processo de construção da ferramenta. Realizar a aplicação em duas cidades de porte médio possibilitou ajustes nas formas de avaliação, permitindo compreender o comportamento do instrumento em contextos distintos.

Ao longo da aplicação, ficou clara a abrangência dos temas abordados no instrumento, que tratam de questões relacionadas à infraestrutura urbana, à gestão urbana e às questões de mudança de comportamento. A aplicação também reforçou a interrelação entre os parâmetros, principalmente no desenvolvimento da síntese dos resultados.

A busca por uma grande abrangência nos parâmetros levou à adoção de 32 parâmetros, divididos em 10 temas. A quantidade de parâmetros, somada à dificuldade em localizar as informações, fez com que o Módulo de Avaliação do PlanMob fosse o mais demorado para

aplicação. Observou-se uma dificuldade em localizar as informações necessárias para a avaliação, o que aponta para uma falha na transparência dos órgãos municipais.

Além de seu caráter qualitativo, a avaliação emprega uma abordagem parametrizada dos resultados. A parametrização adotada no desenvolvimento do instrumento representa um aspecto positivo, pois facilita a comparação dos resultados em várias dimensões. Nas revisões bibliográficas realizadas para construção do instrumento observou-se que diversos estudos utilizam metodologias de análise de conteúdo para avaliar as legislações. No entanto, essa análise se restringe, muitas vezes, à discussão da presença ou ausência de determinados temas, ou a extensas discussões que abordam todo o conteúdo relacionado, o que pode dificultar o processo de avaliação exaustivo. Essa limitação foi compreendida como uma lacuna, e levou à proposta de integrar os benefícios da análise de conteúdo ao processo de avaliação parametrizado.

A inserção de vários parâmetros e formas de avaliação, somada à grande extensão dos planos de mobilidade, principalmente em relação aos seus documentos complementares, torna a aplicação do instrumento complexa. Isso se deve à necessidade de o avaliador possuir um conhecimento abrangente sobre os conceitos de mobilidade urbana, do plano em questão, suas legislações complementares e, ainda, da própria ferramenta de avaliação.

Essa característica foi interpretada como uma limitação do instrumento, especialmente quando considerada a profundidade da análise gerada durante sua aplicação. A aplicação do instrumento de avaliação nos municípios selecionados demonstrou a complexidade do processo de análise das políticas de mobilidade urbana, evidenciando tanto os avanços quanto os desafios encontrados ao longo da execução. Entretanto, ao avaliar o resultado obtido pela aplicação do instrumento, percebe-se que o detalhamento das informações obtidas permite uma interpretação da política municipal de mobilidade urbana que realmente impacta no processo de monitoramento, avaliação e revisão da política.

Os resultados permitiram verificar exatamente os pontos em que os responsáveis pela política no município devem focar, seja na revisão do PlanMob ou na continuidade da implementação da política. Torna-se evidente que a utilização do instrumento pode fornecer uma avaliação detalhada e significativa da política de mobilidade urbana, oferecendo subsídios importantes para o desenvolvimento de práticas de planejamento mais eficazes e integradas nos municípios.

Neste capítulo estão apresentados os resultados individuais dos módulos, e uma síntese dos resultados acompanhada de sua interpretação. Os resultados do Módulo de Avaliação da Legislação Municipal apresentaram as legislações relacionadas as temáticas avaliadas.

Observou-se que, nas pesquisas realizadas na cidade de Bauru não foram identificadas leis relacionadas as temáticas de Planejamento do sistema viário, planejamento complementar e educação. Já em Franca, a única temática que não foi contemplada foi a do planejamento complementar.

Entretanto, o diagnóstico que verifica a incorporação dos parâmetros nessas legislações mostra que, apesar de Bauru, abordar menos temas, apresenta uma maior taxa de parâmetros incorporados, especialmente na avaliação do Plano Diretor. O Plano Diretor de Bauru incorpora 71,8% dos parâmetros avaliados, enquanto em Franca são incorporados apenas 28,1%.

Os resultados obtidos neste módulo são de extrema importância para a síntese e interpretação dos resultados gerais do instrumento, uma vez estas legislações complementam os temas abordados na política, e permitem verificar se as temáticas existem e não foram citadas no PlanMob, ou se foram desenvolvidas após a implementação do plano.

Os resultados obtidos no Módulo de Avaliação do PlanMob apresentam tanto uma visão geral da construção do plano, a partir da síntese geral, quanto uma visão individual de cada parâmetro, que permite a discussão mais detalhada das temáticas desenvolvida no item 5.2.4.

A análise dos dados deste módulo revelou que, no PlanMob de Franca, a introdução é a seção que mais incorpora os parâmetros avaliados. Esses resultados indicam uma ênfase teórica significativa no plano, enquanto as seções voltadas para projeções e diretrizes futuras, como o prognóstico, apresentam uma menor incorporação de parâmetros. Por outro lado, no caso de Bauru, que não apresenta uma introdução, o documento complementar incorpora mais parâmetros do que o corpo da lei. Em Franca os resultados podem sugerir lacunas na abordagem prática e nas orientações para ações específicas, enquanto em Bauru os resultados indicam que, embora os parâmetros estejam sendo discutidos, seu desenvolvimento não se materializa nas diretrizes apresentadas no corpo da lei do PlanMob.

A metodologia também permite avaliar a incorporação dos parâmetros por temática. No caso do corpo da lei dos PlanMob avaliados, é possível identificar semelhanças e diferenças entre as duas cidades. Embora as temáticas sejam tratadas de forma semelhante, há diferenças nas abordagens específicas. As premissas são abordadas diretamente no corpo da lei, no caso de Bauru, enquanto em Franca são abordadas na parte introdutória. O Planejamento integrado não é mencionado no corpo da lei em Bauru, enquanto em Franca está presente ao longo do corpo da lei.

A temática de Mobilidade ativa e os Sistemas de transportes urbanos são abordados com quase

os mesmos parâmetros em ambos os planos. No entanto, ambos os planos deixam de incluir a maioria dos parâmetros relacionados aos estudos e relatórios de impacto. No caso de Bauru, os planos complementares são apresentados no corpo da lei, enquanto em Franca, essa temática não é abordada.

A avaliação do documento complementar permitiu verificar que em Bauru, as temáticas mais desenvolvidas são: Planejamento integrado; Planejamento do sistema viário; Mobilidade ativa; Sistemas de transportes urbanos; e Educação. Em Franca, as temáticas incorporadas são: Planejamento integrado; Planejamento do sistema viário; Mobilidade ativa; Sistemas de transportes urbanos; e Transporte individual motorizado. Essas temáticas apresentaram um maior número de parâmetros incorporados em ambos os planos.

Estes resultados reforçam uma lacuna verificada na revisão bibliográfica. Foi identificado que as temáticas avaliadas nos estudos brasileiros relacionadas com temas como: acessibilidade para pessoas com deficiência (PCD), mudança comportamental, aspectos socioeconômicos, estacionamento, micromobilidade, mobilidade inteligente e a promoção da mobilidade urbana sustentável foram menos abordados ou estiveram ausentes. Isso aponta para uma lacuna nas pesquisas brasileiras, que ainda se concentram em aspectos tradicionais da mobilidade, sem integrar plenamente as novas tendências e tecnologias que estão transformando a mobilidade nas cidades. Estes aspectos também não foram plenamente desenvolvidos nos planos avaliados por Rodrigues, 2020; Monteiro; Santos, 2021; Silva; Galves, 2021; Magalhães; Rabay; Meira; Santos, 2022; Cavalcante; Loureiro; Lopes; Freitas, 2022.

O Módulo de Avaliação da Implementação do PlanMob se difere dos outros módulos por apresentar seus resultados em forma de relatório, uma vez que se concentra no levantamento de informações qualitativas que forneçam dados relevantes sobre a execução do plano de mobilidade urbana.

Uma das maiores dificuldades deste módulo foi o levantamento dos documentos e informações necessários. Em particular a obtenção de dados sobre o monitoramento das ações propostas no plano, uma vez que não há disponível relatórios periódicos ou publicações oficiais sobre o progresso da implantação do PlanMob.

Diferente dos outros módulos, os resultados deste módulo são apresentados juntamente com a síntese dos resultados. Nesta síntese, apresentada no item 5.2.4, é desenvolvido um relatório que serve como um exemplo de como os resultados do instrumento podem ser apresentados. Destaca-se que a organização dos dados foi organização por temática, e por parâmetro, porém deve-se considerar que há uma interdependência entre os parâmetros, e algumas discussões

permearam entre os diferentes parâmetros.

O objetivo do desenvolvimento desta síntese foi proporcionar uma visão detalhada e aprofundada dos desafios enfrentados na política municipal das cidades, bem como possíveis pontos de aprimoramento do plano.

Com relação às temáticas, foi possível verificar que as Premissas das duas cidades são incorporadas, porém de formas distintas. Franca apresenta em forma de conceito teórico, e Bauru incorpora parcialmente nos seus próprios princípios e diretrizes. O planejamento integrado é incorporado através de um olhar teórico nos dois planos, enfatizando a importância de realizar um planejamento integrado, focado na integração de projetos de infraestrutura, porém não há diretrizes claras que incentivem a prática efetiva desse planejamento. E a pesquisa relacionada a implantação deste parâmetro demonstrou que em ambas as cidades o desenvolvimento delas está sob responsabilidade de uma única secretaria.

A avaliação da temática do Planejamento do sistema viário revelou que Bauru combina propostas educacionais e de infraestrutura com relação à segurança viária, e Franca se concentra nas infraestruturas sem contemplar diretamente a educação no trânsito. Foi observado também que Bauru apresenta a sua classificação e hierarquização do sistema viário através do Plano Diretor e do Plano de Mobilidade, já Franca desenvolve este parâmetro no Plano Diretor e no Plano Viário da cidade.

A mobilidade ativa foi uma das temáticas mais desafiadoras de se pesquisar devido à dificuldade de verificação em campo. Para a análise da implementação, foi escolhida a plataforma do *Google Street View*, que permite visualizar imagens da cidade em diferentes datas. Dessa forma, foi possível avaliar as mudanças que ocorreram nas infraestruturas antes e depois do PlanMob.

Os resultados indicaram que o parâmetro da mobilidade ativa, voltada à implantação e qualificação de calçadas, passeios e áreas de circulação a pé, foi incorporado em ambas as cidades. Porém, a análise da implantação permitiu comparar as mudanças ocorridas nos pontos de calçadas avaliados. Observou-se que em Bauru, as mudanças são mais visíveis, enquanto em Franca poucos pontos apresentaram mudanças relacionadas a essas infraestruturas.

Com relação a circulação de ciclistas, há uma grande diferença na quantidade e localização das infraestruturas entre as cidades. Embora ambas as cidades tenham apresentado algumas iniciativas, nenhuma delas desenvolveu planos complementares específicos voltados para as temáticas de mobilidade ativa. Os resultados indicam que Bauru adotou legislações relevantes, ao contrário de Franca, que não dispõe de legislações específicas para regulamentação de

calçadas ou ciclovias. As ações identificadas no levantamento legislativo de Franca abordam mudanças de comportamento, a partir de campanhas educativas para promover mudanças de comportamento relacionadas ao uso da bicicleta e da mobilidade ativa.

A acessibilidade universal em ambas as cidades se concentra principalmente em temas relacionados à mobilidade ativa, com foco no deslocamento a pé. No entanto, os planos de mobilidade urbana de Bauru e Franca não abordam a acessibilidade de forma mais ampla, limitando-se ao acesso físico por meio de calçadas e transportes públicos sem aprofundar aspectos como a integração de diferentes modais acessíveis ou o uso de tecnologias assistivas.

Quanto aos sistemas de transportes urbanos, observa-se que ambos os planos tratam do transporte coletivo ao longo do seu desenvolvimento. Ao verificar os sites das empresas de transporte urbano (EMDURB e EMDEF) é identificado que ambas disponibilizam diversas informações sobre o transporte público coletivo. A priorização do transporte público é abordada em ambos os planos de forma teórica ou em forma de diretrizes, porém sem desenvolver a temática para propostas mais concretas. A integração entre os modos de transporte também é abordada de forma teórica, sem aprofundamento ou desenvolvimento de propostas. Por fim, o transporte escolar e o transporte na área rural, são temas que os planos não desenvolvem com aprofundamento. Em síntese, na temática voltada aos sistemas de transporte urbano apenas os temas relacionados ao transporte público coletivo são desenvolvidos claramente em ambas as cidades.

Em relação ao transporte individual motorizado, especificamente aos serviços de transporte por aplicativos, foi observada uma diferença significativa entre os planos de Bauru e Franca. Bauru já inclui os serviços por aplicativos no rol de serviços possíveis, enquanto Franca não apresenta esse tipo de possibilidade, regulamentando apenas táxis e moto táxis.

Em ambas as cidades, foi encontrada uma lacuna com relação aos estacionamentos, que não são adequadamente desenvolvidos no PlanMob, e não há mapas disponíveis que indiquem sua área de abrangência. Em Bauru, foi encontrada a legislação que regulamenta o estacionamento rotativo da cidade, enquanto em Franca este tipo de legislação não foi identificado nas pesquisas realizadas.

Além disso, os parâmetros relacionados aos instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado e as áreas de horário de acesso e circulação restrita ou controlada não foram claramente desenvolvidos nos planos de mobilidade urbana das duas cidades.

O Planejamento complementar não é desenvolvido no PlanMob de Franca, enquanto Bauru apresenta uma série de textos complementares que precisam ser desenvolvidos. No entanto, a verificação realizada no Módulo de Avaliação da Implantação do PlanMob revelou que nenhum dos planos sugeridos foi efetivamente desenvolvido. Ainda assim, alguns dos temas possuem legislações complementares que os regulamentam.

A Gestão da mobilidade urbana foi uma temática que não foi desenvolvida em detalhes nos PlanMobs, porém foram encontrados resultados relacionados relevantes relacionados aos parâmetros no Módulo de Avaliação da Legislação Municipal e no Módulo de Avaliação da Implantação do PlanMob. Com relação à mobilidade inteligente, os aspectos mais abordados incluem o uso de aplicativos para transporte público e o foco em frotas com combustíveis mais sustentáveis, temas que, de fato, foram desenvolvidas no contexto das duas cidades.

A temática da Educação é bem desenvolvida na prática Bauru, mesmo que o seu plano não apresente propostas claras, as pesquisas do Módulo de Avaliação da Implantação do PlanMob reportaram um setor na EMDURB responsável por diversas atividades voltadas a educação com relação a mobilidade urbana sustentável. Já em Franca não foram reportados dados relacionados a campanhas educativas contínuas, como ocorre em Bauru.

A última temática avaliada está relacionada a Estrutura institucional. Ambos os planos apresentam as empresas públicas responsáveis pelo desenvolvimento do sistema de transportes nas cidades (EMDURB - Bauru, e EMDEF - Franca). Bauru apresenta em seu plano os responsáveis pelo planejamento e monitoramento da mobilidade, já Franca não apresenta esse tipo de informação. Quanto aos Conselhos de Mobilidade, Franca apresenta no corpo da lei do PlanMob, mas não são encontradas mais informações disponíveis sobre sua atuação. Já em Bauru, o conselho é mencionado no PlanMob, mas há poucas informações sobre seu funcionamento.

A contribuição dos resultados deste capítulo é significativa para o aprimoramento das políticas de mobilidade urbana nas cidades de Bauru e Franca. A aplicação do instrumento de avaliação permitiu identificar lacunas e pontos de melhoria nos PlanMobs de ambas as cidades, especialmente em relação à integração entre diferentes modos de transporte, acessibilidade, transporte individual motorizado e a implementação de tecnologias inteligentes. Além disso, a análise detalhada dos parâmetros e das legislações complementares forneceu subsídios importantes para o desenvolvimento de práticas de planejamento mais eficazes e integradas. O estudo evidenciou a necessidade de uma abordagem mais prática e integrada nas diretrizes dos planos de mobilidade, além de reforçar a importância de um monitoramento contínuo e de uma gestão mais transparente para garantir a eficácia das políticas públicas. Esses resultados não só

contribuem para o processo de avaliação e revisão dos planos de mobilidade urbana, mas também servem como base para futuras pesquisas e ações voltadas à promoção de uma mobilidade mais sustentável e acessível nas cidades.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No Brasil, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) visa promover um sistema de transporte mais eficiente e acessível, em sintonia com as tendências globais e as necessidades locais. Nesse contexto, a Lei Federal N° 12.587, em 3 de janeiro de 2012, estabelece as diretrizes da PNMU. Essa legislação tem como objetivo regular, de maneira abrangente e integrada, a mobilidade nas cidades, estabelecendo diretrizes e princípios para a elaboração dos planos de mobilidade urbana. Também estabelece o Plano Diretor de Mobilidade Urbana como principal ferramenta para a execução da política de mobilidade urbana.

Os Planos de Mobilidade Urbana são ferramentas que internalizam as diretrizes e objetivos da PNMU. Seu propósito é traduzir as metas de melhoria da mobilidade local em ações estratégicas e alocação de recursos a curto, médio e longo prazos. Viabilizando a transformação desejada e contribuindo para o desenvolvimento efetivo das cidades (Brasil, 2015).

A Lei de Mobilidade estabelece no Art. 24, que o plano deve prever uma sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica. Esse processo deve ser contínuo, e vai além da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana. Após sua implementação, são necessárias estruturas e processos internos para monitoramento e revisões periódicas. Nesse contexto, é fundamental avaliar se o plano realmente incorpora os parâmetros necessários para refletir as intenções da Política Nacional de Mobilidade Urbana, pois isso impacta diretamente na eficácia do planejamento e gestão urbana.

Foi a partir deste contexto que o **Instrumento de Avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável** foi desenvolvido. O instrumento tem como objetivo avaliar a eficácia da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável em cidades brasileiras, em particular aquelas de médio porte.

Para o desenvolvimento do instrumento, a revisão bibliográfica, foi uma etapa essencial que permitiu analisar metodologias internacionais e nacionais, e verificar as suas principais características e lacunas. De forma a construir o instrumento através da correção destas lacunas, e da incorporação dos procedimentos metodológicos mais adequados. Com relação aos procedimentos metodológicos incorporados no instrumento, primeiramente, foi desenvolvido um conjunto de temas e parâmetros que orientam as avaliações, desenvolvidos através de outros estudos, guias disponibilizados por entidades governamentais, e no caso do Brasil, a Lei de Mobilidade Urbana (Brasil, 2012). A seleção destes temas inclui os mais utilizados na literatura internacional, voltados aos aspectos ambientais, a circulação urbana e a mobilidade inteligente, que reflete a preocupação global com a sustentabilidade e eficácia dos sistemas de transporte.

E os temas mais abordados na literatura nacional em que predominam os relacionados a aspectos sociais e os modos não motorizados.

Este instrumento se baseia em um diferencial presente nos estudos brasileiros, que desenvolvem ferramentas para auxiliar a gestão urbana das cidades, demonstrando uma preocupação com a aplicabilidade prática das avaliações. O foco em desenvolver um instrumento que possa ser aplicado pela equipe de revisão e monitoramento da política de mobilidade urbana sustentável levou a uma ferramenta que permitisse o desenvolvimento de resultados qualitativos e com profundidade de análise.

Este aprofundamento foi identificado como uma lacuna dos estudos existentes, pois a maioria das avaliações se restringiam à avaliação do PlanMob. Para preencher essa lacuna, o instrumento foi desenvolvido para avaliar não apenas o plano, mas também as legislações complementares da mobilidade urbana e a implementação do plano. Além de sua estrutura, o desenvolvimento do instrumento foi impactado pelo processo de validação dupla, realizado tanto pela autora quanto por uma equipe externa, por meio de uma parceria entre a graduação e a pós-graduação.

A metodologia do instrumento foi estruturada em três módulos distintos, porém complementares, permitindo sua aplicação integral ou, alternativamente, a aplicação individual dos módulos, conforme a necessidade do aplicador. A construção da metodologia se mostrou flexível tanto com relação a sua aplicação, como com relação aos resultados obtidos.

Sua aplicação permite o desenvolvimento de uma análise mais superficial, concentrando-se na avaliação das planilhas síntese dos módulos e na verificação da presença dos parâmetros sugeridos. Porém, também oferece a possibilidade de uma análise mais profunda, por meio da avaliação individual dos parâmetros nos módulos, e da interpretação da correlação entre eles. A utilização deste instrumento demonstrou que os resultados obtidos variam de acordo com o aprofundamento da pesquisa realizada pelo aplicador, sendo influenciados pela disponibilidade de tempo para aplicação, pelo acesso às fontes de informação e pelo conhecimento e capacidade de interpretação e síntese do aplicador.

É importante ressaltar que o instrumento é uma metodologia que auxilia na obtenção e organização das informações necessárias para a avaliação da política municipal de mobilidade urbana sustentável. O resultado da avaliação depende não somente da aplicação da metodologia, mas também da interpretação e síntese dos resultados obtidos pelo aplicador.

A aplicação do instrumento em duas cidades de médio porte proporcionou uma compreensão

aprofundada das questões relacionadas à mobilidade urbana sustentável e seus desafios em contextos urbanos específicos. Essa aplicação também foi importante para validar a análise que pode ser gerada pelo instrumento, identificar etapas que necessitavam de ajustes, e compreender as dificuldades envolvidas em sua aplicação. Foram selecionadas duas cidades de médio porte, com características semelhantes de tamanho, população, legislação – principalmente com relação a instituição do PlanMob -, economia e frota. Isso permitiu uma análise das diferenças no planejamento urbano de ambas as cidades.

A validação do instrumento consistiu em uma etapa importante em seu processo de desenvolvimento. Inicialmente, foi realizada a validação pela autora responsável pela concepção do instrumento, momento em que foram realizados a maioria dos ajustes necessários. Em seguida, uma equipe externa ao desenvolvimento do plano validou o instrumento, porém, devido ao tempo disponível, essa validação ocorreu apenas no Módulo de Avaliação da Legislação Municipal e no Módulo de Avaliação do PlanMob.

As principais dificuldades obtidas nos módulos estavam relacionadas a obtenção das informações. Todas as pesquisas foram realizadas de forma online, o que também permitiu verificar a disponibilidade das informações para a população. No entanto, a organização dessas informações nos sites variava entre as cidades, e, em alguns casos, não era claro onde pesquisar determinadas informações. Ao longo da aplicação do instrumento, diversas vezes foram encontradas informações de alguns parâmetros ao acaso, enquanto se pesquisava outra informação.

A pesquisa das legislações também apresentou dificuldades, uma vez que as palavras-chave utilizadas nem sempre resultavam na legislação esperada. Essa experiência ressaltou a importância de uma estrutura clara e intuitiva nos portais governamentais para facilitar o acesso à legislação. Embora essa primeira busca de legislações tenha sido realizada em diversas fontes, a maioria das leis foi incorporada por meio de referências encontradas no PlanMob das cidades e nas pesquisas realizadas durante a aplicação do Módulo de Avaliação da Implementação do PlanMob.

Enquanto o Módulo de Avaliação da Legislação Municipal apresentou como dificuldade principal a pesquisa das legislações, o Módulo de Avaliação do PlanMob teve como dificuldade principal a sua extensão. Além do grande número de parâmetros avaliados (32 parâmetros), a extensão dos planos, principalmente dos textos complementares se tornou um desafio para a aplicação. No caso de Franca principalmente, uma vez que seu texto complementar possui 332 páginas.

Apesar da grande extensão envolvida na aplicação do módulo, o resultado final obtido foi

satisfatório, pois permitiu visualizar uma síntese da incorporação de cada parâmetro individualmente, e também uma síntese da incorporação dos parâmetros de forma geral no plano. As características avaliadas neste módulo permitem compreender como os planos foram desenvolvidos. No caso de Franca, por exemplo, nota-se que a taxa de incorporação geral dos parâmetros no plano é alta (84,4%), mas a avaliação permite verificar que a grande maioria dos parâmetros estão incorporados na introdução, apresentando apenas uma conceituação teórica. Já Bauru possui uma taxa de incorporação geral menor que Franca (78,1%), mas a taxa de incorporação de parâmetros no corpo da lei é maior, sendo 50% em Bauru e 43,8% em Franca.

Este tipo de comparação foi possível uma vez que o Módulo de Avaliação do PlanMob oferece uma visão mais abrangente da aplicação dos parâmetros dentro da lei e possibilita a contabilização de cada parâmetro nas diferentes formas de avaliação, promovendo uma análise global sobre o plano de mobilidade. Um dos diferenciais dessa metodologia é a possibilidade de compreender como determinado parâmetro foi desenvolvido no plano, avaliando se sua apresentação e proposta contribuem para a eficácia na gestão da cidade.

O Módulo de Avaliação da Implementação do PlanMob possui uma característica exploratória predominante. As análises são conduzidas por um roteiro (Quadro 11), mas não se limitam a ele. É nesta etapa que a correlação entre os parâmetros se torna mais clara, e é possível iniciar o processo de interpretação dos dados. A dificuldade principal encontrada neste módulo é o fato das informações necessárias para o levantamento nem sempre estarem disponíveis de forma clara, sendo necessário, nesses casos, utilizar ferramentas para interpretá-las. Durante o processo, houve situações em que as informações foram transformadas em gráficos, tabelas e mapas, com o objetivo de tornar a informação mais clara para posterior análise. Assim como ocorreu no Módulo de Avaliação da Legislação Municipal, algumas das informações apresentadas neste módulo foram encontradas ao acaso, enquanto se realizam buscas para outros parâmetros. Isso reforça a falta de organização e disponibilidade das informações para a população.

O desenvolvimento da validação externa resultou em três produtos, que auxiliaram no aprimoramento do instrumento. Os avaliadores desenvolveram um relatório detalhado registrando dúvidas e dificuldades encontradas, que permitiu identificar as lacunas e dificuldades de aplicação ainda presentes no instrumento. Essa etapa permitiu realizar pequenos ajustes na metodologia, principalmente com relação as tabelas guias apresentadas no Módulo de Avaliação da Legislação Municipal e no Módulo de Avaliação da Implementação do PlanMob (Quadro 6 e Quadro 11).

Os avaliadores também apresentaram as planilhas relacionadas a aplicação do instrumento nos

dois módulos avaliados (Módulo de Avaliação da Legislação Municipal e Módulo de Avaliação do PlanMob), que permitiu verificar se haviam grandes discrepâncias entre as avaliações. Essa etapa foi importante para garantir que os resultados fossem imparciais, com pouca variação entre os avaliadores. Os resultados da avaliação individual dos parâmetros no PlanMob demonstraram que há diferenças nas interpretações do plano, e elas podem estar relacionadas com a interpretação do próprio texto, a profundidade de conhecimento do avaliador com relação a temática da mobilidade urbana e a possíveis melhorias que podem ser realizadas na construção da metodologia.

O último produto desta validação externa foi uma conclusão geral sobre o PlanMob avaliado, a partir da aplicação do instrumento. O objetivo desta etapa foi verificar as diferenças encontradas a partir da interpretação dos dados por cada avaliador. Notou-se que cada avaliador interpretou o plano de uma forma, variando as expectativas individuais em relação ao plano de mobilidade municipal.

Como comentado anteriormente, os resultados da aplicação do instrumento, desenvolvidos no capítulo 5, refletem a profundidade e o nível de detalhamento das informações obtidas, além de evidenciar o tipo de análise que a aplicação do instrumento proposto desenvolve.

Em síntese, a aplicação do instrumento de avaliação nos municípios selecionados demonstrou a complexidade do processo de análise das políticas de mobilidade urbana, evidenciando tanto os avanços quanto os desafios encontrados ao longo da execução. A experiência obtida durante a aplicação do instrumento em Franca e Bauru possibilitou a identificação de pontos críticos na obtenção de informações, além de destacar a importância de um conhecimento prévio do avaliador sobre o planejamento urbano e as legislações locais. O processo de validação e os ajustes realizados ao longo das etapas de aplicação contribuíram para o aprimoramento do instrumento, tornando-o mais detalhado e adaptável a diferentes realidades. A partir desses resultados, torna-se evidente que a utilização do instrumento pode fornecer uma avaliação detalhada e significativa da política de mobilidade urbana, oferecendo subsídios importantes para o desenvolvimento de práticas de planejamento mais eficazes e integradas nos municípios.

Os possíveis desdobramentos e trabalhos futuros para o aperfeiçoamento do instrumento de avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável podem incluir as seguintes abordagens: (i) **Expansão da Aplicabilidade para diversos municípios** - ampliar a aplicação do instrumento para outras cidades, especialmente de diferentes portes (pequenas, médias e grandes), para verificar a sua flexibilidade e capacidade de adaptação a contextos urbanos variados; (ii) **Aperfeiçoamento das ferramentas de coleta de dados** - Melhorar a coleta de dados ao buscar alternativas para aumentar a disponibilidade e a clareza das informações. Isso

pode incluir o desenvolvimento de uma interface mais intuitiva para acessar as informações nos portais governamentais e sugerir formatos padronizados para a publicação de dados relacionados à mobilidade urbana; (iii) **Integração com Sistemas de Planejamento Urbano Inteligente** - Incorporar aspectos de *Smart Cities* e tecnologias emergentes, como Internet das Coisas (IoT) e Big Data, para fornecer uma análise mais profunda e em tempo real sobre o impacto das políticas de mobilidade urbana (coleta de dados envolvendo padrões de mobilidade, níveis de emissão de poluentes, e fluxos de transporte em tempo real) (iv) **Avaliação do impacto das ações** - Acompanhar o impacto das políticas de mobilidade urbana ao longo do tempo. Isso ajudaria a entender melhor os efeitos de longo prazo de diferentes estratégias de mobilidade e se as ações adotadas contribuem efetivamente para o desenvolvimento sustentável das cidades. Utilizar indicadores de desempenho ao longo de períodos mais longos para permitir uma visão mais clara da evolução das políticas e suas contribuições para o planejamento urbano sustentável; (v) **Desenvolvimento de capacitação e formação de avaliadores** - Criar programas de capacitação para os avaliadores, a fim de garantir a aplicação consistente e imparcial do instrumento em diferentes contextos. Esses treinamentos poderiam ser voltados para profissionais da área de urbanismo, mobilidade, e planejamento urbano, além de incluir temas sobre legislação e políticas públicas; (vi) **Inclusão de indicadores sociais e de equidade** - Ampliar a abordagem do instrumento para incluir indicadores sociais, como o impacto das políticas de mobilidade na acessibilidade e equidade para diferentes grupos populacionais (por exemplo, populações de baixa renda, idosos, pessoas com deficiência); (vii) **Aprimoramento na avaliação das legislações complementares e dos planos de ação** - Desenvolver métodos mais sofisticados para analisar as legislações complementares à Lei de Mobilidade Urbana, como decretos municipais e regulamentações específicas. Além disso, é possível aprimorar a avaliação dos Planos de Mobilidade Urbana (PlanMobs) com uma análise mais detalhada da execução das ações propostas; e (viii) **Integração com avaliações de sustentabilidade e resiliência urbana** - Incluir em futuras versões do instrumento uma avaliação de sustentabilidade ambiental e resiliência urbana, a fim de medir o impacto das políticas de mobilidade na redução da emissão de gases de efeito estufa, na promoção da mobilidade ativa (caminhada, uso de bicicleta), e na adaptação das cidades aos impactos das mudanças climáticas.

Esses desdobramentos podem ampliar a relevância do instrumento no monitoramento e aprimoramento das políticas de mobilidade urbana, contribuindo para a construção de cidades mais sustentáveis, acessíveis e eficientes.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AFFONSO, S.; MAGAGNIN, R.C. The Master Plan for Urban Transport and Mobility of Sorocaba - SP: challenges for the implementation of guidelines aimed at sustainable transport modes. **Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades**, [S. l.], v. 10, n. 78, 2022. DOI: 10.17271/23188472107820223283. Disponível em: https://publicacoes.amigosdanatureza.org.br/index.php/gerenciamento_de_cidades/article/view/3283. Acesso em: 6 fev. 2025.

AMORIM, I. **Avaliação do potencial de planos de mobilidade urbana para o desenvolvimento sustentável de cidades e regiões metropolitanas**. 2019. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) — Universidade Federal de Pernambuco.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS - ABNT. **NBR 9050**: acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, 2021.

Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP. **Secretaria diz como trabalhará pela mobilidade sustentável**. Informativo ANTP 101, maio, 2003.

BALBIM, R. **Mobilidade**: uma abordagem sistêmica. In: BALBIM, R.; KRAUSE, C.; LINKE, C. (org.). *Cidade e movimento: mobilidade e interações no desenvolvimento urbano*. Brasília: Ipea, 2016. Cap. 1, p. 23-42.

BANISTER, D. The sustainable mobility paradigm. **Transport Policy**, [S.L.], v. 15, n. 2, p. 73-80, mar. 2008. Elsevier BV. doi: 10.1016/j.tranpol.2007.10.005.

BAURU. **Lei N° 2.166, de 25 de setembro de 1979**. Autoriza a criação de EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTES URBANOS DE BAURU – EMTURB. 1979. Disponível em: https://sapl.bauru.sp.leg.br/pysc/download_norma_pysc?cod_norma=2234&texto_consolidado=1#https://sapl.bauru.sp.leg.br/sapl_documentos/norma_juridica/2234_texto_integral.odt?1741353914.38. Acesso em: 17 jan. 2025.

_____. **Lei N° 2.339, de 15 de fevereiro de 1982**. Estabelece normas para parcelamento, uso e ocupação do solo no Município de Bauru. 1982a. Disponível em: https://sapl.bauru.sp.leg.br/pysc/download_norma_pysc?cod_norma=2409&texto_consolidado=1#https://sapl.bauru.sp.leg.br/sapl_documentos/norma_juridica/2409_texto_integral.odt?1741479713.58. Acesso em: 17 jun. 2024.

_____. **Decreto N° 3.590, de 12 de julho de 1982**. Regulamenta a Lei N° 2.339, de 15 de

fevereiro de 1982, que dispõe sobre o parcelamento, uso e ocupação do solo no Município de Bauru. 1982b. Disponível em:

https://www2.bauru.sp.gov.br/arquivos/sist_juridico/documentos/decretos/dec3590.pdf. Acesso em: 17 jun. 2024.

_____. **Lei N° 3.570, de 02 de junho de 1993**. Reestrutura a Empresa Municipal de Desenvolvimento Urbano e Rural de Bauru – EMDURB e dá outras providências. 1993.

Disponível em:

https://sapl.bauru.sp.leg.br/pysc/download_norma_pysc?cod_norma=3708&texto_consolidado=1#https://sapl.bauru.sp.leg.br/sapl_documentos/norma_juridica/3708_texto_integral.odt?1741354519.0. Acesso em: 10 jan. 2025.

_____. **Lei N° 4.012, de 29 de janeiro de 1996**. Dispõe sobre a demarcação de espaço para ciclo faixas em praças, parques e avenidas do município de Bauru e dá outras providências.

1996a. Disponível em:

https://sapl.bauru.sp.leg.br/pysc/download_norma_pysc?cod_norma=4155&texto_consolidado=1#https://sapl.bauru.sp.leg.br/sapl_documentos/norma_juridica/4155_texto_integral.odt?1741347376.78. Acesso em: 17 jan. 2025.

_____. **Lei N° 4.126, de 12 de setembro de 1996**. Institui o Plano de Diretor de Desenvolvimento Integrado de Bauru e dá outras providências. 1996b. Disponível em:

https://sapl.bauru.sp.leg.br/pysc/download_norma_pysc?cod_norma=4270&texto_consolidado=1#https://sapl.bauru.sp.leg.br/sapl_documentos/norma_juridica/4270_texto_integral.odt?1740506826.75. Acesso em: 25 fev. 2025.

_____. **Lei N° 4.177, de 12 de dezembro de 1996**. Disciplina o transporte público coletivo a serviço de passageiros portadores de deficiência física. 1996c. Disponível em:

https://sapl.bauru.sp.leg.br/pysc/download_norma_pysc?cod_norma=4325&texto_consolidado=1#https://sapl.bauru.sp.leg.br/sapl_documentos/norma_juridica/4325_texto_integral.odt?1741347896.35. Acesso em: 20 dez. 2025.

_____. **Lei N° 4.820, de 25 de abril de 2002**. Regula o uso do solo público nas vias e logradouros do Município, para o estacionamento rotativo de veículos automotores, e dá outras providências.

2002.

Disponível

em:

https://sapl.bauru.sp.leg.br/pysc/download_norma_pysc?cod_norma=5001&texto_consolidado=1#https://sapl.bauru.sp.leg.br/sapl_documentos/norma_juridica/5001_texto_integral.odt. Acesso em: 04 mar. 2025.

_____. **Lei N° 5.631, de 22 de agosto de 2008.** Plano Diretor Participativo do Município de Bauru. 2008. Disponível em: https://sapl.bauru.sp.leg.br/pysc/download_norma_pysc?cod_norma=5812&texto_consolidado=1#https://sapl.bauru.sp.leg.br/sapl_documentos/norma_juridica/5812_texto_integral.odt?1740507771.75. Acesso em: 16 abr. 2023.

_____. **Decreto N° 11.096, de 01 de dezembro de 2009.** Dispõe sobre a regulamentação das operações de carga e descarga de mercadorias no Município de Bauru. 2009a. Disponível em: https://www2.bauru.sp.gov.br/arquivos/sist_juridico/documentos/decretos/dec11096.pdf. Acesso em: 04 mar. 2025.

_____. **Lei N° 5.825, de 10 de dezembro de 2009.** Disciplina o uso de passeios e logradouros públicos e dá outras disposições. 2009b. Disponível em: https://sapl.bauru.sp.leg.br/pysc/download_norma_pysc?cod_norma=6009&texto_consolidado=1#https://sapl.bauru.sp.leg.br/sapl_documentos/norma_juridica/6009_texto_integral.odt?1741123589.91. Acesso em: 18 mar. 2024.

_____. **Lei N° 5.829, de 11 de dezembro de 2009.** Institui a política pública de incentivo ao uso da bicicleta na cidade de Bauru. 2009c. Disponível em: https://sapl.bauru.sp.leg.br/pysc/download_norma_pysc?cod_norma=6010&texto_consolidado=1#https://sapl.bauru.sp.leg.br/sapl_documentos/norma_juridica/6010_texto_integral.odt?1741126766.23. Acesso em: 23 jan. 2025.

_____. **Lei N° 6.324, de 04 de março de 2013.** Disciplina o serviço remunerado de transporte de pequenas cargas mediante a utilização de veículos motocicletas e motonetas ou triciclos denominados MOTOFRETE, no município de Bauru/SP, autoriza a delegação à Empresa Municipal de Desenvolvimento Urbano e Rural de Bauru – EMDURB e dá outras providências. 2013. Disponível em: https://sapl.bauru.sp.leg.br/pysc/download_norma_pysc?cod_norma=6505&texto_consolidado=1#https://sapl.bauru.sp.leg.br/sapl_documentos/norma_juridica/6505_texto_integral.odt?1741350255.02. Acesso em: 5 jan. 2025.

_____. **Lei N° 6.576, de 23 de outubro de 2014.** Cria o Conselho Municipal de Mobilidade de Bauru e dá outras providências. 2014. Disponível em: https://sapl.bauru.sp.leg.br/pysc/download_norma_pysc?cod_norma=10819&texto_consolidado=1#https://sapl.bauru.sp.leg.br/sapl_documentos/norma_juridica/10819_texto_integral.odt?1741354992.43. Acesso em: 12 jan. 2025.

_____. **Lei N° 6.626, de 18 de fevereiro de 2015.** Dispõe sobre a elaboração de Estudo de Impacto de Vizinhança no Município de Bauru e dá outras providências. 2015. Disponível em: https://sapl.bauru.sp.leg.br/pysc/download_norma_pysc?cod_norma=10937&texto_consolidado=1#https://sapl.bauru.sp.leg.br/sapl_documentos/norma_juridica/10937_texto_integral.odt?1741351847.95. Acesso em: 18 dez. 2024.

_____. **Decreto N° 13.269, de 28 de dezembro de 2016.** Substitui o Decreto N° 12.949, de 04 de dezembro de 2015, e institui procedimentos para o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) e o Termo de Referência Técnico (TRT). 2016. Disponível em: https://www2.bauru.sp.gov.br/arquivos/sist_juridico/documentos/decretos/dec13269.pdf. Acesso em: 10 mar. 2024.

_____. **Decreto N° 13.417, de 1 de junho de 2017.** Cria Grupo de Trabalho encarregado de elaborar o Plano Diretor de Mobilidade Urbana do Município de Bauru e dá outras providências. 2017. Disponível em: <https://legislacaodigital.com.br/Bauru-SP/DecretosMunicipais/13417-2017>. Acesso em: 10 fev. 2025.

_____. **Lei N° 7.181, de 04 de fevereiro de 2019.** Disciplina o uso, a construção e a manutenção dos passeios e logradouros públicos no Município de Bauru. 2019a. Disponível em: https://sapl.bauru.sp.leg.br/pysc/download_norma_pysc?cod_norma=12190&texto_consolidado=1#https://sapl.bauru.sp.leg.br/sapl_documentos/norma_juridica/12190_texto_integral.odt. Acesso em: 18 mar. 2024.

_____. **Lei N° 7.190, de 15 de março de 2019.** Dispõe sobre a regulamentação e fiscalização do Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros dentro do Município de Bauru e dá outras providências. 2019b. Disponível em: https://sapl.bauru.sp.leg.br/pysc/download_norma_pysc?cod_norma=12220&texto_consolidado=1#https://sapl.bauru.sp.leg.br/sapl_documentos/norma_juridica/12220_texto_integral.odt?1741204163.84. Acesso em: 04 mar. 2025.

_____. **Decreto N° 14.446, de 22 de novembro de 2019.** Institui o Plano de Mobilidade Urbana de Bauru — PLANMOB, e dá outras providências. 2019c. Disponível em: <https://legislacaodigital.com.br/Bauru-SP/DecretosMunicipais/14446-2019>. Acesso em: 15 abr. 2023.

_____. **Lei N° 7.378, de 1° de setembro de 2020.** Regulamenta o Sistema Viário Rural do Município de Bauru e institui o programa de adequação e conservação das estradas Rurais Municipais. 2020. Disponível em:

https://sapl.bauru.sp.leg.br/pysc/download_norma_pysc?cod_norma=12540&texto_consolidado=1#https://sapl.bauru.sp.leg.br/sapl_documentos/norma_juridica/12540_texto_integral.odt?1741197210.86. Acesso em: 10 jan. 2025.

_____. **Lei N° 7.481, de 23 de agosto de 2021**. Institui a semana de incentivo ao ciclismo no Município de Bauru e dá outras providências. 2021. Disponível em: https://sapl.bauru.sp.leg.br/pysc/download_norma_pysc?cod_norma=12794&texto_consolidado=1#https://sapl.bauru.sp.leg.br/sapl_documentos/norma_juridica/12794_texto_integral.odt?1741347548.55. Acesso em: 17 jan. 2025.

_____. **Lei N° 7.751, de 25 de outubro de 2023**. Autoriza a concessão de subsídio tarifário ao Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros do Município de Bauru. 2023. Disponível em:

https://sapl.bauru.sp.leg.br/pysc/download_norma_pysc?cod_norma=13616&texto_consolidado=1#https://sapl.bauru.sp.leg.br/sapl_documentos/norma_juridica/13616_texto_integral.odt?1741170978.62. Acesso em: 02 fev. 2025.

_____. **Lei N° 7.811, de 05 de junho de 2024**. Dispõe sobre a criação de estacionamento para bicicletas em locais abertos à frequência de público e dá outras providências. 2024a. Disponível em:

https://sapl.bauru.sp.leg.br/pysc/download_norma_pysc?cod_norma=13752&texto_consolidado=1#https://sapl.bauru.sp.leg.br/sapl_documentos/norma_juridica/13752_texto_integral.odt?1741210104.27. Acesso em: 20 mar. 2024.

_____. **Decreto N° 17.862, de 15 de outubro de 2024**. Nomeia os membros do Conselho Municipal de Mobilidade – CMM – Biênio 2024/2026, instituído pela Lei N° 6.576, de 23 de outubro de 2014. 2024b. Disponível em:

<https://leismunicipais.com.br/a/sp/b/bauru/decreto/2024/1787/17862/decreto-n-17862-2024-nomeia-os-membros-do-conselho-municipal-de-mobilidade-cmm-bienio-2024-2026-instituido-pela-lei-n-6576-de-23-de-outubro-de-2014>. Acesso em: 20 fev. 2025.

_____. **Lei N° 7.856, de 26 de novembro de 2024**. Altera dispositivos da Lei Municipal nº 7.751, de 25 de outubro de 2023. 2024c. Disponível em:

https://sapl.bauru.sp.leg.br/pysc/download_norma_pysc?cod_norma=13893&texto_consolidado=1#https://sapl.bauru.sp.leg.br/sapl_documentos/norma_juridica/13893_texto_integral.odt?1741171103.02. Acesso em: 02 fev. 2025.

BENEVOLO, C; DAMERI, R; D'AURIA, B. Smart mobility in smart city. **Lecture Notes in**

Information Systems and Organization, [S.L.], p. 13-28, 4 out. 2015. Springer International Publishing. DOI: 10.1007/978-3-319-23784-8_2.

BRAGA, I. **Uma ferramenta de indicadores para o monitoramento da mobilidade sustentável em cidades médias brasileiras**. 2018. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) — Centro de Tecnologia, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 115 f.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**: texto constitucional promulgado em 5 de outubro de 1988. Brasília: Senado Federal, 1988.

_____. **Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000**. Estabelece normas e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. 2000.

_____. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Estatuto da Cidade. 2001.

_____. **Gestão Integrada da Mobilidade Urbana: curso de capacitação**. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana - SEMOB. Brasília, 2006.

_____. **PlanMob: construindo a cidade sustentável**. Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007.

_____. **Lei Federal Nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009**. Institui a Política Nacional sobre Mudança do Clima – PNMC e dá outras providências. 2009. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/l12187.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%2012.187%2C%20DE%2029%20DE%2009,Art. Acesso em: 20 abr. 2024.

_____. **Decreto Nº 7.390, de 9 de dezembro de 2010**. Regulamenta os arts. 6º, 11 e 12 da Lei Nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, que institui a Política Nacional sobre Mudança do Clima – PNMU, e dá outras providências. 2010. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/2010/decreto-7390-9-dezembro-2010-609643-publicacaooriginal-130958-pe.html#:~:text=Regulamenta%20os%20arts.,que%20lhe%20confere%20o%20art. Acesso em: 20 abr. 2024.>

_____. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Lei de Mobilidade Urbana. 2012.

_____. **Cartilha da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Ministério das Cidades, 2013.

_____. **PlanMob - Construindo a cidade sustentável**. Caderno de referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. SeMob. Ministério das Cidades. 2015.

BURINSKIENĖ, M.; GAUČĖ, K.; DAMIDAVIČIUS, J. Successful sustainable mobility measures selection. In: **Environmental Engineering: 10th International Conference**, 2017, Lituânia. Anais... [S.L.], 2017.

CÂMARA MUNICIPAL DE BAURU. **Legislação digital**. 2025. Disponível em: <https://www.bauru.sp.leg.br/legislacao/>. Acesso em: 20 dez. 2024.

CANITEZ, F.; ALPKOKIN, P.; KIREMITCI, S. T. Sustainable urban mobility in Istanbul: challenges and prospects. **Case Studies on Transport Policy**, v. 8, p. 1148-1157, 2020.

CAVALCANTE, C. B.; LOPES, A. S.; CAPASSO, M. M.; LOUREIRO, C. F. G. Análise dos planos diretores de Fortaleza sob o paradigma do planejamento da acessibilidade e mobilidade da Urbe Sustentável. **URBE. Revista Brasileira de Gestão Urbana**, 12, e20190271. DOI: 10.1590/2175-3369.012.e20190271. 2020.

CAVALCANTE, C.; LOUREIRO, C.; LOPES, A.; FREITAS, C. Análise dos planos diretores e de mobilidade de Fortaleza: há evidências de evolução para um paradigma de planejamento urbano integrado do uso do solo e transportes? In: **Anais...** ANPET. 36° Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, 2022, Fortaleza - CE., 2022.

CHAKHTOURA, C.; POJANI, D. Indicator-based evaluation of sustainable transport plans: a framework for Paris and other large cities. **Transport Policy**, v. 50, p. 15-28, 2016.

COSTA, M. **Um índice de mobilidade urbana sustentável**. 2008. Tese (Doutorado) — Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo.

DAMIDAVIČIUS, J.; BURINSKIENĖ, M.; USPALYTĖ-VITKUNIENĖ, R. A monitoring system for sustainable urban mobility plans. **The Baltic Journal of Road and Bridge Engineering**, v. 14, n. 2, 2019.

DETRAN-SP. **Estatística**. 2025. Disponível em: <https://www.infosiga.sp.gov.br/#sinistros>. Acesso em: 14 jan. 2025.

DUARTE, F. **Planejamento urbano**. Curitiba: IBPEX, 2007. 177 p.

EMPRESA MUNICIPAL PARA O DESENVOLVIMENTO DE FRANCA - EMDEF. Notícias.

Calçada segura. 2025a. Disponível em: <https://emdef.com.br/blog/busca?s=cal%C3%A7ada+segura>. Acesso em 20 jan. 2025.

_____. **Transparência.** Ações, Obras, Atividades – Metas e Resultados. 2025b. Disponível em: <https://www.emdef.com.br/transparencia/acoes-obras-atividades-metas-e-resultados-1>. Acesso em 11 jan. 2025.

_____. Transparência. **Relatório anual de transporte público.** 2025c. Disponível em: <https://emdef.com.br/transparencia/relatorio-anual-transporte-publico-urbano>. Acesso em 02 jan. 2025.

_____. **Transporte Coletivo Urbano.** 2025d. Disponível em: <https://emdef.com.br/gerenciamento-de-transporte-coletivo-urbano>. Acesso em: 26 jan. 2025.

_____. Transporte Coletivo Urbano. **Acessibilidade.** 2025e. Disponível em: <https://emdef.com.br/gerenciamento-de-transporte-coletivo-urbano/acessibilidade>. Acesso em: 26 jan. 2025.

_____. Transporte Coletivo Urbano. **MOOVIT – App para celular.** 2025f. Disponível em: <https://www.emdurb.com.br/transpcoletivo/moovit>. Acesso em: 27 jan. 2025.

EMPRESA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO E RURAL DE BAURU - EMDURB. **Educação.** 2025a. Disponível em: <https://www.emdurb.com.br/educacao>. Acesso em: 11 jan. 2025.

_____. **Estacionamento rotativo.** Área Azul e Área Verde. 2025b. Disponível em: <https://www.emdurb.com.br/rotativo>. Acesso em: 04 mar. 2025.

_____. **Estatística e geoprocessamento.** 2025c. Disponível em: <https://www.emdurb.com.br/estatisticageo>. Acesso em: 10 jan. 2025.

_____. **Transporte Coletivo.** 2025d. Disponível em: <https://www.emdurb.com.br/transpcoletivo>. Acesso em: 12 jan. 2025.

_____. Transporte Coletivo. **Dados gerais do sistema.** 2025e. Disponível em: https://www.emdurb.com.br/transpcoletivo/informacoes_trans_coletivo. Acesso em 02 jan. 2025.

_____. Transporte Coletivo. **Plano de Transporte.** 2025f. Disponível em: https://www.emdurb.com.br/transpcoletivo/plano_transporte. Acesso em 10 fev. 2025.

_____. Transporte Coletivo. **Trarifas.** 2025g. Disponível em:

<https://www.emdurb.com.br/transpcoletivo/tarifas>. Acesso em 02 jan. 2025.

_____. Transportes Especiais. **Escolar**. 2025h. Disponível em: https://www.emdurb.com.br/transpespeciais/transporte_escolar. Acesso em: 02 fev. 2025.

EURFORUM. **State of the art of research and development in the field of urban mobility**. European Research Forum for Urban Mobility, Union Internationale des Transports Publics, 2007.

EUROPEAN COMMISSION. **Green Paper**: the impact of transport on the environment. Brussels, Belgium, 1992. 56 p.

FRANCA. **Lei N° 2.320, de 24 de setembro de 1975**. Cria uma empresa pública sob a denominação de EMDEF – EMPRESA MUNICIPAL PARA O DESENVOLVIMENTO DE FRANCA e institui o Plano Comunitário Municipal. 1975. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/f/franca/lei-ordinaria/1975/232/2320/lei-ordinaria-n-2320-1975-cria-uma-empresa-publica-sob-a-denominacao-de-emdef-empresa-municipal-para-o-desenvolvimento-de-franca-e-institui-o-plano-comunitario-municipal?q=2.320>. Acesso em: 21 jan. 2025.

_____. **Lei N° 50, de 17 de janeiro de 2003**. Institui o Plano Diretor do Município de Franca e dá outras providências. 2003a. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/f/franca/lei-complementar/2003/5/50/lei-complementar-n-50-2003-institui-o-plano-diretor-do-municipio-de-franca-e-da-outras-providencias?q=50>. Acesso em: 10 jul. 2023.

_____. **Lei N° 57, de 18 de agosto de 2003**. Institui o Plano Viário do município de Franca e dá outras providências. 2003b. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/f/franca/lei-complementar/2003/6/57/lei-complementar-n-57-2003-institui-o-plano-viario-do-municipio-de-franca-e-da-outras-providencias?q=57>. Acesso em 10 jul. 2023.

_____. **Lei N° 137, de 18 de dezembro de 2008**. Dispõe sobre o parcelamento do solo no município de Franca e dá outras providências. 2008. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/f/franca/lei-complementar/2008/14/137/lei-complementar-n-137-2008-dispoe-sobre-o-parcelamento-do-solo-no-municipio-de-franca-e-da-outras-providencias?q=137>. Acesso em: 12 jul. 2023.

_____. **Lei N° 7.182, de 06 de março de 2009**. Estabelece regime de concessão para o serviço público de transporte coletivo de passageiros, em atendimento ao disposto no artigo 175 da constituição federal, nas leis federais N.ºS 8.666 de 21 de junho de 1993 e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 e suas alterações e nos artigos 91, §1º, e 92 da Lei orgânica do Município de

Franca, e dá outras providências. 2009a. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/f/franca/lei-ordinaria/2009/719/7182/lei-ordinaria-n-7182-2009-estabelece-regime-de-concessao-para-o-servico-publico-de-transporte-coletivo-de-passageiros-em-atendimento-ao-disposto-no-artigo-175-da-constituicao-federal-nas-leis-federais-ns-8666-de-21-de-junho-de-1993-e-8987-de-13-de-fevereiro-de-1995-e-suas-alteracoes-e-nos-artigos-91-1-e-92-da-lei-organica-do-municipio-de-franca-e-da-outras-providencias?q=7182>. Acesso em: 13 jul. 2024.

_____. **Lei N° 7.303, de 02 de outubro de 2009.** Dispõe sobre o estacionamento momentâneo de táxis em locais demarcados como área azul. 2009b. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/f/franca/lei-ordinaria/2009/731/7303/lei-ordinaria-n-7303-2009-dispoe-sobre-o-estacionamento-momentaneo-de-taxis-em-locais-demarcados-como-area-azul?q=7303>. Acesso em: 05 set. 2024.

_____. **Lei N° 206, de 26 de junho de 2012.** Dispõe sobre a obrigatoriedade do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) no Município de Franca e dá outras providências. 2012. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/f/franca/lei-complementar/2012/21/206/lei-complementar-n-206-2012-dispoe-sobre-a-obrigatoriedade-do-estudo-de-impacto-de-vizinhanca-eiv-no-municipio-de-franca-e-da-outras-providencias?q=206>. Acesso em: 16 fev. 2024.

_____. **Lei N° 7.935, de 25 de setembro de 2013.** Institui e insere no calendário oficial do município o evento “Pedala Franca”. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/f/franca/lei-ordinaria/2013/794/7935/lei-ordinaria-n-7935-2013-institui-e-insere-no-calendario-oficial-do-municipio-o-evento-pedala-franca?q=7935>. Acesso em 26 jan. 2025.

_____. **Lei N° 8.149, de 17 de setembro de 2014.** Dispõe sobre a prestação de serviço de táxi e dá outras providências. 2014a. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/f/franca/lei-ordinaria/2014/814/8149/lei-ordinaria-n-8149-2014-dispoe-sobre-prestacao-de-servico-de-taxi-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 04 mar. 2025.

_____. **Lei N° 8.161, de 30 de setembro de 2014.** Institui no município o programa “Adote uma Ciclovía ou Ciclofaixa” e dá outras providências. 2014b. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/f/franca/lei-ordinaria/2014/817/8161/lei-ordinaria-n-8161-2014-institui-no-municipio-o-programa-adote-uma-ciclovía-ou-ciclofaixa-e-da-outras-providencias?q=8161>. Acesso em: 26 jan. 2025.

_____. **Lei N° 8.393, de 20 de abril de 2016.** Institui a "Semana do Ciclista", a ser comemorada

na semana do "Dia Mundial Sem Carro" no mês de setembro, e dá outras providências. 2016. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/f/franca/lei-ordinaria/2016/840/8393/lei-ordinaria-n-8393-2016-institui-a-semana-do-ciclista-a-ser-comemorada-na-semana-do-dia-mundial-sem-carro-no-mes-de-setembro-e-da-outras-providencias?q=8393>. Acesso em: 26 jan. 2025.

_____. **Diário Oficial, quarta-feira, 06 de dezembro de 2017**. Ano 3. Nº 900. 2017. Disponível em: <https://www.franca.sp.gov.br/arquivos/diario-oficial/documentos/900-06122017.pdf>. Acesso em: 25 jan. 2025.

_____. **Lei Nº 314, de 16 de abril de 2019**. Dispõe sobre o Plano Municipal de Mobilidade Urbana do Município de Franca, SP e dá outras providências. 2019. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/f/franca/lei-complementar/2019/32/314/lei-complementar-n-314-2019-dispoe-sobre-o-plano-municipal-de-mobilidade-urbana-do-municipio-de-franca-sp-e-da-outras-providencias?q=314>. Acesso em: 29 jun. 2023.

_____. **Lei Nº 8.966, de 22 de dezembro de 2020**. Institui a Política Municipal de Educação Ambiental de Franca. 2020. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/f/franca/lei-ordinaria/2020/897/8966/lei-ordinaria-n-8966-2020-institui-a-politica-municipal-de-educacao-ambiental-de-franca?q=8.966>. Acesso em: 21 jun. 2024.

_____. **Lei Nº 9.020, de 20 de abril de 2021**. Dispõe sobre a implantação do conceito de “Smart Cities” (Cidades Inteligentes) no município de Franca e dá outras providências. 2021. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/f/franca/lei-ordinaria/2021/902/9020/lei-ordinaria-n-9020-2021-dispoe-sobre-a-implantacao-do-conceito-de-smart-cities-cidades-inteligentes-no-municipio-de-franca-e-da-outras-providencias?q=9020>. Acesso em: 24 jul. 2024.

_____. **Lei Nº 378, de 13 de abril de 2022**. Regulamenta as diretrizes para a expansão do sistema viário na região da Universidade de Franca e dá outras providências. 2022a. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/f/franca/lei-complementar/2022/38/378/lei-complementar-n-378-2022-regulamenta-as-diretrizes-para-a-expansao-do-sistema-viario-na-regiao-da-universidade-de-franca-e-da-outras-providencias?q=378>. Acesso em: 26 nov. 2023.

_____. **Lei Nº 382, de 04 de maio de 2022**. Acrescenta dispositivo à Lei Complementar Nº 371/2021, que institui o Novo Código de Edificações do Município de Franca, ao prever a existência de dispositivos de recarga destinados aos veículos elétricos, em garagens de condomínios residenciais e comerciais novos, no município de Franca. 2022b. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/f/franca/lei-complementar/2022/39/382/lei-complementar-n->

382-2022-acrescenta-dispositivo-a-lei-complementar-n-371-2021-que-instituiu-o-novo-codigo-de-edificacoes-do-municipio-de-franca-ao-prever-a-existencia-de-dispositivo-de-recarga-destinado-aos-veiculos-eletricos-em-garagens-de-condominios-residenciais-e-comerciais-novos-no-municipio-de-franca?q=382. Acesso em: 21 jun. 2024.

_____. **Lei N° 9.181, de 19 de maio de 2022.** Dispões sobre a obrigatoriedade de implantação de vagas de estacionamento reservadas às pessoas com Transtorno do Espectro Autista – TEA, sinalizadas com o símbolo mundial de conscientização do autismo, e dá outras providências. 2022c. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/f/franca/lei-ordinaria/2022/919/9181/lei-ordinaria-n-9181-2022-dispoe-sobre-a-obrigatoriedade-de-implantacao-de-vagas-de-estacionamento-reservadas-as-pessoas-com-transtorno-do-espectro-autista-tea-sinalizadas-com-o-simbolo-mundial-de-conscientizacao-do-autismo-e-da-outras-providencias?q=9.181>. Acesso em: 15 jun. 2023.

_____. **Lei N° 9.474, de 28 de dezembro de 2023.** Dispõe sobre as diretrizes para as gratuidades a serem consideradas na modelagem dos serviços de transporte coletivo, que serão outorgados na modalidade da concessão onerosa, e dá outras providências. 2023. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/f/franca/lei-ordinaria/2023/948/9474/lei-ordinaria-n-9474-2023-dispoe-sobre-as-diretrizes-para-as-gratuidades-a-serem-consideradas-na-modelagem-dos-servicos-de-transporte-coletivo-que-serao-outorgados-na-modalidade-de-concessao-onerosa-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 27 jul. 2024.

_____. **Lei N° 432, de 25 de setembro de 2024.** Dispõe sobre o parcelamento do solo no município de franca e dá outras providências. 2024. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/f/franca/lei-complementar/2024/44/432/lei-complementar-n-432-2024-dispoe-sobre-o-parcelamento-do-solo-no-municipio-de-franca-e-da-outras-providencias?q=432>. Acesso em: 20 jan. 2025.

GIFFINGER, R.; KRAMAR, H.; HAINDLMAIER, G.; STROHMAYER, F. **European smart cities.** Disponível em: <https://www.smart-cities.eu/?cid=2&ver=3>. Acesso em: 27 set. 2024.

GOMIDE, A. Transporte urbano e inclusão social. **Texto para Discussão**, n. 960, IPEA, jul. 2003.

GUDMUNDSSON, H. Sustainable transport and performance indicators. In: **Issues in Environmental Science and Technology: Transport and the Environment**, n. 20, p. 35-63, 2004.

HULL, A. Policy integration: what will it take to achieve more sustainable transport solutions in cities? **Transport Policy**, v. 15, n. 2, p. 94-103, 2008.

IBGE. **IBGE Cidades: Bauru.** 2022a. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/bauru/panorama>. Acesso em: 22 mai. 2023.

_____. **IBGE Cidades: Franca.** 2022b. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/franca/panorama>. Acesso em: 22 mai. 2023.

_____. **IBGE Cidades: Frota de veículos.** Ministério da Infraestrutura, SENATRAN - Secretaria Nacional de Trânsito, 2022c. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pesquisa/22/28120?localidade1=350600&localidade2=351620>. Acesso em: 06 jun. 2023.

IDAE. PMUS: **Guia práctica para la elaboración e implementación de planes de movilidad urbana sostenible**, 2006.

ITDP - INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO. **Padrão de Qualidade DOTS**. 3º ed. Nova York. 2017.

JEEKEL, H. Social sustainability and smart mobility: exploring the relationship. **Transportation Research Procedia**, v. 25, p. 4296-4310, 2017.

KIBA-JANIAK, M.; WITKOWSKI, J. Sustainable urban mobility plans: how do they work? **Sustainability**, v. 11, n. 4605, 2019.

LI, Y.; VOEGE, T. Mobility as a service (MaaS): challenges of implementation and policy required. **Journal of Transportation Technologies**, v. 7, n. 2, p. 95-106, 2017. doi: 10.4236/jtts.2017.72007.

LITMAN, T. Traffic, mobility and accessibility. In: **Measuring transportation**. Victoria Transport Policy Institute (VTPI), 2011.

MACHADO, L. **Avaliação ex ante da política setorial de mobilidade urbana brasileira e de planos de mobilidade urbana**. 2019. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre. 297 f.

MAGAGNIN, R. C. **Um sistema de suporte à decisão na internet para o planejamento da mobilidade urbana**. 2008. 296 f. Tese (Doutorado em Engenharia Civil) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2008.

_____. **O planejamento da mobilidade urbana na cidade contemporânea**: algumas contribuições sobre as cidades de médio porte do estado de São Paulo. 2023. Livre-docência -

Universidade Estadual Paulista, UNESP, Brasil.

_____. A Política de Mobilidade Urbana das cidades de médio porte do estado de São Paulo: oportunidades, desafios e contradições dos planos diretores de mobilidade urbana. **Anais...** 10º Congresso Luso-Brasileiro para o planejamento urbano, regional, integrado e sustentável – PLURIS, 2024. Guimarães, Portugal. 2024.

MAGALHÃES, I.; RABAY, L.; MEIRA, L.; SANTOS, E. Active transport planning and policy: internalization of new trends and best practices in Brazilian urban mobility plans. **Case Studies on Transport Policy**, v. 10, p. 208-217, 2022. DOI: 10.1016/j.cstp.2021.10.014.

MARICATO, E. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias. In: **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2013.

MONDINI, R. **Avaliação de planos de mobilidade urbana: caso do município de Itapema/SC**. 2016. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transporte e Gestão Territorial) — Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 156 p.

MONTEIRO, G.; SANTOS, E. Avaliação da participação popular em planos de mobilidade urbana a partir de indicadores: importância, lições e boas práticas obtidas. In: **Anais do 35º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte da ANPET**, 2021.

MOZOS-BLANCO, M.; POZO-MENÉNDEZ, E.; ARCE-RUIZ, R.; BAUCCELLS-ALETÀ, N. The way to sustainable mobility: a comparative analysis of sustainable mobility plans in Spain. **Transport Policy**, v. 72, p. 45-54, 2018.

MUNKÁCSY, A.; FÖLDES, D.; MISKOLCZI, M.; JÁSBERÉNYI, M. Urban mobility in the future: text analysis of mobility plans. **European Transport Research Review**, 2024. DOI: 10.1186/s12544-024-00649-x.

ORLOWSKI, A.; ROMANOWSKA, P. Smart Cities Concept: smart mobility indicator. **Cybernetics and Systems**, [S.L.], v. 50, n. 2, p. 118-131, 7 fev. 2019. Informa UK Limited. DOI: 10.1080/01969722.2019.1565120.

POTTER, S.; SKINNER, M. J. On transport integration: a contribution to better understanding. In: **Futures**, v. 32, p. 275-287, 2000.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BAURU. Notícias. **Município apresenta o novo Plano de Transporte Coletivo da Cidade de Bauru**. 2014. Disponível em: <https://www2.bauru.sp.gov.br/Materia.aspx?n=15209>. Acesso em: 20 jan. 2025.

_____. Notícias. **Prefeitura lança cartilha para conscientizar população sobre a nova Lei das Calçadas**. 2019a. Disponível em: <https://www2.bauru.sp.gov.br/materia.aspx?n=33565>. Acesso em: 18 mar. 2024.

_____. **Orientações para construção correta de calçadas**. Lei Municipal nº 7.181/2019. 2019b. Disponível em: https://www2.bauru.sp.gov.br/arquivos/sist_noticias/33565/arq_33565_1.pdf. Acesso em: 18 mar. 2024.

_____. SEPLAN. **Cartilha de parcelamento do solo – detalhamento viário**. 2021. Disponível em: https://www2.bauru.sp.gov.br/arquivos/arquivos_site/sec_planejamento/cartilhas/detalhamento_viario.pdf. Acesso em: 23 jan. 2025.

_____. **Pesquisa de Legislação**. 2025a. Disponível em: https://sapl.bauru.sp.leg.br/consultas/norma_juridica/norma_juridica_index_html. Acesso em: 15 jan. 2025.

_____. SEMMA. **Arborização Urbana – Diretrizes para Arborização Urbana**. 2025b. Disponível em: https://www2.bauru.sp.gov.br/semma/servicos/arborizacao_urbana/diretrizes.aspx. Acesso em: 20 jul. 2024.

_____. SEPLAN. **Ocupação do Solo**. 2025c. Disponível em: https://www2.bauru.sp.gov.br/seplan/ocupacao_solo.aspx?m=1. Acesso em: 16 jan. 2025.

_____. SMAS. **Conselhos municipais**. 2025d. Disponível em: https://www2.bauru.sp.gov.br/smas/casa_conselhos.aspx. Acesso em: 20 jan. 2025.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FRANCA. Secretária de Infraestrutura de Franca/SP. **Alvará on-line – Legislação e documentos**. 2025. Disponível em: <https://www.franca.sp.gov.br/administracao-municipal/administracao-direta/infraestrutura/alvara-on-line>. Acesso em: 20 dez. 2024.

RODRIGUES, A. Análise dos planos de mobilidade das principais metrópoles brasileiras: rumo à mobilidade urbana sustentável. In: **Anais...** XII Congresso Brasileiro de Planejamento Energético (CBPE), 2020.

RUPPRECHT CONSULT. **Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan**. 2º Ed. Alemanha. 2019. Disponível em: <https://www.rupprecht->

consult.eu/fileadmin/migratedRupprechtAssets/Documents/SUMP_Guidelines_2019_interactive_document.pdf. Acesso em: 15 nov. 2024.

SCHETTINO, M. Criterios para la coordinación entre planes de movilidad y planes de ordenación urbana en España. **Territorios en Formación**, n. 14, 2018.

SEADE. **SEADE Municípios. Economia.** 2020. Disponível em: <https://municipios.seade.gov.br/economia/>. Acesso em: 20 jan. 2024.

SECRETARIA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA - SEMOB. **Ministério das Cidades.** 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/cidades/pt-br/assuntos/mobilidade-urbana>. Acesso em: 17 de set. de 2024.

SILVA, B.; GALVES, M. DOTS como instrumento orientador na construção do Plano de Mobilidade Urbana brasileiro. In: **Anais...** 9º Congresso Luso-Brasileiro para o planejamento urbano, regional, integrado e sustentável (PLURIS 2021 Digital), 2021.

SINDBRU. Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de Bauru e Região. **Legislação.** 2025. Disponível em: <http://www.sindbru.com.br/legislacao>. Acesso em: 10 jan. 2025.

TRANSURB BAURU. **Linhas, mapas e horários.** 2025. Disponível em: <https://www.transurbbauru.com.br/linhas-mapas-horarios>. Acesso em: 02 mar. 2025.

UN-HABITAT. **Planning and Design for Sustainable Urban Mobility: Global Report on Human Settlements 2013.** United Nations Human Settlements Programme. Nairobi: UN-Habitat, Abingdon [etc.]: Earthscan from Routledge. 2013.

UNITED NATIONS (UN). **Population ageing and sustainable development.** 2017a. Disponível em:

http://www.un.org/en/development/desa/population/publications/pdf/popfacts/PopFacts_2017-1.pdf. Acesso em: 01 out. de 2013.

_____. **Resolution adopted by the General Assembly on 6 July 2017.** Seventy-first session. Annex: Global indicator framework for the Sustainable Development Goals and targets of the 2030 Agenda for Sustainable Development. 2017b. Disponível em: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N17/207/63/PDF/N1720763.pdf?OpenElement>. Acesso em: 16 abr. 2023.

VASCONCELLOS, E. A. **A cidade, o transporte o trânsito.** São Paulo: Prolivros, 2005.

_____. **Políticas de transporte no Brasil**: a construção da mobilidade excludente. Barueri, SP: Editora Manole, 2013. 306 p.

_____. Urban transport policies in Brazil: the creation of a discriminatory mobility system. **Journal of Transport Geography**, v. 67, p. 85-91, 2018.

WORLD COMMISSION ON ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT - WCED. **Our Common Future** (The Brundtland Report). World Commission on Environment and Development. Oxford. Oxford University Press. 1987.

APÊNDICE

Apêndice 1 Legislações municipais relacionadas a mobilidade urbana

Quadro 10: Legislações municipais relacionadas a mobilidade urbana de Franca e Bauru

Tema	Bauru - SP							Franca - SP						
	Legislação	Tema da lei	Ano de aprovação	Site disponível	Alterações vigentes	Presença de documentos complementares	Parâmetros principais	Legislação	Tema da lei	Ano de aprovação	Site disponível	Alterações vigentes	Presença de documentos complementares	Parâmetros principais
PlanMob	Decreto N° 14.446, de 22 de novembro de 2019	Plano de Mobilidade Urbana de Bauru - PlanMob	2019	Google – Link da Câmara Municipal de Bauru	Não	Sim	-	Lei Complementar N° 314, de 16 de abril de 2019	Plano Municipal de Mobilidade Urbana do município de Franca, SP	2019	Leis municipais	Não	Sim	-
Plano Diretor	Lei N° 5.631, de 22 de agosto de 2008	Plano Diretor do Município de Bauru	2008	Leis Municipais	Sim (última alteração 2020)	Sim	-	Lei Complementar N° 50, de 17 de janeiro de 2003	Plano Diretor do Município de Franca	2003	Site da prefeitura / Leis municipais	Sim (última alteração 2016)	Sim	-
Planejamento do sistema viário	-	-	-	-	-	-	-	Lei Complementar N° 57, de 18 de agosto de 2003	Plano Viário do Município de Franca	2003	Site da prefeitura / Leis municipais	Sim (última alteração 2022)	Sim	Planejamento do sistema viário
	-	-	-	-	-	-	-	Lei Complementar N° 378, de 13 de abril de 2022	Diretrizes para expansão do sistema viário na região da Universidade de Franca	2022	Leis Municipais	Não	Sim	Planejamento do sistema viário
Mobilidade ativa	Lei N° 7.181, de 04 de fevereiro de 2019	Uso, construção e manutenção dos passeios públicos de Bauru	2019	Prefeitura de Bauru	Não	Não	Implantação e qualificação de calçadas, passeios e áreas de circulação a pé	-	-	-	-	-	-	-
	Lei N° 4.012, de 29 de janeiro de 1996	Demarcação de espaço para ciclo faixas do município de Bauru	1996	Prefeitura de Bauru	Não	Não	Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas	-	-	-	-	-	-	-
	Lei N° 7.481, de 23 de agosto de 2021	Semana de incentivo ao ciclismo	2021	Prefeitura de Bauru e Leis Municipais	Não	Não	Mobilidade ativa e Educação	Lei N° 8.393, de 20 de abril de 2016	Semana do Ciclista	2016	Leis Municipais	Não	Não	Mobilidade ativa e educação
								Lei N° 7.935, de 24 de setembro de 2013	Pedala Franca	2013	Leis Municipais	Não	Não	Mobilidade ativa e educação

	Lei Nº 7.811, de 05 de junho de 2024	Criação de estacionamento para bicicletas	2024	Prefeitura de Bauru	Não	Não	Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas	-	-	-	-	-	-	-
	Lei Nº 5.829, de 11 de dezembro de 2009	Institui a política pública de incentivo ao uso da bicicleta	2024	Prefeitura de Bauru	Não	Não	Mobilidade ativa	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	Lei Nº 8.161, de 30 de setembro de 2014	Programa "Adote uma ciclovia ou ciclofaixa"	2014	Leis Municipais	Não	Não	Mobilidade ativa e educação
Sistemas de transportes urbanos	-	-	-	-	-	-	-	Lei Nº 7.182, de 06 de março de 2009	Regime de concessão para o serviço de transporte coletivo de passageiros	2009	Leis municipais	Sim (última alteração 2011)	Não	Tipos de serviços de transporte público coletivo
	Lei Nº 4.177, de 12 de dezembro de 1996	Disciplina o TPC a serviço de passageiros portadores de deficiência física	1996	Prefeitura de Bauru	Sim (última alteração em 2005)	Não	Acessibilidade e universal / Transporte Público Coletivo	-	-	-	-	-	-	-
	Lei Nº 7.751, de 25 de outubro de 2023	Concessão de subsídio tarifário ao TPC de Bauru	2023	Prefeitura de Bauru	Sim (última alteração em 2024)	Sim	Política tarifária	Lei Nº 9.474, de 28 de dezembro de 2023	Diretrizes para gratuidade das tarifas de TPC	2023	Leis municipais	Não	Não	Política tarifária
	Lei Nº 7.378, de 1º de setembro de 2020	Regulamenta o sistema viário rural	2020	Prefeitura de Bauru	Não	Não	Acessibilidade e, transporte coletivo e escolar para área rural	-	-	-	-	-	-	-
Transporte individual motorizado	Lei Nº 7.190, de 15 de março de 2019	Regulamentação do Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual	2019	Prefeitura de Bauru	Sim (última alteração 2019)	Não	Serviço de transporte individual motorizado	Lei Nº 8.149, de 17 de setembro de 2014	Prestação de serviço de táxi	2014	Leis Municipais	Sim (última alteração 2022)	Não	Serviços de transporte individual motorizado
	Lei Nº 6.324, de 04 de março de 2013	Serviço de transporte individual - Motofrete	2013	Prefeitura de Bauru / Câmara Municipal de Bauru	Sim (última alteração 2022)	Não	Transporte de carga	-	-	-	-	-	-	-
	Decreto Municipal Nº 11.096, de 01 de dezembro de 2009	Regulamentação das operações de carga e descarga de mercadorias	2009	Prefeitura de Bauru	Não	Não	Transporte de carga	-	-	-	-	-	-	-
	Lei Nº 4.820, de 25 de abril de 2002	Regula o estacionamento o rotativo	2002	Prefeitura de Bauru	Sim (última alteração 2007)	Não	Estacionamentos públicos e privados	Lei Nº 7.303, de 02 de outubro de 2009	Estacionamento momentâneo de táxis em locais demarcados como área azul	2009	Leis municipais	Não	Não	Estacionamentos públicos e privados

	-	-	-	-	-	-	-	-	Lei Nº 9.181, de 19 de maio de 2022	Obrigatoriedade de implantação de vagas de estacionamento reservadas às pessoas com Transtorno do Espectro Autista – TEA	2022	Leis Municipais	Não	Não	Estacionamentos públicos e privados
Gestão de Mobilidade Urbana	Lei Nº 6.626, de 18 de fevereiro de 2015	Elaboração de Estudo de Impacto de Vizinhança	2015	Prefeitura de Bauru	Não	Não	Estudo de Impacto de Vizinhança	Lei Complementar Nº 206, de 26 de junho de 2012	Obrigatoriedade do Estudo de Impacto de Vizinhança	2012	Leis Municipais	Não	Não	Estudo de Impacto de Vizinhança	
	Decreto Nº 13.269, de 28 de dezembro de 2016	Institui procedimentos para o Estudo de Impacto de Vizinhança	2016	Prefeitura de Bauru	Não	Sim	Polos geradores de viagens e Estudo de Impacto de Vizinhança								
								Lei Nº 9.020, de 20 de abril de 2021	Implantação do conceito de “Smart Cities” (Cidades inteligentes) no município de Franca	2021	Leis Municipais	Não	Não		
								Lei Complementar Nº 382, de 04 de maio de 2022	Prevê a existência de dispositivos de recarga destinados a veículos elétricos, em garagens de condomínios residenciais e comerciais novos	2022	Leis Municipais	Não	Não		
	Decreto Municipal Nº 13.417, de 01 de junho de 2017	Criação do grupo de trabalho encarregado de elaborar o Plano Diretor de Mobilidade urbana de Bauru	2017	Prefeitura de Bauru	Não	Não	Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do plano de mobilidade.								
Educação	-	-	-	-	-	-	-	Lei Nº 8.966, de 22 de dezembro de 2020	Política Municipal de Educação Ambiental de Franca	2020	Leis Municipais	Não	Não	Educação	
Estrutura Institucional	Lei Nº 2.166, de 25 de setembro de 1979	Cria a Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Bauru – EMTURB (atual	1979	Prefeitura de Bauru	Sim (última alteração 1986)	Não	Estruturação institucional	Lei Nº 2.320, de 24 de setembro de 1975	Cria a EMDEF – Empresa Municipal para o Desenvolvimento de Franca	1975	Leis Municipais	Sim (última alteração 2005)	Não	Estruturação institucional	

	EMDURB)													
Lei Nº 3.570, de 02 de junho de 1993	Reestrutura a EMDURB – Empresa Municipal de Desenvolvimento Urbano e Rural de Bauru	1993	Prefeitura de Bauru	Sim (última alteração 2023)	Não	Estruturação institucional	-	-	-	-	-	-	-	-
Lei Nº 6.576, de 23 de outubro de 2014	Cria o Conselho Municipal de Mobilidade de Bauru	2014	Prefeitura de Bauru	Não	Não	Presença de Conselho de Trânsito ou Mobilidade	-	-	-	-	-	-	-	-
Decreto Nº 17.862, de 15 de outubro de 2024	Nomeia os membros do Conselho Municipal de Mobilidade 2024/2026	2024	Leis Municipais	Não	Não	Presença de Conselho de Trânsito ou Mobilidade	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Apêndice 2 Avaliação individual dos parâmetros: PlanMob de Bauru

Quadro 11: Análise individual do parâmetro 1. Princípios da PNMU, em Bauru

Parâmetro:	1 Princípios da PNMU			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: “Art. 5º - São Princípios da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Bauru: I – acessibilidade universal ...”			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Sim	Não	Não	Sim	Não
Lei Federal Nº 12.587/2012 Art. 5º	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
-	-	-	-	
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
-	-	-	-	
-				
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Não	Não	Sim		
	-	Lei Federal Nº 12.587/2012 Art. 5º		

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 12: Análise individual do parâmetro 2. Objetivos da PNMU, em Bauru

Parâmetro:	2. Objetivos da PNMU	
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -	
	Introdução: -	

	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
-	-		-	-
			-	
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Sim	Não	Não		
	-	-		

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 13: Análise individual do parâmetro 3. Diretrizes da PNMU, em Bauru

Parâmetro:	3. Diretrizes da PNMU			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 6º O Plano de Mobilidade observará as seguintes diretrizes gerais: I - priorizar os modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado; [...] VI - estimular o uso de combustíveis renováveis e menos poluentes, reduzindo impactos ambientais da mobilidade urbana; VII - promover a coordenação e integração dos diversos modos de transporte."			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição	Transcrição	Interpretação	Apresentação geral do	Apresentação parcial

direta da lei	parcial da lei	da lei	parâmetro	do parâmetro
Não	Não	Sim	Não	Sim
-	-	Lei Federal Nº 12.587/2012 Art. 6º		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei		Interpretação da lei	
-	-	-	-	
-	-	-	-	
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
-	-		-	-
-				
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		XIX	XX
-	-		-	-
-				
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta		Referência indireta	
Não	Não		Sim	
	-		Lei Federal Nº 12.587/2012 Art. 6º	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 14: Análise individual do parâmetro 4. Planejamento integrado, em Bauru.

Parâmetro:	4. Planejamento integrado			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: Anexo I - 1.2 Sistema viário e ocupação urbana [...] O sistema viário de Bauru é resultado de parcelamentos do solo em uma época que pouco ou nada se controlava da área a ser destinada como pública [...] por fim, o controle do uso e ocupação do solo é algo que deve ser regulado em consonância às políticas de mobilidade urbana. [...] Anexo II [...] em 15 de Fevereiro de 1982 é publicada a Lei 2.339, o Zoneamento que ainda está em vigor, e que finalmente estabelece normas para parcelamento, uso e ocupação do solo [...] A lei, que é regulamentada pelo Decreto 3.590 do mesmo ano, estabelece os usos permitidos, usos permissíveis, e usos tolerados nos diferentes tipos de edificações [...]			
	Prognóstico: Anexo I - 2.1 Modais ativos - 2.1.4 Apontamentos: Os projetos voltados à mobilidade ativa devem ser complementados com projetos de drenagem, iluminação, arborização e sinalização viária (vertical, horizontal e semaforica) [...]			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Intepretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro

-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei		Transcrição parcial da lei		Interpretação da lei
-		-		-
-		-		-
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
Não	Sim		Sim	Não
-				
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
-				
Referência de outras legislações				
Ausência de referência		Referência direta		Referência indireta
-		Sim		Não
-		Lei 2.339/1982 – Parcelamento, uso e ocupação do solo; Decreto 3.590/1982		-

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 15: Análise individual do parâmetro 5. Circulação viária – segurança e humanização, em Bauru

Parâmetro:	5. Circulação viária – segurança e humanização
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 5º São princípios da Política Municipal de Mobilidade de Bauru: [...] VI - segurança nos deslocamentos das pessoas; [...] Art. 6º O Plano de Mobilidade observará as seguintes diretrizes gerais: [...] VIII - assegurar que todos os deslocamentos sejam realizados de forma segura; [...] Art. 7º Para o alcance do objetivo proposto neste Decreto, compete ao Poder Público: [...] XI - implementar políticas de segurança viária e de redução de acidentes no trânsito. [...] Art. 8º O Poder Executivo deverá publicar, por meio de Decreto, os seguintes textos complementares, conforme respectivos prazos, contados a partir da publicação deste Decreto: [...] IV - Programa de Segurança Viária e Redução de Acidentes - 18 meses."
	Introdução: -
	Diagnóstico: Anexo I - 1.3 Educação no trânsito e gestão de acidentes [...] A melhoria da infraestrutura, com identificação de locais críticos a partir do levantamento de dados estatísticos, tem sido um grande aliado para combater os acidentes de trânsito [...] 2.4 Educação, saúde pública e meio ambiente [...] São objetivos gerais para a reorganização do sistema viário e da circulação: I. Promover educação para uma circulação segura em todos os modos de deslocamento dos cidadãos [...] Propostas e ações [...] As Propostas e Ações constam estruturadas nos sub temas "Campanhas de Educação", "Diretrizes para Educação no Trânsito e Mobilidade" [...]
	Prognóstico: Anexo I - 2.3 Sistema viário e infraestrutura - 2.3.1 Objetivos Gerais: São objetivos gerais para a reorganização do sistema viário e da circulação: I. Melhorar as

<p>condições gerais de acessibilidade e de circulação, contribuindo para a melhoria da qualidade de vida da população e aumento da eficiência da economia urbana; II. Definir um sistema viário estruturador do deslocamento de pessoas, bens e mercadorias com qualidade, segurança e fluidez; III. Orientar os investimentos públicos e privados na expansão e melhorias da infraestrutura viária; IV. Contribuir para a construção de um modelo de mobilidade urbana sustentável e voltado para pessoas em Bauru. [...] 2.3.3 Propostas e Ações [...] As Propostas e Ações constam estruturadas nos sub temas "Urbanização de Vias de Acesso", "Sistema Viário", "Pavimentação Compatível à Exigência da Via", "Estudos Técnicos e Projetos", "Sinalização e Tecnologia" e "Manutenção de Estradas Rurais". [...] 2.3.4 Apontamentos (apresentam descrições sobre a classificação, hierarquização dos sistemas viários) [...] A utilização de técnicas de moderação de tráfego e de velocidade deve ser aplicada em condições e situações apropriadas, ou seja, em pontos, trechos ou áreas indesejáveis, bem como a melhoria do uso do espaço e regramento do trânsito, de forma isolada ou em conjunto. [...] É necessário intervir no desenho do sistema viário urbano, para induzir os condutores a um comportamento seguro no trânsito. [...] definições de elementos adotados para a moderação de velocidade e tráfego: Zonas 30 ou Moderação de Tráfego [...] Lombo faixas [...] Platôs [...] Chicanas [...] Extensão de meio-fio [...] Ruas completas.</p>				
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Sim	Não	Sim	Sim	Não
Lei Federal N° 12.587/2012 Art. 5°	-	Lei Federal N° 12.587/2012 Art. 5°		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Sim
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
Não	Sim		Sim	Não
-				
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
-				
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Não	Não	Sim		
	-	Lei Federal N° 12.587/2012		

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 16: Análise individual do parâmetro 6. Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da

circulação, em Bauru.

Parâmetro:	6. Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: Art. 5º São princípios da Política Municipal de Mobilidade de Bauru: [...] IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana; [...] Art. 6º O Plano de Mobilidade observará as seguintes diretrizes gerais: [...] IX - estabelecer melhor articulação viária do território, como forma de reduzir a sobrecarga de fluxos desnecessários nas vias, visando à qualidade dos tempos de circulação; [...] Art. 7º Para o alcance do objetivo proposto neste Decreto, compete ao Poder Público: [...] X - implementar medidas operacionais para melhoria do desempenho do viário existente.			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: Anexo I - 1.2 Sistema viário e ocupação urbana [...] As ruas foram "hierarquizadas na verdade classificadas conforme sua função, capacidade de fluxo e condição de interligação de bairros. Mesmo assim, há um déficit de estrutura viária de interligação de bairros [...] Anexo II [...] O primeiro Plano Diretor do Município, em 1967, estabeleceu diretrizes ao desenvolvimento urbano e rural. O sistema viário foi tratado através de capítulo específico [...] Sistema viário - Classificação hierárquica viária.			
Prognóstico: Anexo I - 2.3 Sistema viário e infraestrutura - 2.3.1 Objetivos Gerais: São objetivos gerais para a reorganização do sistema viário e da circulação: [...] II. Definir um sistema viário estruturador do deslocamento de pessoas, bens e mercadorias com qualidade, segurança e fluidez; III. Orientar os investimentos públicos e privados na expansão e melhorias da infraestrutura viária; IV. Contribuir para a construção de um modelo de mobilidade urbana sustentável e voltado para pessoas em Bauru. 2.3.2 Objetivos específicos: São objetivos específicos para os investimentos no sistema viário: I. Estruturação de uma malha articulada e hierarquizada, com a superação das barreiras que historicamente segmentaram o tecido urbano; II. Melhoria do desempenho operacional do sistema viário existente; [...] 2.3.3 Propostas e Ações [...] As Propostas e Ações constam estruturadas nos sub temas "Urbanização de Vias de Acesso", "Sistema Viário", "Pavimentação Compatível à Exigência da Via", "Estudos Técnicos e Projetos", "Sinalização e Tecnologia" e "Manutenção de Estradas Rurais". [...] 2.3.4 Apontamentos (apresentam descrições sobre a classificação, hierarquização dos sistemas viários) [...] No tocante às vias projetadas e propostas desde 2008 pelo Plano Diretor, recomenda-se que o processo de revisão do citado Plano contemple sua atualização, mapeamento de novas demandas e estudo de viabilidade de implantação.				
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Sim	Sim	Não
-	-	Lei Federal Nº 12.587/2012 Art. 5º		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Sim
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei		Interpretação da lei	
-	-		-	
-	-		-	
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada

Não	Sim	Sim	Não
-			
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
Sim	Não	Sim	Não
-			
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta		Referência indireta
Não	Sim		Sim
	1º Plano Diretor de 1967; Plano Diretor (2008)		Lei Federal Nº 12.587/2012

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 17: Análise individual do parâmetro 7. Implantação e qualificação de calçadas, passeios e áreas de circulação a pé, em Bauru

Parâmetro:	7. Implantação e qualificação de calçadas, passeios e áreas de circulação a pé			
Transcrição do parâmetro	<p>Corpo da lei: Art. 6º O Plano de Mobilidade observará as seguintes diretrizes gerais: [...] II - reconhecer e valorizar os deslocamentos realizados a pé e de bicicleta - modais ativos [...] Art. 7º Para o alcance do objetivo proposto neste Decreto, compete ao Poder Público: I - construir um ambiente estimulante aos meios de transporte ativo; II - implantar infraestrutura adequada e segura para a circulação de pedestres e ciclistas; III - intensificar a fiscalização referente às normas de construção e conservação de passeios; [...] Art. 8º O Poder Executivo deverá publicar, por meio de Decreto, os seguintes textos complementares, conforme respectivos prazos, contados a partir da publicação deste Decreto: I - Plano de Mobilidade a Pé, incluindo Plano de Arborização de Bauru - 12 meses; [...] VII - Programa de qualificação de calçadas - 12 meses.</p>			
	<p>Introdução: -</p>			
	<p>Diagnóstico: Anexo I - 1.1 Bauru e seus modais de transporte [...] Recentemente, Bauru conseguiu aperfeiçoar sua legislação de calçadas e promoveu a revisão de procedimentos para aprovação urbanística [...] Anexo II - Mobilidade Ativa - Mobilidade a pé [...] A infraestrutura necessária para o deslocamento a pé é, essencialmente, os passeios públicos. A Lei Municipal nº 5.825, de 10 de dezembro de 2009, disciplinava o uso do passeio e logradouros da cidade conferindo ao proprietário ou possuidor a construção e manutenção do passeio. [...] Para todos os efeitos, é o último texto elaborado sobre calçadas, apesar de que uma nova lei está em discussão e passando por audiências públicas [...]</p>			
<p>Prognóstico: Anexo I - 2.1 Mobilidade ativa [...] Assim, as propostas que incentivam a escolha por modais ativos compõem um pacote prioritário, que deverão, de forma geral, ofertar melhores condições de calçadas e ciclovias [...] 2.1.1 Objetivos gerais: Remetendo a Lei Federal nº 12.587/2012 foram considerados os seguintes objetivos gerais para a mobilidade ativa: I. Prioridade dos modos de transporte ativos sobre os motorizados; [...] III. Reconhecimento e valorização do transporte a pé [...] Objetivos específicos [...] Com a finalidade de propiciar o devido reconhecimento e de estimular esses meios de locomoção, foram estabelecidos os seguintes objetivos específicos: [...] IV. Implantação de infraestrutura adequada para a circulação de pedestres. [...] 2.1.3 Propostas e ações: Apresenta-se, a seguir, o rol de Propostas e Ações em Mobilidade ativa [...] As Propostas e Ações constam estruturadas nos sub temas "Mobilidade a Pé", "Ciclo mobilidade", "Estatísticas e Sistematização" e "Trilhas Rurais" [...]</p>				
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Sim	Sim	Não
-	-	Lei Federal Nº 12.587/2012		

Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
Sim	Não	Sim	Sim
-			
Análise do parâmetro no documento complementar			
Introdução			
Transcrição do texto			
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	
-	-	-	
-	-	-	
Diagnóstico			
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada
Sim	Não	Sim	Não
-			
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
Sim	Não	Sim	Não
-			
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Não	Sim	Não	
	Lei Municipal N° 5.825/2009	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 18: Análise individual do parâmetro 8. Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas, em Bauru

Parâmetro:	8. Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: Art. 6° O Plano de Mobilidade observará as seguintes diretrizes gerais: [...] II - reconhecer e valorizar os deslocamentos realizados a pé e de bicicleta - modais ativos; [...] Art. 7° Para o alcance do objetivo proposto neste Decreto, compete ao Poder Público: I - constituir um ambiente estimulante aos meios de transporte ativo; II - implantar infraestrutura adequada e segura para a circulação de pedestres e ciclistas; [...] IV - implementar ações de difusão do uso da bicicleta como veículo de transporte; [...] Art. 8° O Poder Executivo deverá publicar, por meio de Decreto, os seguintes textos complementares conforme respectivos prazos, contados a partir da publicação deste Decreto: [...] II - Plano Cicloviário - 12 meses; [...] IV - Estudo para instalação de bicicletários, paraciclos, dentre outras estruturas de apoio - 6 meses.
	Introdução: -
	Diagnóstico: Anexo I - 1.1 Bauru e seus modais de transporte [...] Além da má qualidade detectada nas calçadas do Município, as cicloviárias e outras estruturas cicloviárias também carecem de melhorias [...] Pesquisa realizada no Município de Bauru aponta haver um número significativo de pessoas que se manifestaram dispostas a utilizar a bicicleta para mobilidade ao trabalho [...] Anexo II - Ciclo mobilidade [...] As cicloviárias estão desconectadas, e não funcionam como estímulo à escolha pelo modal. [...]
	Prognóstico: Anexo I - 2.1 Mobilidade ativa [...] Assim, as propostas que incentivam a escolha por modais ativos compõem um pacote prioritário, que deverão, de forma geral, ofertar melhores condições de calçadas e cicloviárias [...] 2.1.1 Objetivos gerais: Remetendo à Lei Federal nº 12.587/2012, foram considerados os seguintes objetivos gerais para a mobilidade ativa: I - Prioridade dos modos de transporte ativos sobre os motorizados; II. Reconhecimento e valorização da bicicleta como meio de transporte urbano [...] 2.1.2 Objetivos específicos [...] Com a finalidade de propiciar o devido reconhecimento e de

estimular esses meios de locomoção, foram estabelecidos os seguintes objetivos específicos: I. Implementação de ações de difusão do uso da bicicleta como veículo de transporte urbano; II. Implantação de infraestrutura segura para a circulação de bicicletas; III. Implantação de infraestrutura para estacionamento e guarda bicicletas [...] 2.1.3 Propostas e ações: Apresenta-se, a seguir, o rol de Propostas e Ações em Mobilidade ativa [...] As Propostas e Ações constam estruturadas nos sub temas "Mobilidade a Pé", "Ciclo mobilidade", "Estatísticas e Sistematização" e "Trilhas Rurais" [...]				
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Sim	Sim	Não
-	-	Lei Federal N° 12.587/2012		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Sim
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
Sim	Não	Sim	Sim	
Apresentação dos locais das ciclovias existentes				
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
-				
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Não	Não	Sim		
		-	Lei Federal N° 12.587/2012	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 19: Análise individual do parâmetro 9. Acessibilidade Universal, em Bauru

Parâmetro:	9. Acessibilidade Universal
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: Art. 2° O Plano de Mobilidade tem por objetivo proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano [...] Art. 5° São Princípios da Política Municipal de Mobilidade de Bauru: I - acessibilidade universal; [...] III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; [...] Art. 6° O Plano de Mobilidade observará as seguintes diretrizes gerais: [...] III - propiciar mobilidade para as pessoas com deficiência ou dificuldade de locomoção;
	Introdução: -
	Diagnóstico: -

Prognóstico: Anexo I - 2.2 Serviços de transporte coletivo urbano - 2.2.3 Propostas e Ações: Reestruturação do transporte coletivo. Ação 5: Instalar sinalização tátil em pontos de parada, e braile nos pontos da área central e próximo a usuários dessa demanda, acompanhado de um estudo preliminar e indicação dos setores e responsáveis pela viabilidade técnica e implantação [...] 2.3 Sistema viário e infraestrutura - 2.3.1 Objetivos Gerais: São objetivos gerais para a reorganização do sistema viário e da circulação: I. Melhorar as condições gerais de acessibilidade e de circulação, contribuindo para a melhoria da qualidade de vida da população e aumento da eficiência da economia urbana [...]				
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Sim	Não	Sim	Sim	Não
Lei Federal N° 12.587/2012 Art. 5°	-	Lei Federal N° 12.587/2012 Art. 5°		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
-	-		-	-
			-	
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
-				
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Não	Não	Sim		
	-	Lei Federal N° 12.587/2012		

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 20: Análise individual do parâmetro 10. Transporte Público Coletivo, em Bauru

Parâmetro:	10. Transporte Público Coletivo
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: Art. 5° São princípios da Política Municipal de Mobilidade de Bauru: [...] III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; [...] Art. 7° Para o alcance do objetivo proposto neste Decreto, compete ao Poder Público: [...] V - rever a rede de linhas de transporte coletivo urbano de passageiros que atende o município; VI - implantar faixas e/ou corredores preferenciais ou exclusivas para o transporte coletivo urbano; VII - implantar serviços de transporte coletivo urbano de passageiros municipal e intermunicipal como uma

<p>rede integrada; [...] IX - qualificar os pontos de parada; [...] Art. 8º O Poder Executivo deverá publicar, por meio de Decreto, os seguintes textos complementares, conforme respectivos prazos, contados a partir da publicação deste Decreto: [...] V - Reorientação do Transporte Coletivo por ônibus - 18 meses [...] Art. 9º Fica instituído o Sistema de Avaliação da Qualidade do Transporte Coletivo, incumbindo ao Poder Público o acompanhamento sistemático dos serviços de transporte público coletivo, da qualidade dos serviços prestados pelas operadoras dos serviços de transporte, visando o estabelecimento de medidas necessárias à promoção de sua contínua melhoria.</p>				
<p>Introdução: -</p>				
<p>Diagnóstico: Anexo I - 1.1 Bauru e seus modais de transporte [...] Os levantamentos realizados pelo Diagnóstico também apontam que o transporte urbano coletivo por ônibus, existente em Bauru, também necessita de investimentos para atrair usuários [...] Anexo II - Sistema de transporte coletivo Urbano: Em 2012 a EMDURB [...] firmou contrato [...] que teve como objetivo a elaboração do Plano de Transporte Coletivo da Cidade de Bauru. No Documento foram apresentadas as alterações operacionais relacionadas a reorganização da rede de transporte coletivo [...] A rede estratégica de transporte coletivo implantada em Bauru é resultado de uma combinação das análises de informações sobre as características dos fluxos das viagens e modelos de rede disponíveis. [...]</p>				
<p>Prognóstico: Anexo I - 2.2 Serviços de transporte coletivo urbano [...] O Plano de Ações para os serviços de transporte coletivo urbano, responsável por importante parcela dos deslocamentos diários realizados na cidade, foi elaborado com base nas informações do diagnóstico que compôs o Estudo para a Remodelagem do Transporte Público, desenvolvido para o Município em 2014 [...] 2.2.1 Objetivos gerais: Em consonância à política nacional, define-se como Objetivos Gerais deste Eixo Temático: I. Prioridade dos modos de transporte coletivo sobre o individual; II. Integração entre os modos de serviços de transporte urbano; III. Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado. [...] 2.2.2 Objetivos específicos: Para orientar as ações municipais, foram estabelecidos os seguintes objetivos específicos: I. Reestruturação e racionalização dos serviços de transporte coletivo por ônibus, a fim de melhorar a oferta e a qualidade dos serviços para os usuários; II. Melhoria da infraestrutura de apoio aos serviços de transporte coletivo; III. Melhoria da gestão pública sobre os serviços de transporte coletivo; IV. Estudos e levantamentos para identificar capacidade e demanda para implantação de novos modais, visando crescimento sustentável do município. [...] 2.2.3 Propostas e ações: Apresenta-se, a seguir, o rol de Propostas e Ações voltadas a aprimorar o Serviço de Transporte Coletivo Urbano [...] As Propostas e Ações constam estruturadas nos subtemas: "Reestruturação do Transporte Coletivo", "Renovação da Frota de Ônibus", "Tecnologia no Transporte" e "Novos modais".</p>				
<p>Análise do parâmetro no corpo da lei</p>				
<p>Transcrição do texto</p>			<p>Conteúdo do parâmetro</p>	
<p>Transcrição direta da lei</p>	<p>Transcrição parcial da lei</p>	<p>Interpretação da lei</p>	<p>Apresentação geral do parâmetro</p>	<p>Apresentação parcial do parâmetro</p>
<p>Sim</p>	<p>Não</p>	<p>Sim</p>	<p>Sim</p>	<p>Não</p>
<p>Lei Federal Nº 12.587/2012 Art. 5º</p>	<p>-</p>	<p>Lei Federal Nº 12.587/2012 Art. 5º</p>		
<p>Abordagem territorial</p>			<p>Apresentação do parâmetro</p>	
<p>Forma difusa</p>	<p>Forma setorizada</p>		<p>Diretriz</p>	<p>Proposta</p>
<p>Sim</p>	<p>Não</p>		<p>Sim</p>	<p>Sim</p>
<p>-</p>				
<p>Análise do parâmetro no documento complementar</p>				
<p>Introdução</p>				
<p>Transcrição do texto</p>				
<p>Transcrição direta da lei</p>	<p>Transcrição parcial da lei</p>	<p>Interpretação da lei</p>		
<p>-</p>	<p>-</p>	<p>-</p>		
<p>-</p>	<p>-</p>	<p>-</p>		
<p>Diagnóstico</p>				
<p>Conteúdo do parâmetro</p>			<p>Abordagem territorial</p>	

Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada
Sim	Não	Sim	Não
-			
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
Sim	Não	Sim	Não
-			
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Não	Não	Sim	
		Lei Federal N° 12.587/2012	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 21: Análise individual do parâmetro 11. Tipos de serviço de transporte público coletivo, em Bauru

Parâmetro:	11. Tipos de serviço de transporte público coletivo			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
-	-	-	-	
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
-	-	-	-	
-				
Prognóstico				
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro		
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
-	-	-	-	

-		
Referência de outras legislações		
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta
Sim	Não	Não
	-	-

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 22: Análise individual do parâmetro 12. Priorização do transporte público, em Bauru

Parâmetro:	12. Priorização do transporte público			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: Art. 2º O Plano de Mobilidade tem por objetivo proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os modos de transporte coletivo e modais ativos [...] Art. 6º O Plano de Mobilidade observará as seguintes diretrizes gerais: I - priorizar os modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado; [...] IV - priorizar a circulação dos ônibus do transporte público coletivo urbano de passageiros no uso do sistema viário; [...] Art. 7º Para o alcance do objetivo proposto neste Decreto, compete ao Poder Público: [...] VI - implantar faixas e/ou corredores preferenciais ou exclusivas para o transporte coletivo urbano; [...] VIII - implantar medidas de prioridade para a circulação do transporte coletivo urbano de passageiros.			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: Anexo I - 2.2 Serviços de transporte coletivo urbano - 2.2.1 Objetivos gerais: Em consonância à política nacional, define-se como Objetivos Gerais deste Eixo Temático: I. Prioridade dos modos de transporte coletivo sobre o individual [...] Anexo I - 2.3 Sistema viário e infraestrutura - 2.3.2 Objetivos específicos: São Objetivos específicos para os investimentos no sistema viário: [...] III. Prioridade aos modais ativos de mobilidade e ao transporte coletivo [...]			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Sim	Sim	Sim	Não
-	Lei Federal Nº 12.587/2012	Lei Federal Nº 12.587/2012		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei		Interpretação da lei	
-	-		-	
-	-		-	
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
-	-		-	-
-			-	
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	

Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
Sim	Não	Sim	Não
-	-	-	-
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Não	Não	Sim	
-	-	Lei Federal N° 12.587/2012	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 23: Análise individual do parâmetro 13. Política tarifária, em Bauru

Parâmetro:	13. Política tarifária			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: Art. 5° São princípios da Política Municipal de Mobilidade de Bauru: [...] VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços.			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: Anexo II - Sistema de transporte coletivo urbano: [...] Com relação aos sistemas de tecnologia da informação, em Bauru, seu uso teve início com a implantação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica em 2004, que permitiu o uso de cartões eletrônicos para o pagamento de passagens. Dessa forma é que se torna possível a política tarifária de integração com valores diferenciados, tarifa de entre pico, além da tarifa comum e tarifas com descontos.			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Sim	Não	Sim
-	-	Lei Federal N° 12.587/2012		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
Sim	Não	Sim	Não	
-	-	-	-	
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Tipo de transcrição do texto				
Transcrição direta da lei		Transcrição parcial da lei		Interpretação da lei
-		-		-
-		-		-
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
Não	Sim		Sim	Não
-	-		-	-
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
-	-	-	-	
-	-	-	-	

Referência de outras legislações		
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta
Não	Não	Sim
	-	Lei Federal N° 12.587/2012

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 24: Análise individual do parâmetro 14. Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados, em Bauru

Parâmetro:	14. Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: Art. 6° O Plano de Mobilidade observará as seguintes diretrizes gerais: [...] VII - promover a coordenação e integração dos diversos modos de transporte.			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: Anexo I - 2.1 Mobilidade ativa [...] Assim, as propostas que incentivam a escolha por modais ativos compõem um pacote prioritário, que deverão [...] além de integração com o transporte público coletivo. [...] 2.2 Serviços de transporte coletivo urbano - 2.2.1 Objetivos gerais: Em consonância à política nacional, define-se como Objetivos Gerais deste Eixo Temático: [...] II. Integração entre os modos e serviços de transporte Urbano. [...]			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Sim	Não	Sim
-	-	Lei Federal N° 12.587/2012		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
Sim	Não	Sim	Não	
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
-	-	-	-	
-		-		
Prognóstico				
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro		
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
Sim	Não	Sim	Não	
-				
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		

Não	Não	Sim
	-	Lei Federal N° 12.587/2012

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 25: Análise individual do parâmetro 15. Transporte Escolar, em Bauru

Parâmetro:	15. Transporte Escolar			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
	-			
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
-	-		-	-
			-	
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
	-			
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Sim	Não	Não		
	-	-		

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 26: Análise individual do parâmetro 16. Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural, em Bauru

Parâmetro:	16. Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural	
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -	
	Introdução: -	

Diagnóstico: -				
Prognóstico: Anexo I - 2.3 Sistema viário e infraestrutura - 2.3.3 Propostas e Ações [...] As Propostas e Ações constam estruturadas nos sub temas "Urbanização de Vias de Acesso", "Sistema Viário", "Pavimentação Compatível à Exigência da Via", "Estudos Técnicos e Projetos", "Sinalização e Tecnologia" e "Manutenção de Estradas Rurais". [...] Proposta: Manutenção de estradas rurais: Promover a manutenção periódica das estradas rurais, assegurando trânsito desimpedido entre meios urbano e rural.				
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
-	-		-	-
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Sim	Não	Não		

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 27: Análise individual do parâmetro 17. Serviços de transporte individual motorizado, em Bauru

Parâmetro:	17. Serviços de transporte individual motorizado
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -
	Introdução: -
	Diagnóstico: Anexo I - 1.1 Bauru e seus modais de transporte [...] Quanto às modalidades de transporte automotor privado, destaca-se em Bauru a recém chegada dos serviços de transporte por aplicativos, como o UBER, que em menos de um ano a cidade já despertou adeptos e vem crescendo exponencialmente, devendo gerar a adaptação dos serviços prestados por táxis e mototáxis. O fato motivou a recente regulamentação do serviço [...]
	Prognóstico: -

Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
	-			
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
Não	Sim	Sim	Não	
			-	
Prognóstico				
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro		
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
-	-	-	-	
	-			
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Sim	Não	Não		
	-	-		

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 28: Análise individual do parâmetro 18. Tipos de serviços de transporte individual motorizado, em Bauru

Parâmetro:	18. Tipos de serviços de transporte individual motorizado			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: Anexo I - 1.1 Bauru e seus modais de transporte [...] Quanto às modalidades de transporte automotor privado, destaca-se em Bauru a recém chegada dos serviços de transporte por aplicativos, como o UBER, que em menos de um ano a cidade já despertou adeptos e vem crescendo exponencialmente, devendo gerar a adaptação dos serviços prestados por táxis e mototáxis. O fato motivou a recente regulamentação do serviço [...]			
	Prognóstico:			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-		

Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
-	-	-	-
Análise do parâmetro no documento complementar			
Introdução			
Transcrição do texto			
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	
-	-	-	
-	-	-	
Diagnóstico			
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada
Não	Sim	Sim	Não
-			
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
-	-	-	-
-			
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Sim	Não	Não	
-			

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 29: Análise individual do parâmetro 19. Áreas de estacionamentos públicos e privados, em Bauru

Parâmetro:	19. Áreas de estacionamentos públicos e privados			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: Anexo I - 1.2 Sistema viário e ocupação urbana [...] A quantidade disponível de estacionamento nas vias da cidade é outro problema que não pode ser ignorado. [...] A verdade é que, com tantos veículos nas vias, a tendência é de diminuição desses locais para a efetiva melhora nos fluxos, e não o aumento de vagas. [...] Anexo II - Transporte individual / Inventário de estacionamentos: [...] Existe um controle de estacionamentos nas vias públicas, com objetivo de regularizar e estimular maior rotatividade desses veículos na área central e algumas áreas com grandes equipamentos. [...] A primeira legislação que cria as atuais Área Azul e Área Verde é datada de 1978. A lei número 2.074 criou a "Zona Azul", considerando-a como área especial de estacionamento, sob tarifa [...] Através do Decreto 8.620/1999, é criada a Área Verde, diferenciando-se da Azul em seu tempo de permanência. [...] Através da Lei Municipal nº 4.820/2002, são modificadas algumas das destinações das tarifas recolhidas, passando a ser revertida em sua integração ao custo do sistema e desenvolvimento do sistema viário. [...] Para além da área central, poucos são os instrumentos de regulamentação de estacionamento em vias públicas.			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-

-	-	-		
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro		
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
-	-	-	-	
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
Sim	Não	Sim	Sim	
Área central				
Prognóstico				
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro		
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
-	-	-	-	
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Não	Sim	Não		
	Lei N° 2.074/1978; Decreto N° 8.620/1999; Lei Municipal N° 4.820/2002	-		

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 30: Análise individual do parâmetro 20. Instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado, em Bauru

Parâmetro:	20. Instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: Art. 6° O Plano de Mobilidade observará as seguintes diretrizes gerais: [...] V - criar medidas de desestímulo à utilização do transporte individual;			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Sim	Não	Não	Sim	Não
Lei Federal N° 12.587/2012	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
Sim	Não	Sim	Não	

Análise do parâmetro no documento complementar			
Introdução			
Transcrição do texto			
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	
-	-	-	
-	-	-	
Diagnóstico			
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada
-	-	-	-
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
-	-	-	-
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Não	Não	Sim	
	-	Lei Federal Nº 12.587/2012	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 31: Análise individual do parâmetro 21. Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada, em Bauru

Parâmetro:	21. Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
-	-	-	-	
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		

Diagnóstico			
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada
-	-	-	-
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
-	-	-	-
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Sim	Não	Não	
	-	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 32: Análise individual do parâmetro 22. Transporte de carga, em Bauru

Parâmetro:	22. Transporte de carga			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: Anexo I - 1.1 Bauru e seus modais de transporte [...] O transporte de carga também está regulamentado em Bauru, com determinações de vagas e horários de utilização, principalmente na região central e centro expandido (Altos da Cidade). [...] Anexo II - Transporte de cargas: A operação de carga e descarga de mercadorias no Município está regulamentada pelo Decreto N° 11.096, de 01 de dezembro de 2009 [...]			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
Não	Sim		Sim	Sim
Centro e centro expandido				

Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
-	-	-	-
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Não	Sim	Não	
	Decreto N° 11.0962009	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 33: Análise individual do parâmetro 23. Indicação de elaboração de planos complementares de mobilidade urbana, em Bauru

Parâmetro:	23. Indicação de elaboração de planos complementares de mobilidade urbana			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: Art. 8° O Poder Executivo deverá publicar, por meio de Decreto, os seguintes textos complementares, conforme respectivos prazos, contados a partir da publicação deste Decreto: I - Plano de Mobilidade a Pé, incluindo Plano de Arborização de Bauru - 12 meses; II - Plano Cicloviário - 12 meses; III - Plano de Orientação de Tráfego - 18 meses; IV - Programa de Segurança Viária e Redução de Acidentes - 19 meses; V - Reorientação do Transporte Coletivo por ônibus - 18 meses; VI - Estudo para instalação de bicicletários, paraciclos, dentre outras estruturas de apoio - 6 meses; VII - Programa de qualificação de calçadas - 12 meses; VIII - Regulamentação do Observatório de Mobilidade Urbana de Bauru - 6 meses.			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Sim	Sim	Não
-	-	Lei Federal N° 12.587/2012		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
Sim	Não	Não	Sim	
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
-	-	-	-	
-				
Prognóstico				

Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
-	-	-	-
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Sim	Não	Não	
	-	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 34: Análise individual do parâmetro 24. Polos geradores de viagens, em Bauru

Parâmetro:	24. Polos geradores de viagens			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-		
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro		
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
-	-	-	-	
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
-	-	-	-	
Prognóstico				
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro		
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
-	-	-	-	
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Sim	Não	Não		
	-	-		

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 35: Análise individual do parâmetro 25. Relatório ou estudo de Impacto de Trânsito, em Bauru

Parâmetro:	25. Relatório ou estudo de Impacto de Trânsito			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
-	-		-	-
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Sim	Não	Não		
	-	-		

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 36: Análise individual do parâmetro 26. Relatório ou estudo de Impacto Ambiental, em Bauru

Parâmetro:	26. Relatório ou estudo de Impacto Ambiental		
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -		
	Introdução: -		
	Diagnóstico: -		
	Prognóstico: -		
Análise do parâmetro no corpo da lei			

Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei		Transcrição parcial da lei		Interpretação da lei
-		-		-
-		-		-
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro		Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada
-		-	-	-
			-	
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
			-	
Referência de outras legislações				
Ausência de referência		Referência direta		Referência indireta
Sim		Não		Não
		-		-

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 37: Análise individual do parâmetro 27. Relatório ou estudo de Impacto de Vizinhança, em Bauru

Parâmetro:	27. Relatório ou estudo de Impacto de Vizinhança			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: Anexo I - 1.2 Sistema viário e ocupação urbana [...] Hoje a lei vigente permite a construção de edifícios de grande concentração populacional em qualquer via, sem articulação com estudos de mobilidade urbana. Há apenas a exigência de Estudo de Impacto de Vizinhança, que passou a ser aplicado a partir de 2015, e que tem como finalidade identificar os impactos de empreendimentos e propor medidas para sua mitigação [...]			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-		

Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
-	-	-	-
Análise do parâmetro no documento complementar			
Introdução			
Transcrição do texto			
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	
-	-	-	
-	-	-	
Diagnóstico			
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada
Não	Sim	Sim	Não
-			
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
-	-	-	-
-			
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Não	Não	Sim	
-		Lei Municipal N° 6.626/2015	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 38: Análise individual do parâmetro 28. Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do plano de mobilidade urbana, em Bauru

Parâmetro:	28. Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do plano de mobilidade urbana
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: Art. 11 As avaliações, revisões e atualizações do Plano de Mobilidade Urbana ocorrerão em prazo não superior a 10 (dez) anos, serão precedidas da realização de diagnóstico e deverão contemplar minimamente: I - Análise da situação da mobilidade urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte, incluída a avaliação do progresso de indicadores de desempenho; e II - Avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários que deverão considerar prognósticos de curto, médio e longo prazo.
	Introdução: -
	Diagnóstico: -
	Prognóstico: Anexo I - 4 Gestão e atualização do plano de mobilidade [...] O acompanhamento da implementação do Plano de Mobilidade ficará sob gestão do Planejamento Urbano do Município (atualmente a SEPLAN - Secretária de Planejamento), como extensão de sua responsabilidade sobre o planejamento e elaboração dos diversos planos municipais; e, para isso, deverá ter grupo formalmente constituído por representantes das secretarias municipais diretamente envolvidas, com atribuição específica de efetivar atividades e ações necessárias [...] "Observatório da mobilidade". Tem realizado monitoramento e verificação da efetividade da política de mobilidade no município, com aferição dos seus resultados, e coleta ou produção de dados e informações de forma constante, de fontes primárias e secundárias, que permitam aferir o alcance dos objetivos estratégicos propostos no Plano de Mobilidade. [...] Sua função será a de monitorar, produzir e difundir informações sistêmicas sobre a mobilidade urbana de Bauru. Para isso, deverá ter disponível estrutura para atuar na coleta de dados, sistematização, produção de

informação e análise de resultados com o propósito de monitorar a execução e resultados das ações propostas. [...]				
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Sim	Não	Sim	Sim	Não
Lei Federal Nº 12.587/2012 - art. 24º XI	-	Lei Federal Nº 12.587/2012 - art. 24º XI		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
	-			
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
-	-		-	-
			-	
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
	-			
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Não	Sim	Sim		
	Lei Federal Nº 12.587/2012	Lei Federal Nº 12.587/2012		

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 39: Análise individual do parâmetro 29. Mobilidade inteligente, em Bauru

Parâmetro:	29. Mobilidade Inteligente
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: Art. 5º São princípios da Política Municipal de Mobilidade de Bauru [...] II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; [...] Art. 6º O Plano de Mobilidade observará as seguintes diretrizes gerais: [...] VI - estimular o uso de combustíveis renováveis e menos poluentes, reduzindo impactos ambientais da mobilidade urbana;
	Introdução: -
	Diagnóstico: Anexo II - Sistema de transporte coletivo urbano: [...] Nos tempos atuais, uma nova ponte tecnológica no transporte coletivo vem se estabelecendo [...] Em Bauru, o monitoramento foi implantado através de equipamentos da empresa Transdata em 2013 nos ônibus e em centrais de controle operacional nas empresas operadoras. Também já está disponível ao usuário, o aplicativo Moovit para uso em smartphones [...]
	Prognóstico: Anexo I - 2.2 Serviços de Transporte Coletivo Urbano - 2.2.3 Propostas e

Ações: Renovação da Frota de Ônibus - Ação 4: Incentivar estudos sobre a viabilidade da circulação de veículos menos poluentes (Incluindo a possibilidade da troca da frota para garantir percentual de matriz energética limpa.) [...] Tecnologia no transporte: Aplicar tecnologia para tornar o transporte público mais eficiente e eficaz (todas as ações) [...] Novos modais: Planejar e priorizar o transporte público, sustentável e moderno para o futuro, com estudo de viabilidade de novos modais.				
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Sim	Sim	Não	Não	Sim
Lei Federal N° 12.587/2012	Lei Federal N° 12.587/2012	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei		Interpretação da lei	
-	-		-	
-	-		-	
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
Não	Sim		Sim	Não
-				
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
-				
Referência de outras legislações				
Ausência de referência		Referência direta		Referência indireta
Não		Sim		Sim
		Lei Federal N° 12.587/2012	Lei Federal N° 12.587/2012	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 40: Análise individual do parâmetro 30. Mudança comportamental, em Bauru

Parâmetro:	30. Mudança comportamental
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -
	Introdução: -
	Diagnóstico: Anexo I - 1.1 Bauru e seus modais de transporte [...] Além das propostas e ações de implementação de infraestrutura e oferta de segurança, há de se criar programas de educação que estimulem o cidadão a perceber essas melhorias, e a quebrar o paradigma em sua compreensão do espaço público e meios de transportes e seus pré-conceitos. [...]
	Prognóstico: Anexo I - 2.1 Modais ativos [...] No entanto, é fundamental melhorar as condições de uso desses modos e incentivar que mais pessoas façam suas viagens a pé ou de bicicleta. [...]

Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
	-			
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
Sim	Não	Sim	Não	
			-	
Prognóstico				
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro		
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
Sim	Não	Sim	Não	
	-			
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Sim	Não	Não		
	-	-		

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 41: Análise individual do parâmetro 31. Estruturação institucional, em Bauru

Parâmetro:	31. Estruturação institucional
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -
	Introdução: -
	Diagnóstico: Anexo II - Transporte Urbano - Gestão do Sistema de Mobilidade em Bauru (Apresentação do histórico de empresas responsáveis pelo desenvolvimento urbano da cidade).
	Prognóstico: Anexo I - 4 Gestão e atualização do plano de mobilidade: Atualmente, a gestão do Sistema de Trânsito e Mobilidade é feito por diversos órgãos Municipais, e em alguns pontos, por órgãos Estaduais e Federais. [...] O acompanhamento da implementação do Plano de Mobilidade ficará sob gestão do Planejamento Urbano do Município (atualmente a SEPLAN - Secretária de Planejamento), como extensão de sua responsabilidade sobre o planejamento e elaboração dos diversos planos municipais; e, para isso, deverá ter grupo formalmente constituído por representantes das secretarias municipais diretamente envolvidas, com atribuição específica de efetivar atividades e ações necessárias [...] "Observatório da Mobilidade". Tem realizado monitoramento e verificação da efetividade da política de mobilidade no município, com aferição dos seus resultados, e coleta ou produção de dados e informações de forma constante, de fontes

	primárias e secundárias, que permitam aferir o alcance dos objetivos estratégicos propostos no Plano de Mobilidade. [...]			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
-	-		-	-
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
Não	Sim		Sim	Não
			-	
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
-	-		Sim	Não
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Não	Sim	Não		
	Lei Municipal N° 2.166/2979; Lei Municipal N° 2.637/1986; Lei Municipal N° 3.570/1993; Lei Municipal N° 5.423/2007; Lei Municipal N° 2.735/1987	-		

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 42: Análise individual do parâmetro 32. Presença de Conselho de Trânsito ou Mobilidade, em Bauru

Parâmetro:	32. Presença de Conselho de Trânsito ou Mobilidade			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: Parágrafo único. A avaliação do progresso dos indicadores de desempenho [...] com a obrigação de serem divulgados (relatórios anuais e avaliação) no endereço eletrônico da Prefeitura, e apresentados ao Conselho Municipal de Mobilidade - CNM			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição	Transcrição	Interpretação	Apresentação geral do	Apresentação parcial

direta da lei	parcial da lei	da lei	parâmetro	do parâmetro
Não	Sim	Não	Não	Sim
-	Lei Federal N° 12.587/2012	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei		Transcrição parcial da lei		Interpretação da lei
-		-		-
-		-		-
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
-	-		-	-
			-	
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
-				
Referência de outras legislações				
Ausência de referência		Referência direta		Referência indireta
Não		Não		Sim
		-		Lei Federal N° 12.587/2012

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Apêndice 3 Avaliação individual dos parâmetros: PlanMob Franca

Quadro 43: Análise individual do parâmetro 1. Princípios da PNMU, em Franca

Parâmetro:	1 Princípios da PNMU			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: 2. Da Política Nacional de Mobilidade Urbana: "A Política Nacional de Mobilidade Urbana foi instituída pela Lei N° 12.587/2012 ... Está fundamentada, em conformidade com o Art. 5°, nos seguintes princípios...".			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
Sim	Não	Não		
Lei Federal N° 12.587/2012 - Art. 5°	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma territorial	
-	-	-	-	
Prognóstico				
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro		
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
-	-	-	-	
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Não	Sim	Não		
	Lei Federal N° 12.587/2012	-		

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 44: Análise individual do parâmetro 2. Objetivos da PNMU, em Franca

Parâmetro:	2. Objetivos da PNMU		
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -		
	Introdução: 2. Da Política Nacional de Mobilidade Urbana: "A Lei 12.587/2012 estabelece os objetivos a serem atingidos pelo ente político responsável pelo desenvolvimento e		

	implantação do Plano de Mobilidade. São eles: ...".			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição indireta da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição indireta da lei		Interpretação da lei	
Sim	Não		Não	
Lei Federal Nº 12.587/2012 - Art. 7º	-		-	
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
-	-		-	-
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta		Referência indireta	
Não	Sim		Não	
	Lei Federal Nº 12.587/2012		-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 45: Análise individual do parâmetro 3. Diretrizes da PNMU, em Franca

Parâmetro:	3. Diretrizes da PNMU			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: 2. Da Política Nacional de Mobilidade Urbana: "As diretrizes fixadas pela Lei que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana priorizam ... são as seguintes as diretrizes a serem buscadas no Plano a ser desenvolvido pelo ente público ...".			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro

-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei		Transcrição parcial da lei		Interpretação da lei
Sim		Não		Não
Lei Federal N° 12.587/2012 - Art. 6°		-		-
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro		Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorial
-		-	-	-
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa		Forma setorizada	Diretriz	Proposta
-		-	-	-
Referência de outras legislações				
Ausência de referência		Referência direta		Referência indireta
Não		Sim		Não
		Lei Federal N° 12.587/2012		-

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 46: Análise individual do parâmetro 4. Planejamento integrado, em Franca

Parâmetro:	4. Planejamento integrado
Transcrição do parâmetro	<p>Corpo da lei: "Art. 3° - O PlanMob Franca abrange como diretrizes: ... XIV. articular as diferentes políticas e ações de mobilidade urbana, abrangendo os três níveis da federação e seus respectivos órgãos técnicos;"</p> <p>Introdução: 1. Do planejamento urbano: "A regulamentação das funções sociais da cidade foi inserida no sistema jurídico brasileiro pelo Estatuto da Cidade ... II. planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município ..." "... o Plano Diretor depende de sincronia e harmonização com os demais instrumentos de planejamento de outras esferas da administração ..." "Por isso ... o planejamento deve gerar uma interface entre o PDU, Plano Diretor Urbana, com as Leis de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e com o Orçamento Anual (LOA), de acordo com o Art. 40, § 1° do Estatuto da Cidade..."; 2. Da Política Nacional de Mobilidade Urbana: "As diretrizes fixadas pela Lei que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana ... 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 dos entes federativos ...".</p> <p>Diagnóstico: 6 Da legislação municipal existente sobre os elementos que compõem a mobilidade urbana "O Artigo 6° do PDMF atribui à Administração Municipal o dever de ordenar o território para atender às funções econômicas e sociais da cidade, de modo a compatibilizar o desenvolvimento urbano com o uso e ocupação do solo, com as condições ambientais, com a capacidade do sistema viário e com a oferta de transportes, de saneamento básico e demais serviços urbanos, bem como com as vocações do Município."</p>

"... o PDMF prevê a necessidade de se desenvolver programas de gestão integrada entre as diversas áreas da cidade, devendo, para tanto, ser considerada a relação que tais programas possuem com o sistema viário estrutural."				
Prognóstico: -				
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Sim	Não	Sim
-	-	Lei Federal N° 12.587/2012 Art. 6°		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei		Interpretação da lei	
Sim	Não		Não	
Lei Federal 10.257/2001; Lei Federal N° 12.587/2012 Art. 6°	-		-	
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
Sim	Não		Sim	Não
-				
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
-				
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta		Referência indireta	
Não	Sim		Não	
	Lei Federal 10.257/2001 (Estatuto da Cidade); Lei Federal N° 12.587/2012 Art. 6°; Lei Complementar 050/2003		-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 47: Análise individual do parâmetro 5. Circulação viária – segurança e humanização, em Franca

Parâmetro:	5. Circulação viária – segurança e humanização
Transcrição do parâmetro	<p>Corpo da lei: "Art. 3° O PlanMob Franca abrange como diretrizes: XVII. implantar dispositivos de redução da velocidade e acalmamento de tráfego nas vias locais, bem como as faixas elevadas para a travessia de pedestres;" "Art. 4° - Os objetivos do PlanMob Franca são: I. Melhoria das condições de mobilidade da população, com conforto, segurança e modicidade, incluindo os grupos de mobilidade reduzida;"</p> <p>Introdução: 2. Da Política Nacional de Mobilidade Urbana: "Finalmente, o Art. 24 da Lei</p>

12.587 (2012) estabelece ... deverá contemplar os seguintes objetivos, princípios e diretrizes: ... II. a circulação viária ...".				
<p>Diagnóstico: 4.5.14 Sistema semafórico; 4.6. Análise da circulação viária e estacionamentos: "... apresenta as condições gerais do sistema viário na Área Central, com ênfase para as vias com maiores fluxos de tráfego."; 4.6.2 Sistema viário (centro) "... aos deslocamentos a pé, o problema decisivo para a segurança é a travessia de vias." "Na área central, por ser uma região com grandes volumes de tráfego e pedestres, noticiam-se alguns acidentes de trânsito. ... Participar destaque merece ser dado à falta de segurança nas faixas para travessias de pedestres na área central."; 5.1 Projeto calçada segura "O Projeto Calçada Segura tem por objetivo principal promover a acessibilidade universal, principalmente às pessoas portadoras de necessidades especiais e pessoas com mobilidade reduzida, proporcionando segurança aos pedestres que por ela transitam."; 5.3 Recapeamento e sinalização de vias "A prefeitura de Franca vem realizando um trabalho contínuo de recapeamento e posterior sinalização das vias, proporcionando qualidade e segurança a quem faz uso do transporte motorizado, evitando assim acidentes e prejuízos de manutenção dos veículos."; 5.4 Instalação de câmeras de monitoramento "O município de Franca, conta hoje com 48 câmeras de monitoramento das vias espalhadas no centro e principais corredores comerciais e viários, com o objetivo de oferecer segurança aos pedestres, paralelamente ao monitoramento do trânsito local."; Tema presente nas pesquisas do Item 8 Diagnóstico - Pesquisa de opinião - Resultados (Área central).</p> <p>Prognóstico: 9.1 Calçada verde, segura e acessível "Tendo como objetivo propor melhoras na locomoção e incentivar as pessoas a andar a pé, a Prefeitura Municipal de Franca desenvolve o Programa Calçada Segura, com a construção ou a restauração das calçadas dos entornos de edificações e áreas públicas, proporcionando a acessibilidade e segurança."; 9.6.6 Estudo de tráfego – Prognóstico.</p>				
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Sim	Não	Sim
-	-	Lei Federal N° 12.587/2012 Art. 24°		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
Sim	Não	Não		
Lei Federal N° 12.587/2012 Art. 24°	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
Sim	Não	Sim	Sim	
Área central				
Prognóstico				
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro		
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
Sim	Não	Sim	Sim	

-		
Referência de outras legislações		
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta
Não	Sim	Não
	Lei Federal Nº 12.587/2012 Art. 24º	-

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 48: Análise individual do parâmetro 6. Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação, em Franca

Parâmetro:	6. Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 3º O PlanMob Franca abrange como diretrizes: ... IV. completar, ajustar e melhorar o sistema viário em especial nas áreas de urbanização incompleta, visando sua estruturação e ligação interbairros;"			
	Introdução: 3.2 Papel do Sistema Viário (Item de conceituação teórica).			
	Diagnóstico: 4.5.4 Vias e rodovias municipais e estaduais "O Sistema viário do município compõe-se de Urbano e Rural, estruturados de acordo com a seguinte hierarquia viária: ..."; 4.5.5 Principais vias e eixos viários (mapa); 4.5.14 Sistema semaforico; 4.5.18 Sistema de monitoramento de tráfego; 4.5.20 Volume de tráfego na região central (centro) "... O trânsito de Franca ultrapassou todos os limites, deixou de ser um simples problema do poder público, para ser motivo de crise para todos. ..."; 4.6 Análise da circulação viária e estacionamentos "... Macro atividade: Análise da Mobilidade para o Projeto de Requalificação da Área Central e apresenta as condições gerais do Sistema Viário na Área Central ..."; 4.6.2 Sistema viário (área central); 6 Da legislação municipal existente sobre os elementos que compõem a mobilidade urbana "O Artigo 9º (PDMF) Divide estruturalmente o sistema viário ...".			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Sim	Não	Sim
-	-	Lei Federal Nº 12.587/2012		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
	-			
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
Não	Não	Sim		
-	-	Lei Federal Nº 12.587/2012		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
Sim	Não	Sim	Sim	
			Área central	
Prognóstico				

Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
Sim	Não	Não	Sim
Diversos pontos apresentados em mapa			
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Não	Sim	Não	
	Lei Complementar 050/2003	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 49: Análise individual do parâmetro 7. Implantação e qualificação de calçadas, passeios e áreas de circulação a pé, em Franca

Parâmetro:	7. Implantação e qualificação de calçadas, passeios e áreas de circulação a pé			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 3º - O PlanMob Franca abrange como diretrizes: ... XVII. implantar dispositivos de redução da velocidade e acalmamento do tráfego nas vias locais, bem como as faixas elevadas para a travessia de pedestres; ..." "Art. 4º - Os objetivos do PlanMob Franca são: ... IX. Implantação do Projeto Calçada Segura e Calçada Segura Acessível;"			
	Introdução: 3.4.1.1 Circulação das pessoas no sistema viário (Conceituação teórica).			
	Diagnóstico: 4.5.22 Lombo-faixas "... trazendo mais segurança aos pedestres ..."; 4.6.2 Sistema viário (área central) "... aos deslocamentos a pé, o problema decisivo para a segurança é a travessia de vias."; 5.1 Projeto calçada segura "O Projeto Calçada Segura tem por objetivo principal promover a acessibilidade universal, principalmente às pessoas portadoras de necessidades especiais e pessoas com mobilidade reduzida, proporcionando segurança aos pedestres que por ela transitam."; 5.6 Instalação de lombo faixas "Como medida para reduzir a velocidade nas vias de alto tráfego e priorizar a travessia do pedestre promovendo não somente a acessibilidade, mas a segurança ..."; 6 Da legislação municipal existente sobre os elementos que compõem a mobilidade urbana "Os passeios, segundo o Artigo 56 do Plano Viário, deverão ser longitudinalmente paralelos ..." "... o Plano Viário estabelece a obrigatoriedade de se construir calçadas mistas com ajardinamento, assim denominada de Calçada Verde."; Tema presente nas pesquisas do Item 8 Diagnóstico - Pesquisa de opinião - Resultados (Área central).			
	Prognóstico: 9.1 Calçada verde, segura e acessível "Tendo como objetivo propor melhoras na locomoção e incentivar as pessoas a andar a pé, a Prefeitura Municipal de Franca desenvolve o Programa Calçada Segura, com a construção ou a restauração das calçadas dos entornos de edificações e áreas públicas, proporcionando a acessibilidade e segurança.".			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Sim	Não	Sim
-	-	Lei Federal Nº 12.687/2012		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
Sim	Não	Sim	Sim	
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
Não	Não	Sim		
-	-	Lei Federal Nº 12.687/2012		

Diagnóstico			
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada
Sim	Não	Sim	Sim
Área central			
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
Sim	Não	Sim	Não
-			
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Não	Não	Sim	
	-	Lei Complementar 057, de 18 de agosto de 2003 (Art. 56)	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 50: Análise individual do parâmetro 8. Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas, em Franca

Parâmetro:	8. Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 3º - O PlanMob Franca abrange como diretrizes: ... II. promover os modos não motorizados como meio de transporte urbano, em especial o uso de bicicletas, por meio da criação de uma rede estrutural cicloviária; ... VI. complementar, ajustar e melhorar o sistema cicloviário; ..." "Art. 4º - Os objetivos do PlanMob Franca são: ... X. Criação de ciclofaixas, bicicletários e paraciclos; ...".			
	Introdução: 3.4.1.2 Bicicleta (Conceituação teórica).			
	Diagnóstico: 5.2 Ciclovias / Ciclofaixas; 5.2.1 Ciclovias existentes (levantamento); 6 Da legislação municipal existente sobre os elementos que compõem a mobilidade urbana "... para o Plano Viário o Sistema Cicloviário de Franca é composto do conjunto de ciclovias e ciclofaixas, bem como a sinalização específica, dos estacionamentos e bicicletários necessários à criação de uma infraestrutura segura para circulação de bicicleta."; Tema presente nas pesquisas do Item 8 Diagnóstico - Pesquisa de opinião - Resultados (Área central).			
	Prognóstico: 9.2 Criação de novas ciclovias, ciclofaixas, bicicletários e paraciclos.			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Sim	Sim	Não
-	-	Lei Federal N° 12.587/2012 Art. 6º		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
Sim	Não	Sim	Não	
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
Não	Não	Sim		

-	-	Lei Federal N° 12.587/2012 Art. 6°	
Diagnóstico			
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada
Sim	Não	Sim	Sim
		Área central	
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
Sim	Sim	Não	Sim
Área central, Polos industriais			
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Não	Não	Sim	
	-	Lei Complementar N° 57/2003; Lei Federal N° 12.587/2012	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 51: Análise individual do parâmetro 9. Acessibilidade Universal, em Franca

Parâmetro:	9. Acessibilidade Universal			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 3° - O PlanMob Franca abrange como diretrizes: ... XX. prever a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade; ..."; "Art. 4° - Os objetivos do PlanMob Franca são: I. Melhoria das condições de mobilidade da população, com conforto, segurança e modicidade, incluindo os grupos de mobilidade reduzida; II. Homogeneização das condições de macro acessibilidade entre diferentes regiões do Município; ... XI. Implantação de sinalização horizontal e vertical Acessíveis;".			
	Introdução: 2: "... o Art. 24 da Lei 12.587 (2012) estabelece que "o Plano de Mobilidade Urbana ... deverá contemplar os seguintes objetivos, princípios e diretrizes: ... IV. a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;".			
	Diagnóstico: 6 Da legislação municipal existente sobre os elementos que compõem a mobilidade urbana "... Artigo 3° do Plano Diretor do Município de Franca apresenta as seguintes diretrizes: ... garantia de aplicação da Lei Federal n° 10.098, de 29 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida e dá outras providências, com revisão da legislação existente.".			
	Prognóstico: 9.1 Calçada verde, segura e acessível "Tendo como objetivo propor melhoras na locomoção e incentivar as pessoas a andar a pé, a Prefeitura Municipal de Franca desenvolve o Programa Calçada Segura, com a construção ou a restauração das calçadas dos entornos de edificações e áreas públicas, proporcionando a acessibilidade e segurança."; 9.1.1 Sinalização tátil do Piso; 9.6 Sinalização horizontal e vertical acessíveis.			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Sim	Sim	Não
-	-	Lei Federal N° 12.587/2012 Art. 5°		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
-				

Análise do parâmetro no documento complementar			
Introdução			
Transcrição do texto			
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	
Sim	Não	Não	
Lei Federal N° 12.587/2012 Art. 24°	-	-	
Diagnóstico			
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada
Não	Sim	Sim	Não
-			
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
Sim	Não	Sim	Não
-			
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Não	Sim	Sim	
		Lei Complementar 050/2003	Lei Federal 10.098/2000 (acessibilidade)

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 52: Análise individual do parâmetro 10. Transporte Público Coletivo, em Franca

Parâmetro:	10. Transporte Público Coletivo			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 3° - O PlanMob Franca abrange como diretrizes: ... V. complementar, ajustar e melhorar o sistema viário de transporte público coletivo, aprimorando as condições de circulação dos veículos; ... VII. aumentar a confiabilidade, conforto, segurança e qualidade dos veículos empregados no sistema de transporte coletivo; ... XII. articular e adequar o mobiliário urbano à rede de transporte público coletivo; ...".			
	Introdução: 2: "... o Art. 24 da Lei 12.587 (2012) estabelece que "o Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os seguintes objetivos, princípios e diretrizes: I. os serviços de transporte público coletivo;"; 3.3 Serviços de transporte público; 3.3.1 Serviços de Transporte público coletivo (Conceituação teórica).			
	Diagnóstico: 4.4.1 A necessidade de planejar o transporte público (Conceituação teórica); 4.4.2 Linhas diametrais; 5.5 Linha direta de transporte Urbano "O Sistema Integrado de Transporte Coletivo - SIT foi implantado no ano de 1999. ... O Objetivo do SIT é o de agilizar os deslocamentos e contribuir para a mobilidade e acessibilidade dos usuários, melhorando a qualidade do serviço de transporte público prestado à população."; 6 Da legislação municipal existente sobre os elementos que compõem a mobilidade urbana "O Plano Viário Urbano traz disposições específicas acerca do transporte coletivo, determinado no Artigo 48 que, ..." "No referido Plano, os pontos iniciais e terminais das linhas de transporte coletivo urbano deverão ser adequadamente distribuídos ..."; Tema presente nas pesquisas do Item 8 Diagnóstico - Pesquisa de opinião – Resultados.			
	Prognóstico: 9.3 Transporte Urbano.			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Tipo de transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Sim	Sim	Não

-	-	Lei Federal N° 12.587/2012 Art. 24°		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei		Interpretação da lei	
Sim	Não		Não	
Lei Federal N° 12.587/2012 Art. 24°	-		-	
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
Sim	Não		Sim	Sim
			Área central	
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Sim
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta		Referência indireta	
Não	Sim		Sim	
	Lei Federal N° 12.587/2012 Art. 24°; Decreto N° 7.444, de 21 de outubro de 1997; Decreto N° 7.375, de 18 de março de 1997		Lei Complementar 057, de 18 de agosto de 2003	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 53: Análise individual do parâmetro 11. Tipos de serviço de transporte público coletivo, em Franca

Parâmetro:	11. Tipos de serviço de transporte público coletivo			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: 3.4.2.1 Micro ônibus e ônibus convencionais; 3.4.2.2 Sistemas estruturais com veículos leves sobre pneus e trilhos; 3.4.2.3 Metrô; 3.4.2.4 Barcas (Conceituação teórica).			
	Diagnóstico: 4.4.4 SIT-Franca: Sistema Integrado de Transporte Coletivo (Apresentação do sistema); 5.5 Linha direta de transporte Urbano "O Sistema Integrado de Transporte Coletivo - SIT foi implantado no ano de 1999. ... O Objetivo do SIT é o de agilizar os deslocamentos e contribuir para a mobilidade e acessibilidade dos usuários, melhorando a qualidade do serviço de transporte público prestado à população."; Tema presente nas pesquisas do Item 8 Diagnóstico - Pesquisa de opinião - Resultados (Área central).			
	Prognóstico: 9.3 Transporte Urbano.			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-

-	-	-		
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro		
Forma difusa	Forma setorial	Diretriz	Proposta	
-	-	-	-	
-	-			
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei		Transcrição parcial da lei		Interpretação da lei
Não		Não		Sim
-		-		Lei Federal N° 12.587/2012
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		
XIII	XIV	Forma difusa	Forma setorizada	
Sim	Não	Sim	Sim	
Área central				
Prognóstico				
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro		
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
Sim	Não	Sim	Sim	
-				
Referência de outras legislações				
Ausência de referência		Referência direta		Referência indireta
Sim		Não		Não
		-		-

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 54: Análise individual do parâmetro 12. Priorização do transporte público, em Franca

Parâmetro:	12. Priorização do transporte público			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 3º - O PlanMob Franca abrange como diretrizes: I. priorizar o transporte público coletivo, os modos ...; Art. 4º - Os objetivos do PlanMob Franca são: ... III. Aumento da participação do transporte público coletivo e não motorizado na divisão modal;".			
	Introdução: 2. "O Art. 23 destaca alguns instrumentos que poderão ser utilizados na gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, a saber: ... IV. dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;"; 3.1.4 Plano Diretor e os Instrumentos Urbanísticos "... Principais desafios: ... priorizar os investimentos e o uso do Sistema Viário para o pedestre e os meios de Transporte Coletivo, principalmente nas situações de conflito com o Transporte Individual e de Carga.".			
	Diagnóstico: Tema presente nas pesquisas do Item 8 Diagnóstico - Pesquisa de opinião – Resultados.			
	Prognóstico: 9.3 Transporte Urbano "1º Proposta - Implantação de faixas exclusivas de ônibus ... para a qual o serviço de transporte público deve ter prioridade sobre o transporte individual motorizado.".			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Sim	Sim	Sim	Não
-	Lei Federal N° 12.587/2012	Lei Federal N° 12.587/2012		

Art. 6°		Art. 6°	
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
Sim	Não	Sim	Não
-			
Análise do parâmetro no documento complementar			
Introdução			
Transcrição do texto			
Transcrição direta da lei		Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei
Sim		Não	Não
Lei Federal N° 12.587/2012 Art. 23°		-	-
Diagnóstico			
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada
Não	Sim	Não	Sim
Área central			
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
Sim	Não	Não	Sim
Definição de uma quantidade de ruas			
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta		Referência indireta
Não	Sim		Não
	Lei Federal N° 12.587/2012		-

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 55: Análise individual do parâmetro 13. Política tarifária, em Franca

Parâmetro:	13. Política tarifária			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: 2: "Dentro da Política Nacional de Mobilidade Urbana, a política tarifária "é vista como um instrumento de ocupação equilibrada da cidade, na medida em que favorece ou restringe o acesso dos cidadãos ao uso de bens e serviços locais" ...".			
	Diagnóstico: 4.4.2 Linhas diametrais "... Decreto n° 7.375, de 18 de março de 1997, que criou o programa de modernização do sistema de transporte coletivo de Franca: ... Art. 2° - O sistema de transporte integrado de Franca tem os seguintes objetivos: ... VI. Promover a integração tarifária das linhas de ônibus através do uso de equipamento de bilhetagem."; 4.4.13 Política Tarifária "O sistema de transporte coletivo do município de Franca baseia-se em tarifa única para todo o município, ..." (Apresentação da política); 4.4.14 Benefícios Tarifários; 4.4.15 Tarifa Vigente; 4.4.16 Formas de Pagamento da Tarifa.			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	

Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
-	-	-	-
Análise do parâmetro no documento complementar			
Introdução			
Transcrição do texto			
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	
Não	Não	Sim	
-	-	Lei Federal N° 12.587/2012	
Diagnóstico			
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada
Sim	Não	Sim	Não
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
-	-	-	-
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Não	Sim	Não	
	Decreto Municipal N° 10.673/2017	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 56: Análise individual do parâmetro 14. Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados, em Franca

Parâmetro:	14. Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 4° - Os objetivos do PlanMob Franca são: XII. Interligação entre as modalidades de Transporte.".			
	Introdução: 2: "... o Art. 24 da Lei 12.587 (2012) estabelece que o "o Plano de Mobilidade Urbana é ... e deverá contemplar os seguintes objetivos, princípios e diretrizes: ... V. a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;".			
	Diagnóstico: Tema presente nas pesquisas do Item 8 Diagnóstico - Pesquisa de opinião - Resultados (Área central).			
	Prognóstico: 9.2 Criação de novas ciclovias, ciclofaixas, bicicletários e paraciclos "1° Proposta - Implantação de cinco terminais de bicicletários com aluguéis de bicicleta para locomoção de um terminal a outro ..."; 9.4 Interligação entre as modalidades de transporte "A integração entre diferentes formas de transporte resulta em viagens mais rápidas e confortáveis pela cidade ... Para viabilizar essas escolhas, o município de Franca tem trabalhado para ampliar e melhorar a locomoção na cidade, com destaque para o uso de bicicletas, entre diversas formas de mobilidade ...".			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Sim	Não	Sim
-	-	Lei Federal N°		

		12.587/2012 Art. 6º, Art. 24º		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei		Transcrição parcial da lei		Intepretação da lei
Sim		Não		Não
Lei Federal Nº 12.587/2012 Art. 24º		-		-
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
Não	Sim		Não	Sim
Área central				
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Não	Sim		Sim	Sim
Terminal Central Ayrton Senna (Área Central)				
Referência de outras legislações				
Ausência de referência		Referência direta		Referência indireta
Não		Sim		Não
		Lei Federal Nº 12.587/2012		-

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 57: Análise individual do parâmetro 15. Transporte Escolar, em Franca

Parâmetro:	15. Transporte Escolar			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: 3.3.4 Serviço de Transporte Escolar "O tratamento adequado dos pontos de parada próximos às escolas ..." (Conceituação teórica).			
	Diagnóstico: 4.5.12 Transporte alternativo vans escolares; 4.5.13 Transporte escolar (Levantamento).			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				

Introdução			
Transcrição do texto			
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	
Não	Não	Sim	
-	-	ANTP (1997)	
Diagnóstico			
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada
Não	Sim	Sim	Não
		-	
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do prognóstico	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
-	-	-	-
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Sim	Não	Não	
	-	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 58: Análise individual do parâmetro 16. Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural, em Franca

Parâmetro:	16. Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: 3.1.3.4 Mobilidade em zonas rurais (Conceituação teórica).			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
-	-	-	-	
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
Não	Não	Sim		
-	-	Ministério das Cidades (2015)		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	

Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada
-	-	-	-
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
-	-	-	-
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Sim	Não	Não	
	-	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 59: Análise individual do parâmetro 17. Serviços de transporte individual motorizado, em Franca

Parâmetro:	17. Serviços de transporte individual motorizado			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: Tema presente nas pesquisas do Item 8 Diagnóstico - Pesquisa de opinião - Resultados (Área central).			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
-	-	-	-	
-	-	-	-	
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
Não	Sim	Não	Sim	
		Área central		
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
-	-	-	-	

-		
Referência de outras legislações		
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta
Sim	Não	Não
	-	-

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 60: Análise individual do parâmetro 18. Tipos de serviços de transporte individual motorizado, em Franca

Parâmetro:	18. Tipos de serviços de transporte individual motorizado			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: 3.3.2 Serviços de táxis "Os táxis constituem um serviço de transporte público, porém individual. Normalmente são regulados pelas prefeituras por meio de leis e decretos ... (Conceituação teórica); 3.3.3 Serviços de mototáxi e motofrete "A abordagem adequada desta questão passa, inicialmente, pela distinção entre os serviços ..." (Conceituação teórica).			
	Diagnóstico: 4.5.10 Transporte alternativo táxis; 4.5.11 Transporte alternativo mototáxis (Levantamento).			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
-	-		-	-
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
Não	Não	Sim		
-	-		Lei Federal N° 12.587/2012, Art. 11B e Art. 12°	
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
Não	Sim		Sim	Não
			-	
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
-	-		-	-
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Sim	Não	Não		

	-	-
--	---	---

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 61: Análise individual do parâmetro 19. Áreas de estacionamentos públicos e privados, em Franca

Parâmetro:	19. Áreas de estacionamentos públicos e privados			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 3º - O PlanMob Franca abrange como diretrizes: ... XI. estabelecer instrumentos de controle da oferta de vagas de estacionamento em áreas públicas e privadas, inclusive para a operação da atividade de compartilhamento de vagas; ...".			
	Introdução: 2 "O Art. 23 destaca alguns instrumentos que poderão ser utilizados na gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, a saber: ... V. estabelecimento da política de estacionamentos e uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;"; "... o Art. 24 da Lei 12.587 (2012) estabelece que "o Plano de Mobilidade Urbana ... deverá contemplar os seguintes objetivos, princípios e diretrizes: ... VIII. as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;".			
	Diagnóstico: 4.5.21 Estacionamentos da região central (área central); 4.6 Análise da circulação viária e estacionamentos "... Macro atividade: Análise da Mobilidade para o Projeto de Requalificação da Área Central e apresenta as condições gerais do Sistema Viário na Área Central ..."; 4.6.1 Contagem de veículos "Em relação aos estacionamentos de veículos, são apresentados os resultados de vagas disponíveis no sistema de rotatividade (área azul), nos estacionamentos públicos e a localização de todos os estacionamentos privados de uso público."; 4.6.2.2 Estacionamentos públicos e rotativos "Quando aos estacionamentos nas vias públicas, deficiências na utilização e fiscalização do sistema rotativo (Zona Azul), nas operações de carga e descarga, bem como na fiscalização dificultam o estacionamento e aumentam a interferência na fluidez do tráfego pela elevada quantidade de manobras e pela circulação constante de veículos a procura de vagas." "Pesquisa realizada em agosto/13 mostra que o estacionamento rotativo não cumpre a sua função de oferecer maior possibilidade de estacionamento no centro da cidade, ..."; 4.6.2.3 Estacionamentos privados de uso público; Tema presente nas pesquisas do Item 8 Diagnóstico - Pesquisa de opinião - Resultados (Área central).			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Sim	Não	Sim	Não
-	Lei Federal Nº 12.587/2012 Art. 24º	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
Sim	Não	Não		
Lei Federal Nº 12.587/2012 Art. 23º, Art. 24º	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
Sim	Não	Não	Sim	

		Área central	
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
-	-	-	-
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Não	Sim	Não	
	Lei Federal Nº 12.587/2012	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 62: Análise individual do parâmetro 20. Instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado, em Franca

Parâmetro:	20. Instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: 2: "O Art. 23 destaca alguns instrumentos que poderão ser utilizados na gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, a saber: ... III. aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, ...".			
	Diagnóstico: Tema presente nas pesquisas do Item 8 Diagnóstico - Pesquisa de opinião - Resultados (Área central).			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
-	-	-	-	
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
Sim	Não	Não		
Lei Federal Nº 12.587/2012 Art. 24º	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
Não	Sim	Não	Sim	
Área central				
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	

Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
-	-	-	-
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Não	Sim	Não	
	Lei Federal N° 12.587/2012	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 63: Análise individual do parâmetro 21. Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada, em Franca

Parâmetro:	21. Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 3° - O PlanMob Franca abrange como diretrizes: ... XIX. prever as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada; ...".			
	Introdução: 2: "O Art. 23 destaca alguns instrumentos que poderão ser utilizados na gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, a saber: I. restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;"; "... o Art. 24 da Lei 12.587 (2012) estabelece que o Plano de Mobilidade Urbana ... deverá contemplar os seguintes objetivos, princípios e diretrizes: ... IX. as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;".			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Sim	Não	Não	Não	Sim
Lei Federal N° 12.587/2012 Art. 24°	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
Sim	Não	Sim	Não	
-	-			
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
Sim	Não	Não		
Lei Federal N° 12.587/2012 - Art. 23°, Art. 24°	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
-	-	-	-	
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	

-	-	-	-
-	-	-	-
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Não	Sim	Não	
	Lei Federal N° 12.587/2012	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 64: Análise individual do parâmetro 22. Transporte de carga, em Franca

Parâmetro:	22. Transporte de carga			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 3° - O PlanMob Franca abrange como diretrizes: ... XIII. aprimorar o sistema de logística e cargas, de modo a aumentar a sua eficiência, reduzindo custos e tempos de deslocamento; Art. 4° - Os objetivos do PlanMob Franca são: ... VII. Melhoria das condições de circulação das cargas no Município com definição de horários e caracterização de veículos e tipos de carga;".			
	Introdução: 2: "O Art. 23 destaca alguns instrumentos que poderão ser utilizados na gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, a saber: ... VI. controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;" "o Art. 24 da Lei 12.587 (2012) estabelece que "o Plano de Mobilidade Urbana ... deverá contemplar os seguintes objetivos, princípios e diretrizes: ... Vi. a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;".			
	Diagnóstico: 4.6.1 Contagem de veículos "Também foi enfatizada a questão das operações de carga e descarga por sua interferência na fluidez e segurança viária, e pela importância econômica para o Centro."; 4.6.3. Carga e descarga "... No centro, essas operações são regulamentadas por Lei Municipal e as áreas reservadas são identificadas com placas de sinalização de trânsito." (Área central); 6 Da legislação municipal existente sobre os elementos que compõem a mobilidade urbana "O Plano também prevê que a circulação e o estacionamento de veículos de transporte de carga e operações de carga e descarga devem obedecer aos critérios: ...".			
	Prognóstico: 9.5 Transporte de cargas.			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Sim	Sim	Não
-	-	Lei Federal N° 12.587/2012 Art. 6°		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei		Interpretação da lei	
Sim	Não		Não	
Lei Federal N° 12.87/2012 - Art. 23°, Art. 24°	-		-	
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do	Apresentação parcial	Forma difusa	Forma setorizada	

parâmetro	do parâmetro		
Sim	Não	Sim	Sim
Áreas central			
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
Não	Sim	Não	Sim
Distrito industrial			
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Não	Sim	Não	
	Lei Federal N° 12.587/2012; Lei complementar N° 50/2003	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 65: Análise individual do parâmetro 23. Indicação de elaboração de planos complementares de mobilidade urbana, em Franca

Parâmetro:	23. Indicação de elaboração de planos complementares de mobilidade urbana			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
-	-	-	-	
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-

-		
Referência de outras legislações		
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta
Sim	Não	Não
	-	-

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 66: Análise individual do parâmetro 24. Polos geradores de viagens, em Franca

Parâmetro:	24. Polos geradores de viagens			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: 2: "... o Art. 24 da Lei 12.587 (2012) estabelece que "o Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política ... e deverá contemplar os seguintes objetivos, princípios e diretrizes: ... VII. os polos geradores de viagens;"; 3.1.4.2 Polos geradores de tráfego (viagens) (conceituação teórica).			
	Diagnóstico: 6. Da legislação municipal existente sobre os elementos que compõem a mobilidade urbana "Segundo o Plano Viário ... todo polo gerador de tráfego, deverão passar pela análise do órgão de trânsito e transportes do Município".			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
-	-		-	-
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
Sim	Não	Não		
Lei Federal N° 12.587/2012 Art. 24°	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
Não	Sim		Sim	Não
			-	
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
-	-		-	-
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Não	Sim	Sim		

	Lei Federal N° 12.587/2012	Lei Complementar 057/2003
--	----------------------------	---------------------------

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 67: Análise individual do parâmetro 25. Relatório ou estudo de Impacto de Trânsito, em Franca

Parâmetro:	25. Relatório ou estudo de Impacto de Trânsito			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição indireta da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição indireta da lei		Interpretação da lei	
-	-		-	
-	-		-	
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
-	-		-	-
-				
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
-				
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta		Referência indireta	
Sim	Não		Não	
	-		-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 68: Análise individual do parâmetro 26. Relatório ou estudo de Impacto Ambiental, em Franca

Parâmetro:	26. Relatório ou estudo de Impacto Ambiental		
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -		
	Introdução: -		
	Diagnóstico: -		
	Prognóstico: -		

Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
	-			
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
-	-	-	-	
			-	
Prognóstico				
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro		
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
-	-	-	-	
	-			
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Sim	Não	Não		
	-	-		

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 69: Análise individual do parâmetro 27. Relatório ou estudo de Impacto de Vizinhança, em Franca

Parâmetro:	27. Relatório ou estudo de Impacto de Vizinhança			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
	-			

-			
Análise do parâmetro no documento complementar			
Introdução			
Transcrição do texto			
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	
-	-	-	
-	-	-	
Diagnóstico			
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada
-	-	-	-
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
-	-	-	-
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Sim	Não	Não	
	-	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 70: Análise individual do parâmetro 28. Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do plano de mobilidade urbana, em Franca

Parâmetro:	28. Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do plano de mobilidade urbana			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 3º - XXI. prever a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do plano de mobilidade urbana" "Art. 6º - As revisões do PlanMob de Franca deverão ser realizadas sempre em conjunto com o processo de revisão do Plano Diretor de Franca e, no máximo, a cada 10 (dez) anos, incluindo ampla e democrática discussão, nos termos da legislação em vigor.".			
	Introdução: Item 2: Da Política Nacional de Mobilidade Urbana – "... o Art. 24 da Lei 12.587 (2012) estabelece ... e deverá contemplar os seguintes objetivos, princípios e diretrizes ... XI. a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.".			
	Diagnóstico: - Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Sim	Não	Sim	Não
-	Lei Federal Nº 12.587/2012 Art. 24º	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
Sim	Não	Sim	Não	

Análise do parâmetro no documento complementar			
Introdução			
Transcrição do texto			
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	
Sim	Não	Não	
Lei Federal N° 12.587/2012 Art. 24°	-	-	
Diagnóstico			
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada
-	-	-	-
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
-	-	-	-
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Não	Sim	Não	
	Lei Federal N° 12.587/2012	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 71: Análise individual do parâmetro 29. Mobilidade inteligente, em Franca

Parâmetro:	29. Mobilidade Inteligente
Transcrição do parâmetro	<p>Corpo da lei: "Art. 3° - O PlanMob Franca abrange como diretrizes: ... III. promover o compartilhamento de automóveis, inclusive por meio da previsão de vagas para a viabilização desse modal; ... VIII. promover o uso mais eficiente dos meios de transporte como incentivo das tecnologias de menor impacto ambiental; IX. elevar o patamar tecnológico e melhorar os desempenhos técnicos e operacionais do sistema de transporte público coletivo; X. incentivar a renovação ou adaptação da frota de transporte público e privado urbano, visando reduzir as emissões de gases de efeito estufa e da poluição sonora, e a redução de gastos com combustíveis com a utilização de veículos movidos com fontes de energias renováveis ou combustíveis menos poluentes, tais como gás natural veicular, híbridos ou energia elétrica; ... XVI. incentivar a utilização de veículos automotores movidos à base de energia elétrica ou a hidrogênio, visando reduzir as emissões de gases de efeito estufa e a poluição sonora, e a redução de gastos com combustíveis com a utilização de veículos movidos com fontes de energias renováveis ou combustíveis menos poluentes;"; Art. 4° - Os objetivos do PlanMob Franca são: ... VI. Promover o compartilhamento de automóveis;".</p> <p>Introdução: 2: "O Art. 23 destaca alguns instrumentos que poderão ser utilizados na gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, a saber: ... VII. monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição;".</p> <p>Diagnóstico: 4.5.14 Sistema semafórico: "Destes, 09 cruzamentos são autoadministrados em tempo real por laços detectores virtuais, os chamados "scats" (<i>Sidney control administration traffic systems</i>) de origem australiana, considerando um dos mais modernos do mundo, permitindo que os cruzamentos operem sem interferências físicas."; 4.5.16 Sistema laço detector virtual com câmera; 4.5.17 Cruzamentos inteligentes.</p> <p>Prognóstico: -</p>
Análise do parâmetro no corpo da lei	

Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Sim	Não	Sim
-	-	Lei Federal N° 12.587/2012 Art. 6°		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
Sim	Não	Não		
Lei Federal N° 12.587/2012 - Art. 23°	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
Não	Sim	Sim	Não	
		-		
Prognóstico				
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro		
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
-	-	-	-	
		-		
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Não	Sim	Não		
	Lei Federal N° 12.587/2012	-		

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 72: Análise individual do parâmetro 30. Mudança comportamental, em Franca

Parâmetro:	30. Mudança comportamental			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: 9.7 Educação para a mobilidade urbana			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	

Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
-	-	-	-
Análise do parâmetro no documento complementar			
Introdução			
Transcrição do texto			
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	
-	-	-	
-	-	-	
Diagnóstico			
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada
-	-	-	-
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
Sim	Não	Sim	Não
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Sim	Não	Não	
	-	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 73: Análise individual do parâmetro 31. Estruturação institucional, em Franca

Parâmetro:	31. Estruturação institucional			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
-	-	-	-	
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		

-	-	-	-
Diagnóstico			
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação geral do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada
-	-	-	-
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
-	-	-	-
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Sim	Não	Não	
	-	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 74: Análise individual do parâmetro 32. Presença de Conselho de Trânsito ou Mobilidade, em Franca

Parâmetro:	32. Presença de Conselho de Trânsito ou Mobilidade			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 5º - Fica instituída a Comissão de Avaliação e Controle do PlanMob Franca, sob coordenação de um representante da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano ... cujo objetivo é realizar a avaliação e controle sobre a implementação do PlanMob Franca, no que toca à operacionalização das ações e estratégias nele previstas e aos seus resultados.".			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Sim	Sim	Não
-	-	Lei Federal Nº 12.587/2012		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Não	Sim
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada

-	-	-	-
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
-	-	-	-
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Sim	Não	Não	
	-	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Apêndice 4 Validação externa do aplicador A: avaliação individual dos parâmetros do PlanMob Bauru

Quadro 75: Análise individual do parâmetro 1. Princípios da PNMU, em Bauru

Parâmetro:	1 Princípios da PNMU			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 5º São princípios da Política Municipal de Mobilidade de Bauru: I - acessibilidade universal; ... IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana."			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Sim	Não	Não	Sim	Não
Lei Federal Nº 12.587/2012 Art. 5º	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
-	-		-	-

Prognóstico					
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro		
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta		
-	-	-	-		
Referência de outras legislações					
Ausência de referência		Referência direta		Referência indireta	
Sim		Não		Não	
		-		-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 76: Análise individual do parâmetro 2. Objetivos da PNMU, em Bauru

Parâmetro:	2. Objetivos da PNMU				
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -				
	Introdução: -				
	Diagnóstico: -				
	Prognóstico: -				
Análise do parâmetro no corpo da lei					
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro		
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	
-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro		
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta		
-	-	-	-		
Análise do parâmetro no documento complementar					
Introdução					
Transcrição do texto					
Transcrição direta da lei		Transcrição parcial da lei		Interpretação da lei	
-		-		-	
-		-		-	
Diagnóstico					
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada	
-	-		-	-	
			-		
Prognóstico					
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro		
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta		
-	-	-	-		
Referência de outras legislações					
Ausência de referência		Referência direta		Referência indireta	

Sim	Não	Não
	-	-

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 77: Análise individual do parâmetro 3. Diretrizes da PNMU, em Bauru

Parâmetro:	3. Diretrizes da PNMU			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 6º O Plano de Mobilidade observará as seguintes diretrizes gerais: I - Priorizar os modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado; II - reconhecer e valorizar os deslocamentos realizados a pé e de bicicleta - modais ativos; III - propiciar mobilidade para as pessoas com deficiência ou dificuldade de locomoção; IV - priorizar a circulação dos ônibus do transporte público coletivo urbano de passageiros no uso do sistema viário; V - criar medidas de desestímulo à utilização do transporte individual; VI - estimular o uso de combustíveis renováveis e menos poluentes, reduzindo impactos ambientais da mobilidade urbana; VI - promover a coordenação e integração dos diversos modos de transporte; V I - assegurar que todos os deslocamentos sejam realizados de forma segura; IX - estabelecer melhor articulação viária do território, como forma de reduzir a sobrecarga de fluxos desnecessários nas vias, visando à qualidade dos tempos de circulação."			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Sim	Não	Não	Sim
-	Lei Federal N° 12.587/2012	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei		Interpretação da lei	
-	-		-	
-	-		-	
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
-	-		-	-
			-	
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		XIX	XX
-	-		-	-
-				
Referência de outras legislações				

Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta
Sim	Não	Não
	-	-

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 78: Análise individual do parâmetro 4. Planejamento integrado, em Bauru.

Parâmetro:	4. Planejamento integrado			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: "Nota-se que não existem estratégias, preposições, ou projetos de uso comum entre a Lei de Zoneamento e o PDT. Enquanto o PDT estabelece projetos de expansão da malha viária e corredores exclusivos para ônibus, a Lei de Zoneamento não cria instrumentos que vinculem a utilização do transporte coletivo ao uso do solo, ou ainda o controle do adensamento urbano conforme o fluxo da calha viária."			
	Prognóstico: "É preciso evitar que aconteça um crescimento desordenado, enquanto o plano inicia a implementação de ciclovias, calçadas e vias exclusivas de pedestres, bem como o aumento da qualidade, eficiência e eficácia do transporte público – com prioridade sobre o transporte individual."			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Intepretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
	-			
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
Sim	Não	Sim	Não	
			-	
Prognóstico				
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro		
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
Sim	Não	Sim	Não	
	NA			
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Não	Sim	Não		
	Lei Municipal nº 2.339/1982 - Zoneamento de Bauru	-		

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 79: Análise individual do parâmetro 5. Circulação viária – segurança e humanização, em Bauru

Parâmetro:	5. Circulação viária – segurança e humanização			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 7º Para o alcance do objetivo proposto neste Decreto, compete ao Poder Público: ... I - implantar infraestrutura adequada e segura para a circulação de pedestres e ciclistas; ... XI - implementar políticas de segurança viária e de redução de acidentes no trânsito." Também é citado a criação de um plano de Segurança Viária e Redução de Acidentes.			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: "Entende-se que as "experiências" possíveis em uma calçada podem ser inúmeras – através de um espaço tranquilo e seguro, de uso intenso, extremamente ordenado ou flexível e dinâmico – e, portanto, sem "fórmula" capaz de resolver todas as situações possíveis." Em seguida o plano apresenta uma leitura feita nas calçadas e formas de travessias possível em diversos pontos da cidade.			
	Prognóstico: "Considerando que os investimentos para os modais ativos são muito mais baixos em relação aos modais motorizados; considerando ainda que é do conhecimento geral que estruturas viárias não solucionarão o problema de excesso de carros e tráfego; e principalmente, que o Plano de Mobilidade objetiva o equilíbrio na disponibilização de equipamentos e infraestrutura para os diversos modais, as propostas aqui apresentadas estão voltadas, prioritariamente, à humanização do espaço urbano, com adequações ao desenho viário existente."			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Sim	Sim	Não
-	-	Lei Federal N° 12.587/2012		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
Sim	Não	Sim	Sim	
-				
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
Sim	Não	Sim	Não	
Parque São Geraldo, Jardim Bela Vista, Mary Dora, Avenida Nações Unidas Norte, entre outros.				
Referência de outras legislações				

Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta
Não	Sim	Não
	Lei Federal N° 12.587/2012	-

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 80: Análise individual do parâmetro 6. Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação, em Bauru.

Parâmetro:	6. Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: "A rede atual, agora classificada em Vias Estruturais e Vias alimentadoras". No diagnóstico é apresentado diversas imagens que caracterizam como ocorreu a expansão da estrutura viária da cidade.			
	Prognóstico: "Definir um sistema viário estruturador do deslocamento de pessoas, bens e mercadorias, com qualidade, segurança e fluidez; orientar os investimentos públicos e privados na expansão e melhorias da infraestrutura viária" "Estruturação de uma malha articulada e hierarquizada, com a superação das barreiras que historicamente segmentaram o tecido urbano"			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
Sim	Não	Sim	Não	
				-
Prognóstico				
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro		
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
Sim	Não	Sim	Não	
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Sim	Não	Não		
	-	-		

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 81: Análise individual do parâmetro 7. Implantação e qualificação de calçadas, passeios e áreas de circulação a pé, em Bauru

Parâmetro:	7. Implantação e qualificação de calçadas, passeios e áreas de circulação a pé			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 7º Para o alcance do objetivo proposto neste Decreto, compete ao Poder Público: (...) III - intensificar fiscalização referente às normas de construção e conservação de passeios; (...)" Art. 8º O Poder Executivo deverá publicar, por meio de Decreto, os seguintes textos complementares, conforme respectivos prazos, contados a partir da publicação deste Decreto: I - Plano de Mobilidade a Pé, incluindo Plano de Arborização de Bauru - 12 (doze) meses; (...) VI - Programa de qualificação de calçadas - 12 (doze) meses;(...)"			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: "A infraestrutura necessária para o deslocamento a pé é, essencialmente, os passeios públicos. A Lei Municipal nº 5.825, de 10 de dezembro de 2009, disciplinava o uso do passeio e logradouros da cidade, conferindo ao proprietário ou possuidor a construção e manutenção do passeio." Prognóstico: "Usar os pés para se deslocar de um ponto a outro também faz com que a pessoa perceba os espaços e a cidade através de um novo ponto de vista, com outra velocidade, o que permite olhar a cidade, olhar o outro, socializar e contribuir para uma cidade mais segura e amigável. É importante renovarmos a forma de pensar e construir as cidades para que elas sejam realmente voltadas para as pessoas e priorizem os modos ativos de mobilidade."			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Não	Sim	Não
-	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa		Forma setorizada	Diretriz	Proposta
Sim		Não	Sim	Não
-		-		
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei		Transcrição parcial da lei		Interpretação da lei
-		-		-
-		-		-
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro		Apresentação parcial do parâmetro		
Sim		Não		
				-
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa		Forma setorizada	Diretriz	Proposta
Sim		Não	Sim	Não
-		-		
Referência de outras legislações				
Ausência de referência		Referência direta		Referência indireta

Não	Sim	Não
	Lei Federal N° 12.587/2012	-

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 82: Análise individual do parâmetro 8. Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas, em Bauru

Parâmetro:	8. Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 7º Para o alcance do objetivo proposto neste Decreto, compete ao Poder Público: I - constituir um ambiente estimulante aos meios de transporte ativo; II - implantar infraestrutura adequada e segura para a circulação de pedestres e ciclistas; III - intensificar fiscalização referente às normas de construção e conservação de passeios; IV - implementar ações de difusão do uso da bicicleta como veículo de transporte.(...). Art. 8º O Poder Executivo deverá publicar, por meio de Decreto, os seguintes textos complementares, conforme respectivos prazos, contados a partir da publicação deste Decreto: (...) II - Plano Cicloviário"			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: "A falta de calçadas e trechos de boa caminhabilidade é um desestímulo ao caminhar, como também a falta de ciclovias e infraestrutura dedicada é um desestímulo ao pedalar. A cidade que não oferece esse tipo de infraestrutura para a mobilidade ativa é uma cidade que restringe a liberdade, e as pessoas que precisam atravessar os bairros, se não tem como fazê-lo em seu veículo próprio – e a maioria da população não tem – acabam reféns de um sistema de transporte que também está limitado às transposições férreas, junto com os carros, sem nenhuma concessão de preferencial."			
	Prognóstico: "Assim, as propostas que incentivam a escolha por modais ativos compõem um pacote prioritário, que deverão, de forma geral, ofertar melhores condições de calçadas e ciclovias, além de integração com o transporte público coletivo."			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Sim	Sim	Não
-	-	Lei Federal N° 12.587/2012		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei		Interpretação da lei	
-	-		-	
-	-		-	
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
Sim	Não		Sim	Sim
-				
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não

Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta		Referência indireta
Não	Sim		Não
	Lei Federal Nº 12.587/2012		-

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 83: Análise individual do parâmetro 9. Acessibilidade Universal, em Bauru

Parâmetro:	9. Acessibilidade Universal			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 5º São princípios da Política Municipal de Mobilidade de Bauru: I - Acessibilidade universal"			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: "A implantação de rampas de acesso em esquinas também foi regulamentada pela mesma Lei, atribuindo que os proprietários de lotes de esquina deverão prever durante a execução de calçadas, a implantação de rampa para deficientes. A Secretaria de Obras esteve, e continua a disposição para auxílio e contribuição de material para execução das rampas. No entanto, a implantação dos rebaixos em esquinas voltados aos pedestres, ainda é relativamente baixa."			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Sim	Não	Não	Sim	Não
Lei Federal Nº 12.587/2012	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Não	Não		Não	Não
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei		Transcrição parcial da lei		Interpretação da lei
-		-		-
-		-		-
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
Não	Sim		Sim	Não
-				
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
-				
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta		Referência indireta	

Não	Sim	Não
	Lei Municipal 5825/09 - Uso de passeios públicos (Revogada)	-

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 84: Análise individual do parâmetro 10. Transporte Público Coletivo, em Bauru

Parâmetro:	10. Transporte Público Coletivo			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: O transporte público coletivo é abordado de maneira abrangente no Plano de Mobilidade, atendendo uma gama diversa de temas como a priorização do transporte público no uso do sistema viário, revisão das linhas que atendem o município, implantação de corredores e faixas exclusivas e a elaboração de um plano de Reorientação do Transporte Público.			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: "Em 2012 a EMDURB (Empresa Municipal de Desenvolvimento Urbano e Rural) firmou contrato com a Oficina Engenheiros Consultores Associados Ltda., através de concorrência pública nº 001/2021 e Processo nº 4.086/2021, que teve como objetivo a elaboração do Plano de Transporte Coletivo da Cidade de Bauru."; também são apresentadas imagens que caracterizam como são estruturadas as linhas que operam na cidade e uma imagem caracterizando a origem e o destino dos usuários do TPC.			
	Prognóstico: "Prioridade dos modos de transporte coletivo sobre o individual" "Melhoria da infraestrutura de apoio aos serviços de transporte coletivo; Melhoria da gestão pública sobre os serviços de transporte coletivo"			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Sim	Sim	Não
-	-	Lei Federal Nº 12.587/2012		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
Sim	Não	Sim	Não	
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
Sim	Não	Sim	Não	
Referência de outras legislações				

Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta
Não	Sim	Não
	Lei Municipal Nº 3570/93 - Muda a estrutura de funcionamento da EMDURB	-

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 85: Análise individual do parâmetro 11. Tipos de serviço de transporte público coletivo, em Bauru

Parâmetro:	11. Tipos de serviço de transporte público coletivo			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: "Planejar e priorizar o transporte público, sustentável e moderno, para o futuro, com estudo de viabilidade de novos modais."			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei		Interpretação da lei	
-	-		-	
-	-		-	
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
-	-		-	-
-				
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
Área dos trilhos, Centro expandido, Parque Castelo, Jardim Bela Vista				
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta		Referência indireta	
Sim	Não		Não	
		-	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 86: Análise individual do parâmetro 12. Priorização do transporte público, em Bauru

Parâmetro:	12. Priorização do transporte público			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 6º O Plano de Mobilidade observará as seguintes diretrizes gerais: I - priorizar os modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado; (...) IV - priorizar a circulação dos ônibus do transporte público coletivo urbano de passageiros no uso do sistema viário" além disso, o plano também estabelece a criação de faixas exclusivas para o TPC.			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: "Prioridade dos modos de transporte coletivo sobre o individual"			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Sim	Sim	Não
-	-	Lei Federal N° 12.587/2012		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
-	-	-	-	
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
-				
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Sim	Não	Não		
	-	-		

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 87: Análise individual do parâmetro 13. Política tarifária, em Bauru

Parâmetro:	13. Política tarifária		
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -		
	Introdução: -		

	Diagnóstico: "(...) Sistema de Bilhetagem Eletrônica em 2004, que permitiu o uso de cartões eletrônicos para o pagamento de passageiros. Dessa forma é que se torna possível a política tarifária de integração com valores diferenciados, tarifa de entre pico, além da tarifa comum e tarifas com descontos."			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
	-			
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Tipo de transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
Não	Sim	Sim	Não	
			-	
Prognóstico				
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro		
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
-	-	-	-	
	-			
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Sim	Não	Não		
	-	-		

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 88: Análise individual do parâmetro 14. Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados, em Bauru

Parâmetro:	14. Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 6º O Plano de Mobilidade observará as seguintes diretrizes gerais: (...) VI - promover a coordenação e integração dos diversos modos de transporte"
	Introdução: -
	Diagnóstico: "Dessa forma é que se torna possível a política tarifária de integração com valores diferenciados, tarifa de entre pico, além da tarifa comum e tarifas com descontos."

Prognóstico: "Assim, as propostas que incentivam a escolha por modais ativos compõem um pacote prioritário, que deverão, de forma geral, ofertar melhores condições de calçadas e ciclovias, além de integração com o transporte público coletivo."				
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Sim	Não	Não	Sim
-	Lei Federal N° 12.587/2012	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
Não	Sim	Sim	Não	
-				
Prognóstico				
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro		
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
Sim	Não	Sim	Não	
-				
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Sim	Não	Não		
-				

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 89: Análise individual do parâmetro 15. Transporte Escolar, em Bauru

Parâmetro:	15. Transporte Escolar			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-

-	-	-		
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro		
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
-	-	-	-	
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
-	-	-	-	
Prognóstico				
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro		
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
-	-	-	-	
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Sim	Não	Não		
	-	-		

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 90: Análise individual do parâmetro 16. Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural, em Bauru

Parâmetro:	16. Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
-	-	-	-	
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				

Transcrição do texto			
Transcrição direta da lei		Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei
-		-	-
-		-	-
Diagnóstico			
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada
-	-	-	-
-			
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
-	-	-	-
-			
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Sim	Não	Não	
	-	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 91: Análise individual do parâmetro 17. Serviços de transporte individual motorizado, em Bauru

Parâmetro:	17. Serviços de transporte individual motorizado			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: No decreto é caracterizado o que é considerado o serviço de transporte individual motorizado			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Sim	Não	Não	Sim	Não
Lei Federal N° 12.587/2012	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
Não	Não	Não	Não	
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do	Apresentação parcial	Forma difusa	Forma setorizada	

parâmetro	do parâmetro		
-	-	-	-
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
-	-	-	-
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Sim	Não	Não	
	-	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 92: Análise individual do parâmetro 18. Tipos de serviços de transporte individual motorizado, em Bauru

Parâmetro:	18. Tipos de serviços de transporte individual motorizado			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico:			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
-	-	-	-	
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
-				

Referência de outras legislações		
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta
Sim	Não	Não
	-	-

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 93: Análise individual do parâmetro 19. Áreas de estacionamentos públicos e privados, em Bauru

Parâmetro:	19. Áreas de estacionamentos públicos e privados			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: "Devido ao grande número de viagens com destino ao centro, consequência da concentração de equipamentos públicos, comércio e serviço, Bauru não fica distante de outras cidades do mesmo porte quando se relaciona a oferta de vagas ao número de veículos em trânsito. Existe um controle de estacionamentos nas vias públicas, com objetivo de regularizar e estimular maior rotatividade desses veículos na área central e algumas áreas com grandes equipamentos. "			
	Prognóstico: "As faixas de estacionamento em via pública devem possuir entre 2,20 e 2,70m de largura, e não poderão reduzir espaço de infraestrutura para pedestres, ciclistas e sistemas de transporte coletivo ao serem implantadas. "			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
Sim	Não	Sim	Sim	
Área central e Próximo de grandes equipamentos				
Prognóstico				
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro		
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
Sim	Não	Não	Sim	
-				
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Não	Não	Sim		

	-	Lei municipal Nº 4820/02 - Regulamenta áreas de estacionamento
--	---	--

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 94: Análise individual do parâmetro 20. Instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado, em Bauru

Parâmetro:	20. Instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 6º O Plano de Mobilidade observará as seguintes diretrizes gerais: I - priorizar os modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado"			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: Não existe instrumentos detalhados no diagnóstico sobre o controle do uso do transporte individual motorizado, contudo nessa etapa do Plano de Mobilidade é apresentado algumas métricas sobre o tamanho da cidade de Bauru em comparação com outras cidades que têm uma mobilidade ativa mais acentuada e conclui-se que Bauru pode ser uma cidade com menor dependência do automóvel.			
	Prognóstico: "A legislação federal estabelece, nas diretrizes da Política Nacional de mobilidade, que os municípios precisam buscar soluções para equalizar os investimentos em infraestrutura viária, uma vez que muito já foi feito para os modos motorizados, e quase nada para os modais ativos. "			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Sim	Não	Sim	Não
-	Lei Federal Nº 12.587/2012	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei		Transcrição parcial da lei		Interpretação da lei
-		-		-
-		-		-
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
Não	Sim		Sim	Não
-				
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Sim		Sim	Não
-				
Referência de outras legislações				

Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta
Não	Sim	Não
	Lei Federal Nº 12.587/2012	-

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 95: Análise individual do parâmetro 21. Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada, em Bauru

Parâmetro:	21. Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: "Implementar moderadores de velocidade e tráfego nas vias urbanas, contribuindo para a segurança, orientação e bem estar de todos aqueles que circulam no ambiente urbano, ordenando os fluxos."			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei		Transcrição parcial da lei		Interpretação da lei
-		-		-
-		-		-
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro		Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada
-		-	-	-
-		-	-	-
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Não	Sim		Sim	Sim
Áreas urbanas com grande circulação de veículos			Sim	Sim
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Não	Não	Sim		
	-	Lei Federal Nº 12.587/2012		

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 96: Análise individual do parâmetro 22. Transporte de carga, em Bauru

Parâmetro:	22. Transporte de carga			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: O transporte de carga é caracterizado como serviço de transporte de bens, animais e mercadorias.			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: "As regras para as operações de carga e descarga de mercadorias foram estabelecidas com base nas características de fluxo de veículos e pedestres em cada local."			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Sim	Não	Não	Não	Sim
Lei Federal Nº 12.587/2012	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Não	Não		Não	Não
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
Sim	Não	Sim	Sim	
-				
Prognóstico				
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro		
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
-	-	-	-	
-				
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Não	Sim	Não		
	Lei Municipal 11.096/09 - Regulamentação das operações de carga e descarga	-		

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 97: Análise individual do parâmetro 23. Indicação de elaboração de planos complementares de mobilidade urbana, em Bauru

Parâmetro:	23. Indicação de elaboração de planos complementares de mobilidade urbana
-------------------	--

Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 8º O Poder Executivo deverá publicar, por meio de Decreto, os seguintes textos complementares, conforme respectivos prazos, contados a partir da publicação deste Decreto: I - Plano de Mobilidade a Pé, incluindo Plano de Arborização de Bauru - 12 (doze) meses; II - Plano Cicloviário - 12 (doze) meses; III - Plano de Orientação de Tráfego - 18 (dezoito) meses;"			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Sim	Não	Não	Sim
-	Lei Federal Nº 12.587/2012	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
-	-		-	-
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
NA	NA		Sim	Não
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Não	Sim	Não		
	Lei Federal Nº 12.587/2012	-		

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 98: Análise individual do parâmetro 24. Polos geradores de viagens, em Bauru

Parâmetro:	24. Polos geradores de viagens
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -
	Introdução: -
	Diagnóstico: É apresentado um estudo desenvolvido pela EMDURB em parceria com uma empresa privada que apresenta os pontos de atração e produção de viagens por transporte coletivo na cidade.

Prognóstico: -				
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
Sim	Não	Sim	Não	
		-		
Prognóstico				
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro		
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
-	-	-	-	
-				
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Sim	Não	Não		
	-	-		

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 99: Análise individual do parâmetro 25. Relatório ou estudo de Impacto de Trânsito, em Bauru

Parâmetro:	25. Relatório ou estudo de Impacto de Trânsito			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 10. A Prefeitura Municipal de Bauru deverá criar um Observatório da Mobilidade Urbana com a finalidade de coletar e processar informações a respeito dos diversos componentes da política de mobilidade urbana."			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Não	Sim	Não
-	-	-		

Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
Sim	Não	Sim	Não
-			
Análise do parâmetro no documento complementar			
Introdução			
Transcrição do texto			
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	
-	-	-	
-	-	-	
Diagnóstico			
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada
-	-	-	-
-			
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
-	-	-	-
-			
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Sim	Não	Não	
-			

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 100: Análise individual do parâmetro 26. Relatório ou estudo de Impacto Ambiental, em Bauru

Parâmetro:	26. Relatório ou estudo de Impacto Ambiental			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 10. A Prefeitura Municipal de Bauru deverá criar um Observatório da Mobilidade Urbana com a finalidade de coletar e processar informações a respeito dos diversos componentes da política de mobilidade urbana."			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Não	Sim	Não
-	-	-	-	
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
Sim	Não	Sim	Não	
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				

Transcrição direta da lei		Transcrição parcial da lei		Interpretação da lei	
-		-		-	
-		-		-	
Diagnóstico					
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro		Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa		Forma setorizada
-		-	-		-
-					
Prognóstico					
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro		
Forma difusa		Forma setorizada	Diretriz		Proposta
-		-	-		-
-					
Referência de outras legislações					
Ausência de referência		Referência direta		Referência indireta	
Sim		Não		Não	
		-		-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 101: Análise individual do parâmetro 27. Relatório ou estudo de Impacto de Vizinhança, em Bauru

Parâmetro:	27. Relatório ou estudo de Impacto de Vizinhança				
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 10. A Prefeitura Municipal de Bauru deverá criar um Observatório da Mobilidade Urbana com a finalidade de coletar e processar informações a respeito dos diversos componentes da política de mobilidade urbana."				
	Introdução: -				
	Diagnóstico: -				
	Prognóstico: -				
Análise do parâmetro no corpo da lei					
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro		
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	
Não	Não	Não	Sim	Não	
-	-	-			
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro		
Forma difusa		Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
Sim		Não	Sim	Não	
-					
Análise do parâmetro no documento complementar					
Introdução					
Transcrição do texto					
Transcrição direta da lei		Transcrição parcial da lei		Interpretação da lei	
-		-		-	
-		-		-	
Diagnóstico					
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro		Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa		Forma setorizada

-		-	-
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
-	-	-	-
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Sim	Não	Não	
	-	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 102: Análise individual do parâmetro 28. Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do plano de mobilidade urbana, em Bauru

Parâmetro:	28. Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do plano de mobilidade urbana			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 11. As avaliações, revisões e atualizações do Plano de Mobilidade ocorrerão em prazo não superior a 10 (dez) anos, serão precedidas da realização de diagnóstico e deverão contemplar minimamente: I - Análise da situação da mobilidade urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte, incluída a avaliação do progresso de indicadores de desempenho; e II - Avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários que deverão considerar prognósticos de curto, médio e longo prazo."			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: "São atribuições do Observatório da Mobilidade: Contribuir com a elaboração de diagnósticos e prognósticos a serem desenvolvidos com vistas a revisões do Plano de Mobilidade – a qualquer tempo, porém, não superior a 10 anos"			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Sim	Não	Não	Sim	Não
Lei Federal N° 12.587/2012	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
NA	NA		Sim	Não
NA				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	

-	-	-	-
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
NA	NA	Sim	Não
NA			
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Sim	Não	Não	
	-	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 103: Análise individual do parâmetro 29. Mobilidade inteligente, em Bauru

Parâmetro:	29. Mobilidade Inteligente			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 6º O Plano de Mobilidade observará as seguintes diretrizes gerais: (...) VI - Estimular o uso de combustíveis renováveis e menos poluentes, reduzindo impactos ambientais da mobilidade urbana"			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: Para o TPC são apresentadas algumas alternativas de mobilidade inteligente como a instalação de GPS nas frotas que permite monitorar a localização do veículo possibilitando o planejamento do usuário.			
	Prognóstico: "Aplicar tecnologia para tornar o transporte público mais eficiente e eficaz."			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Sim	Não	Sim	Não
-	Lei Federal Nº 12.587/2012	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
Sim	Não	Sim	Não	
-				
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta

Sim	Não	Sim	Não
-			
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Não	Não	Não	
	-	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 104: Análise individual do parâmetro 30. Mudança comportamental, em Bauru

Parâmetro:	30. Mudança comportamental			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: "Cabe aos gestores públicos criar, fomentar e investir em políticas que possibilitem ações educativas, assim como estabelecer parcerias entre as secretarias, diretorias ou departamentos de educação. Em contrapartida os setores educacionais promoverão ações a partir de princípios orientadores de forma a desenvolver competências e habilidades que subsidiem a aprendizagem dos alunos. Também, em regime de colaboração, estas parcerias poderão sugerir metodologias de educação para o público."			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setORIZADA		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
	-			
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei		Interpretação da lei	
-	-		-	
-	-		-	
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setORIZADA
-	-		-	-
				-
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setORIZADA		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
	-			
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Sim	Não	Não		

	-	-
--	---	---

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 105: Análise individual do parâmetro 31. Estruturação institucional, em Bauru

Parâmetro:	31. Estruturação institucional			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	<p>Diagnóstico: De modo geral, a EMDURB passa ao papel de operação e fiscalização, deixando a cargo do corpo de funcionários da Secretaria de Planejamento, o desenvolvimento de novas vias e a adequação da malha viária aos novos empreendimentos e ao uso do solo. Gestão e controle da evolução do transporte coletivo, da rede cicloviária, da sinalização, e de outras questões inerentes a mobilidade urbana, no entanto, têm sido incorporadas às atribuições da SEPLAN ultimamente, porém, ainda de maneira não oficial. Grupos de Trabalho têm se esforçado nesse sentido, e seus membros são provenientes dos mais diversos setores, além da própria SEPLAN, como EMDURB, Conselhos, Universidades, Secretaria de Obras SMO, dentre outros.</p> <p>Prognóstico: "O acompanhamento da implementação do Plano de Mobilidade ficará sob gestão do Planejamento Urbano do Município (atualmente a SEPLAN – Secretaria de planejamento), como extensão de sua responsabilidade sobre o planejamento e elaboração dos diversos planos municipais; e, para isso, deverá ter grupo formalmente constituído por representantes das secretarias municipais diretamente envolvidas, com atribuição específica de efetivar atividades e ações necessárias, tais como: elaboração de termos de referência, elaboração de cronogramas e orçamentos, coordenação de processos de licitação, e principalmente, acompanhamento e monitoramento permanente de implementação do plano, promovendo eventuais ajustes, com a devida prestação de contas internamente ao Governo e para a sociedade."</p>			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
NA	NA		-	-
NA				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
Não	Sim		Sim	Não
			-	
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
NA	NA		Sim	Não

NA			
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta		Referência indireta
Sim	Não		Não
	-		-

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 106: Análise individual do parâmetro 32. Presença de Conselho de Trânsito ou Mobilidade, em Bauru

Parâmetro:	32. Presença de Conselho de Trânsito ou Mobilidade			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: O Conselho Municipal de Mobilidade é citado duas vezes e indicado como sendo o responsável para avaliação os estudos e relatórios desenvolvidos pelo Observatório da Mobilidade.			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: "Em 2015, o Conselho Municipal de Mobilidade tomou posse, e criou Câmara Temática de acompanhamento de execução do Plano Municipal de Mobilidade, cujos trabalhos não avançaram."			
	Prognóstico: "Todos os trabalhos deverão ser amplamente divulgados, dentro dos princípios de transparência e acesso à informação; deverão estimular a participação popular e controle social, usando para isso, de todos os recursos disponíveis, de maneira a manter constante o diálogo entre Poder público, Conselho Municipal de Mobilidade e outras manifestações da sociedade civil."			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Não	Não	Sim
-	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
NA	NA		Sim	Não
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei		Interpretação da lei	
-	-		-	
-	-		-	
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
Não	Sim		NA	NA
			NA	
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
NA	NA		Sim	Não
NA				
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta		Referência indireta	

Sim	Não	Não
	-	-

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Apêndice 5 Validação externa do aplicador B: avaliação individual dos parâmetros do PlanMob Bauru

Quadro 107: Análise individual do parâmetro 1. Princípios da PNMU, em Bauru

Parâmetro:	1 Princípios da PNMU			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 5º: São princípios da Política Municipal de Mobilidade de Bauru: I - acessibilidade universal; II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; VI - segurança nos deslocamentos das pessoas; VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana."			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Sim	Não	Não	Sim	Não
Lei Federal Nº 12.587/2012 Art. 5º	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei		Interpretação da lei	
-	-		-	
-	-		-	
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
-	-		-	-
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-

-		
Referência de outras legislações		
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta
Sim	Não	Não
	-	-

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 108: Análise individual do parâmetro 2. Objetivos da PNMU, em Bauru

Parâmetro:	2. Objetivos da PNMU			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 2º: O Plano de Mobilidade tem por objetivo proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os modos de transporte coletivos e modais ativos, de forma inclusiva e sustentável, atendendo às necessidades atuais e futuras de mobilidade da população. (...) Art. 7º Para o alcance do objetivo proposto neste Decreto, compete ao Poder Público: I - constituir um ambiente estimulante aos meios de transporte ativo; II - implantar infraestrutura adequada e segura para a circulação de pedestres e ciclistas; III - intensificar fiscalização referente às normas de construção e conservação de passeios; IV - implementar ações de difusão do uso da bicicleta como veículo de transporte; V - rever a rede de linhas de transporte coletivo urbano de passageiros que atende o município; VI - implantar faixas e/ou corredores preferenciais ou exclusivas para o transporte coletivo urbano; VII - implantar serviços de transporte coletivo urbano de passageiros municipal e intermunicipal como uma rede integrada; VIII - implantar medidas de prioridade para a circulação do transporte coletivo urbano de passageiros; IX - qualificar os pontos de parada; X - implementar medidas operacionais para melhoria do desempenho do viário existente; e XI - implementar políticas de segurança viária e de redução de acidentes no trânsito."			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Sim	Não	Sim	Sim	Não
-	-	Lei Federal Nº 12.587/2012 Art. 5º		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
-	-	-	-	

Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
-	-	-	-
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Sim	Não	Não	
	-	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 109: Análise individual do parâmetro 3. Diretrizes da PNMU, em Bauru

Parâmetro:	3. Diretrizes da PNMU			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 6º: O Plano de Mobilidade observará as seguintes diretrizes gerais: I - priorizar os modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado; II - reconhecer e valorizar os deslocamentos realizados a pé e de bicicleta – modais ativos; III - propiciar mobilidade para as pessoas com deficiência ou dificuldade de locomoção; IV - priorizar a circulação dos ônibus do transporte público coletivo urbano de passageiros no uso do sistema viário; V - criar medidas de desestímulo à utilização do transporte individual; VI - estimular o uso de combustíveis renováveis e menos poluentes, reduzindo impactos ambientais da mobilidade urbana; VII - promover a coordenação e integração dos diversos modos de transporte; VIII - assegurar que todos os deslocamentos sejam realizados de forma segura; IX - estabelecer melhor articulação viária do território, como forma de reduzir a sobrecarga de fluxos desnecessários nas vias, visando à qualidade dos tempos de circulação."			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Sim	Sim	Não
-	-	Lei Federal N° 12.587/2012 – Art. 5°		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada

-	-	-	-
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	XIX	XX
-	-	-	-
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Sim	Não	Não	
	-	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 110: Análise individual do parâmetro 4. Planejamento integrado, em Bauru.

Parâmetro:	4. Planejamento integrado			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: "Em paralelo a EMTURB, através da Lei Municipal nº 2.735/1987, foi criado, a partir da extinção do Escritório Técnico de Planejamento Integrado, a Secretaria de Planejamento. Tem por atribuições a coordenação e o controle técnico, econômico-financeiro e orçamentário das diretrizes gerais desenvolvimento do Município e da atuação da Prefeitura." (...) "Nota-se que não existem estratégias, preposições, ou projetos de uso comum entre a Lei de Zoneamento e o PDT. Enquanto o PDT estabelece projetos de expansão da malha viária e corredores exclusivos para ônibus, a Lei de Zoneamento não cria instrumentos que vinculem a utilização do transporte coletivo ao uso do solo, ou ainda o controle do adensamento urbano conforme o fluxo da calha viária. "			
	Prognóstico: "(...) São atribuições do Observatório da Mobilidade: (...) estar atento nas aprovações de Habitação Social, onde há uma série de isenções para o empreendedor – não permitir que as isenções desencadeiem prejuízo de mobilidade à população, no longo prazo;"			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Intepretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
Não	Sim	Sim	Não	

Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
Sim	Não	Sim	Não
-			
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta		Referência indireta
Não	Sim		Não
	Lei Municipal nº 2.339/1982 - Zoneamento de Bauru; Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Bauru		-

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 111: Análise individual do parâmetro 5. Circulação viária – segurança e humanização, em Bauru

Parâmetro:	5. Circulação viária – segurança e humanização			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "(...)" Art. 7º Para o alcance do objetivo proposto neste Decreto, compete ao Poder Público: (...) II - constituir um ambiente estimulante aos meios de transporte ativo; implantar infraestrutura adequada e segura para a circulação de pedestres e ciclistas; (...) III - intensificar fiscalização referente às normas de construção e conservação de passeios; (...) XI - implementar políticas de segurança viária e de redução de acidentes no trânsito. (...) Art. 8º O Poder Executivo deverá publicar, por meio de Decreto, os seguintes textos complementares, conforme respectivos prazos, contados a partir da publicação deste Decreto: (...) IV - Programa de Segurança Viária e Redução de Acidentes – 18 (dezoito) meses;"			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: O parâmetro é abordado analisando em relação ao pedestre quando apresentado as principais características físicas das Rodovias, também aparece ao descrever algumas dificuldades de ciclo faixas e ciclorrotas, a primeira com casos de faixas estreitas e sem esses elementos de segurança e a segunda ao não apresentarem separação física.			
	Prognóstico: "Os projetos voltados à mobilidade ativa devem ser complementados com projetos de drenagem, iluminação, arborização e sinalização viária (vertical, horizontal e semafórica)."; dentro do tema Sistema viário e Infraestrutura, o parâmetro também entra como objetivo geral: ""Definir um sistema viário estruturador do deslocamento de pessoas, bens e mercadorias, com qualidade, segurança e fluidez; ainda assim quando apresentado as Propostas e Ações em torno desse mesmo tema, há um próprio subtema que busca Moderação de Velocidade e Tráfego, descrevendo medidas de segurança. (...) "A utilização de técnicas de moderação de tráfego e de velocidade deve ser aplicada em condições e situações apropriadas, ou seja, em pontos, trechos ou áreas críticas que apresentem elevados números de acidentes e/ou volume de veículos em áreas indesejáveis, bem como a melhoria do uso do espaço e regramento do trânsito, de forma isolada ou em conjunto."			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Sim	Sim	Não
-	-	Lei Federal N° 12.587/2012		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Sim
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				

Introdução			
Transcrição do texto			
Transcrição direta da lei		Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei
-		-	-
-		-	-
Diagnóstico			
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada
Sim	Não	Não	Sim
		Marechal Rondon, SP 300; João R. de Barros, SP 225; João R. de Barros, SP 294; Ciclofaixas: Av. Com. José da Silva Martha; Av. Dr. Nuno de Assis	
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
Sim	Não	Sim	Não
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta		Referência indireta
Não	Não		Sim
	-		Lei Federal N° 12.587/2012

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 112: Análise individual do parâmetro 6. Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação, em Bauru.

Parâmetro:	6. Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: VI - "(...) Art. 7º Para o alcance do objetivo proposto neste Decreto, compete ao Poder Público: (...) implantar faixas e/ou corredores preferenciais ou exclusivas para o transporte coletivo urbano; VI - implantar faixas e/ou corredores preferenciais ou exclusivas para o transporte coletivo urbano; VII - implantar serviços de transporte coletivo urbano de passageiros municipal e intermunicipal como uma rede integrada; X- implementar medidas operacionais para melhoria do desempenho do viário existente; Art. 8º O Poder Executivo deverá publicar, por meio de Decreto, os seguintes textos complementares, conforme respectivos prazos, contados a partir da publicação deste Decreto: (...) III- Plano de Orientação de Tráfego – 18 (dezoito) meses; (...)"			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: É descrito parte do processo de formação da cidade de Bauru a partir dos inícios das documentações, "A rede atual, agora classificada em Vias Estruturais e Vias Alimentadoras (...)" com o crescimento de transporte individuais "ocorre a extensão das vias coletoras, adentrando aos bairros mais periféricos, e a intensificação de algumas vias que funcionaram como vetores de expansão, passando a caracterização de vias arteriais Ocorre a caracterização do total das vias da Zona Central Comercial como coletoras, sem qualquer intervenção de infraestrutura expressiva (...)" atualmente Bauru apresenta apenas uma via de uso exclusivo para pedestre.			
	Prognóstico: "São objetivos específicos para os investimentos no sistema viário: I. Estruturação de uma malha articulada e hierarquizada, com a superação das barreiras que historicamente segmentaram o tecido urbano; II. Melhoria do desempenho operacional do sistema viário existente;"			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro

Não	Não	Sim		
-	-	Lei Federal N° 12.587/2012	Sim	Não
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Sim
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei		Transcrição parcial da lei		Interpretação da lei
-		-		-
-		-		-
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
Sim	Não		Sim	Não
-				
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Sim		Sim	Sim
-				
Referência de outras legislações				
Ausência de referência		Referência direta		Referência indireta
Não		Sim		Sim
		Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Bauru		Lei Federal N° 12.587/2012

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 113: Análise individual do parâmetro 7. Implantação e qualificação de calçadas, passeios e áreas de circulação a pé, em Bauru

Parâmetro:	7. Implantação e qualificação de calçadas, passeios e áreas de circulação a pé
Transcrição do parâmetro	<p>Corpo da lei: "(...) O Plano de Mobilidade tem por objetivo proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os modos de transporte coletivos e modais ativos (...) Art. 7º Para o alcance do objetivo proposto neste Decreto, compete ao Poder Público: I - constituir um ambiente estimulante aos meios de transporte ativo; (...) Art. 8º O Poder Executivo deverá publicar, por meio de Decreto, os seguintes textos complementares, conforme respectivos prazos, contados a partir da publicação deste Decreto: I- Plano de Mobilidade a Pé, incluindo Plano de Arborização de Bauru – 12 (doze) meses; (...) VII - Programa de qualificação de calçadas – 12 (doze) meses; (...)”</p> <p>Introdução: -</p>

<p>Diagnóstico: Há uma descrição inicialmente sobre como esta se encontra nas leis, deficiências gerais, além de também ser abordado uma necessidade de se prever projetos específicos e não generalizados dependendo da área considerando suas particularidades. "A infraestrutura necessária para o deslocamento a pé é, essencialmente, os passeios públicos. A Lei Municipal nº 5.825, de 10 de dezembro de 2009, disciplinava o uso do passeio e logradouros da cidade, conferindo ao proprietário ou possuidor a construção e manutenção do passeio. Esta Lei estabelecia de maneira genérica, o revestimento e material do piso, indicado como "antiderrapante". Havia a preocupação com o cumprimento da NBR 9050, e com as medidas mínimas conforme classificação hierárquica da via." "As deficiências do passeio são análogas às condições das vias, uma vez que o calçamento só é obrigatório em vias que possuam guias e sarjetas." que os proprietários de lotes de esquina deverão prever durante a execução de calçadas, a implantação "Para a nova legislação, seria interessante prever projetos específicos conforme a área em questão, e usos diferenciados. Pode-se atribuir a diferentes áreas do município, diferentes materiais que considerem o trânsito de pedestre mais ou menos intenso, a permeabilidade do solo, e interesses culturais, históricos, ambientais e sustentáveis."</p> <p>Prognóstico: "Os projetos voltados à mobilidade ativa devem ser complementados com projetos de drenagem, iluminação, arborização e sinalização viária (vertical, horizontal e semafórica)."</p>				
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Não	Sim	Não
-	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Sim
	-			
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
Sim	Não	Sim	Não	
			-	
Prognóstico				
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro		
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
Sim	Não	Sim	Não	
	-			
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Não	Sim	Não		
	Lei Municipal Nº 5.825/2009	-		

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 114: Análise individual do parâmetro 8. Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas, em Bauru

Parâmetro:	8. Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "(...) Art. 7º Para o alcance do objetivo proposto neste Decreto, compete ao Poder Público: (...) IV - implementar ações de difusão do uso da bicicleta como veículo de transporte; (...) Art. 8º O Poder Executivo deverá publicar, por meio de Decreto, os seguintes textos complementares, conforme respectivos prazos, contados a partir da publicação deste Decreto: (...)II - Plano Cicloviário – 12 (doze) meses; (...) VI - Estudo para instalação de bicicletários, paraciclos, dentre outras estruturas de apoio – 6 (seis) meses; "			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: "A falta de calçadas e trechos de boa caminhabilidade é um desestímulo ao caminhar, como também a falta de ciclovias e infraestrutura dedicada é um desestímulo ao pedalar. A cidade que não oferece esse tipo de infraestrutura para a mobilidade ativa é uma cidade que restringe a liberdade, e as pessoas que precisam atravessar os bairros, se não tem como fazê-lo em seu veículo próprio (...) Além de todos os problemas das calçadas, as ciclovias e outras estruturas cicloviárias que foram implantadas na cidade carecem de manutenção e melhorias, principalmente em segurança." Ao citar todas as ciclovias presentes no município é concluído que "As ciclovias estão desconectadas, e não funcionam como estímulo à escolha pelo modal."			
	Prognóstico: "Com a finalidade de propiciar o devido reconhecimento e de estimular esses meios de locomoção, foram estabelecidos os seguintes objetivos específicos: I. Implementação de ações de difusão do uso da bicicleta como veículo de transporte urbano; II. Implantação de infraestrutura segura para a circulação de bicicletas; III. Implantação de infraestrutura para estacionamento e guarda de bicicletas; IV. Implantação de infraestrutura adequada para a circulação de pedestres." "O Plano Cicloviário deve partir do traçado elaborado com participação popular, e seguir para sua complementação, indicando as infraestruturas necessárias, pontos de permanência, locais onde são possíveis a locação de bicicletários, paraciclos, sanitários, bancos e bebedouros, além de outras estruturas,"			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Sim	Sim	Não
-	-	Lei Federal N° 12.587/2012		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Sim
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
Sim	Não	Sim	Sim	
		Rua Aviador Gomes Ribeiro, no trecho entre as ruas Rubens Arruda e José Ranieri, no Altos da Cidade. Também trechos das ruas Gerson França, Agenor Meira e Sete de Setembro (ciclovias e ciclofaixas existentes), mas ainda estão desconexas, o que não		

		deveria acontecer	
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
Sim	Não	Sim	Não
-			
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta		Referência indireta
Não	Sim		Não
	Lei Federal N° 12.587/2012		

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 115: Análise individual do parâmetro 9. Acessibilidade Universal, em Bauru

Parâmetro:	9. Acessibilidade Universal			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: " O Plano de Mobilidade Urbana de Bauru – PLANMOB, foi elaborado em consonância à (...) Leis Federais n° 10.048, de 8 de novembro de 2.000 e n° 10.098, de 19 de dezembro de 2.000 (acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida). (...) Art. 5° São princípios da Política Municipal de Mobilidade de Bauru: I - acessibilidade universal; "			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: "A implantação de rampas de acesso em esquinas também foi regulamentada pela mesma Lei, atribuindo de rampa para deficientes. A Secretaria de Obras esteve, e continua a disposição para auxílio e contribuição de material para execução das rampas. No entanto, a implantação dos rebaixos em esquinas voltados aos pedestres, ainda é relativamente baixa."			
	Prognóstico: Dentro das propostas de e ações para aprimorar o Serviço de Transporte Coletivo, sobre a Renovação da Frota de ônibus é citado que dentro da melhoria dos veículos é preciso de piso rebaixado, com a ausência de degraus na entrada dos ônibus; dentro do tema Sistema viário e Infraestrutura, o parâmetro também entra como objetivo geral: "Melhorar as condições gerais de acessibilidade e de circulação, contribuindo para a melhoria da qualidade de vida da população e aumento da eficiência da economia urbana; "			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Sim	Não	Não	Sim	Não
Lei Federal N° 12.587/2012	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei		Transcrição parcial da lei		Interpretação da lei
-		-		-
-		-		-
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	

Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada
Não	Sim	Sim	Não
-			
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
Sim	Não	Sim	Não
-			
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Não	Sim	Não	
	Lei Municipal 5825/09 - Uso de passeios públicos (Revogada expressamente)	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 116: Análise individual do parâmetro 10. Transporte Público Coletivo, em Bauru

Parâmetro:	10. Transporte Público Coletivo			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 7º Para o alcance do objetivo proposto neste Decreto, compete ao Poder Público: (...) V - rever a rede de linhas de transporte coletivo urbano de passageiros que atende o município; VI - implantar faixas e/ou corredores preferenciais ou exclusivas para o transporte coletivo urbano; (...) Art. 8º O Poder Executivo deverá publicar, por meio de Decreto, os seguintes textos complementares, conforme respectivos prazos, contados a partir da publicação deste Decreto: V - Reorientação do Transporte Coletivo por ônibus – 18 (dezoito) meses; (...) Art. 9º Fica instituído o Sistema de Avaliação da Qualidade do Transporte Coletivo, incumbindo ao Poder Público o acompanhamento sistemático dos serviços de transporte público coletivo, da qualidade dos serviços prestados pelas operadoras dos serviços de transporte, visando o estabelecimento de medidas necessárias à promoção de sua contínua melhoria."			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: "Em 2012 a EMDURB (Empresa Municipal de Desenvolvimento Urbano e Rural) firmou contrato com a Oficina Engenheiros Consultores Associados Ltda., através de concorrência pública nº 001/2021 e Processo nº 4.086/2021, que teve como objetivo a elaboração do Plano de Transporte Coletivo da Cidade de Bauru. No documento foram apresentadas as alterações operacionais relacionadas a reorganização da rede de transporte coletivo e a oferta de serviços que poderiam ser implantadas, desde supressão de algumas linhas, modificações de trajetos, dentre outros, afim de adequar atendimento conforme demandas observadas, de acordo com parâmetros de conforto mínimos fixados."			
Prognóstico: "Para orientar as ações municipais, foram estabelecidos os seguintes objetivos específicos: I. Reestruturação e racionalização dos serviços de transporte coletivo por ônibus, a fim de melhorar a oferta e a qualidade dos serviços para os usuários; II. Melhoria da infraestrutura de apoio aos serviços de transporte coletivo; III. Melhoria da gestão pública sobre os serviços de transporte coletivo; IV. Estudos e levantamentos para identificar capacidade e demanda para implantação de novos modais, visando crescimento sustentável do município."				
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Sim	Sim	Não
-	-	Lei Federal Nº 12.587/2012		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	

Sim	Não	Sim	Sim
-			
Análise do parâmetro no documento complementar			
Introdução			
Transcrição do texto			
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	
-	-	-	
-	-	-	
Diagnóstico			
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada
Sim	Não	Sim	Não
		-	
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
Sim	Não	Sim	Não
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Não	Sim	Não	
	Lei Municipal Nº 3570/93 - Reestrutura a Empresa Municipal de Desenvolvimento Urbano e Rural de Bauru-EMDURB	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 117: Análise individual do parâmetro 11. Tipos de serviço de transporte público coletivo, em Bauru

Parâmetro:	11. Tipos de serviço de transporte público coletivo			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: É somente abordado sobre linhas de Ônibus			
	Prognóstico: Dentro das propostas de e ações para aprimorar o Serviço de Transporte Coletivo, sobre Novos Modais, é designado a elaboração de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para possíveis modais para as demandas futuras do município, como uso dos trilhos, bondes e teleférico.			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				

Transcrição do texto			
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	
-	-	-	
-	-	-	
Diagnóstico			
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada
Não	Sim	Sim	Não
		-	
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
Sim	Sim	Sim	Sim
Centro expandido, Parque do Castelo, Jardim Bela			
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Sim	Não	Não	
	-	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 118: Análise individual do parâmetro 12. Priorização do transporte público, em Bauru

Parâmetro:	12. Priorização do transporte público			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 5º São princípios da Política Municipal de Mobilidade de Bauru: (...) III- Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; (...) Art. 6º O Plano de Mobilidade observará as seguintes diretrizes gerais: (...) I- Priorizar os modos de transportes (...) dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado; (...) IV: priorizar a circulação dos ônibus do transporte público coletivo urbano de passageiros no uso do sistema viário;" Além disso, também há a proposta de criação de faixas exclusivas para o Transporte Público Coletivo, também citado na ficha 6.			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: "Em consonância à política nacional, define-se como Objetivos Gerais deste Eixo Temático: I. Prioridade dos modos de transporte coletivo sobre o individual; II. Integração entre os modos e serviços de transporte urbano; III. Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado." "São objetivos específicos para os investimentos no sistema viário: (...) III. Prioridade aos modais ativos de mobilidade e ao transporte coletivo.			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Sim	Sim	Não
-	-	Lei Federal N° 12.587/2012		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
Sim	Não	Sim	Não	
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				

Transcrição do texto			
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	
-	-	-	
-	-	-	
Diagnóstico			
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada
-	-	-	-
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
Sim	Não	Sim	Não
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Não	Não	Sim	
	-	Lei Federal N° 12.587/2012	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 119: Análise individual do parâmetro 13. Política tarifária, em Bauru

Parâmetro:	13. Política tarifária			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: Para o transporte coletivo: "Com relação aos sistemas de tecnologia da informação, em Bauru, seu uso teve início com a implantação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica em 2004, que permitiu o uso de cartões eletrônicos para o pagamento de passagens. Dessa forma é que se torna possível a política tarifária de integração com valores diferenciados, tarifa de entre pico, além da tarifa comum e tarifas com descontos." Para o transporte Individual "Através do Decreto 8.620/1999, é criada também a Área Verde, diferenciando-se da Azul em seu tempo de permanência. Enquanto a Área Azul permite até duas horas, a verde permite apenas uma hora, com prorrogação de mais uma hora. Esta medida é tomada a fim de aumentar a rotatividade das vagas. Através da Lei Municipal nº 4.820/2002, são modificadas algumas das destinações das tarifas recolhidas, passando a ser revertida em sua integridade ao custo do sistema e desenvolvimento do sistema viário."			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Tipo de transcrição do texto				

Transcrição direta da lei		Transcrição parcial da lei		Interpretação da lei	
-		-		-	
-		-		-	
Diagnóstico					
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro		Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa		Forma setorizada
Sim		Não	Sim		Não
					-
Prognóstico					
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro		
Forma difusa		Forma setorizada	Diretriz		Proposta
Sim		Não	Sim		Não
					-
Referência de outras legislações					
Ausência de referência		Referência direta		Referência indireta	
Sim		Não		Sim	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 120: Análise individual do parâmetro 14. Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados, em Bauru

Parâmetro:	14. Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados				
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 6º O Plano de Mobilidade observará as seguintes diretrizes gerais: (...) VII- promover a coordenação e integração dos diversos modos de transporte;"				
	Introdução: -				
	Diagnóstico: -				
	Prognóstico: "(...) propostas que incentivam a escolha por modais ativos compõem um pacote prioritário, que deverão, de forma geral, ofertar melhores condições de calçadas e ciclovias, além de integração com o transporte público coletivo."				
Análise do parâmetro no corpo da lei					
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro		
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	
Não	Sim	Não	Sim	Não	
-	Lei Federal Nº 12.587/2012	-			
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro		
Forma difusa		Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
Sim		Não	Sim	Não	
Análise do parâmetro no documento complementar					
Introdução					
Transcrição do texto					
Transcrição direta da lei		Transcrição parcial da lei		Interpretação da lei	
-		-		-	
-		-		-	
Diagnóstico					

Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada
-	-	-	-
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
Sim	Não	Sim	Não
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Sim	Não	Não	
	-	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 121: Análise individual do parâmetro 15. Transporte Escolar, em Bauru

Parâmetro:	15. Transporte Escolar			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
-	-	-	-	
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
-	-	-	-	
Prognóstico				
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro		
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	

-	-	-	-
-	-	-	-
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Sim	Não	Não	
	-	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 122: Análise individual do parâmetro 16. Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural, em Bauru

Parâmetro:	16. Acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: "Implementar ações para melhorias das trilhas rurais, com foco no turismo e atendimento à população que mora na região, e utiliza as estradas diariamente em seus deslocamentos;"			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
-	-		-	-
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
-	-	-	-	
-	-	-	-	
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
-	-		-	-
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Sim	Não	Não		
	-	-		

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 123: Análise individual do parâmetro 17. Serviços de transporte individual motorizado, em Bauru

Parâmetro:	17. Serviços de transporte individual motorizado			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: Art. 4º: É apresentado apenas uma caracterização do Parâmetro "Para os fins deste Decreto, considera-se: (...) VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;"			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Sim	Não	Não	Não	Sim
Lei Federal Nº 12.587/2012	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa		Forma setorizada	Diretriz	Proposta
Não		Não	Não	Não
Cobertura Universal				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei		Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	
-		-	-	
-		-	-	
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
-	-		-	-
-				
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
-				
Referência de outras legislações				
Ausência de referência		Referência direta		Referência indireta
Não		Sim		Não
		Lei Municipal Nº 8102/97 - Dispõe sobre a criação de pontos de táxi		-

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 124: Análise individual do parâmetro 18. Tipos de serviços de transporte individual motorizado, em Bauru

Parâmetro:	18. Tipos de serviços de transporte individual motorizado	
Transcrição do	Corpo da lei: X - Art. 4º: É apresentado apenas uma caracterização do Parâmetro " Para os fins deste Decreto, considera-se: (...) IX - transporte urbano de cargas: serviço de	

parâmetro	transporte de bens, animais ou mercadorias; X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede; "			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: "Há também a regulamentação de áreas de Carga e Descarga, Táxis e vagas específicas para Farmácia (de permanência rápida)."			
	Prognóstico:			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Sim	Não	Sim
-	-	Lei Federal N° 12.587/2012		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Não	Não		Não	Não
Cobertura Universal				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei		Interpretação da lei	
-	-		-	
-	-		-	
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
Não	Sim		Sim	Não
-				
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
-				
Referência de outras legislações				
Ausência de referência		Referência direta	Referência indireta	
Sim		Não	Não	
		-	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 125: Análise individual do parâmetro 19. Áreas de estacionamentos públicos e privados, em Bauru

Parâmetro:	19. Áreas de estacionamentos públicos e privados
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -
	Introdução: -
	Diagnóstico: "Devido ao grande número de viagens com destino ao centro, consequência da concentração de equipamentos públicos, comércio e serviço, Bauru não fica distante de outras cidades do mesmo porte quando se relaciona a oferta de vagas ao número de

veículos em trânsito. Existe um controle de estacionamentos nas vias públicas, com objetivo de regularizar e estimular maior rotatividade desses veículos na área central e algumas áreas com grandes equipamentos."				
Prognóstico: "(...) novos projetos de transporte ativo, o número de faixas para o tráfego misto (incluindo estacionamento) deve diminuir ou, no máximo, permanecer igual. Isso significa que não há aumento de faixas para o tráfego misto."				
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei		Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	
-		-	-	
-		-	-	
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
Sim	Não		Não	Sim
			Área central	
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta		Referência indireta	
Não	Sim		Não	
	Lei municipal Nº 2074/78 - Cria a "Zona Azul" no Município em áreas especiais de estacionamentos de veículos públicos		-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 126: Análise individual do parâmetro 20. Instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado, em Bauru

Parâmetro:	20. Instrumentos para o controle e o desestímulo ao transporte individual motorizado
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: Corpo da lei: "Art. 6º O Plano de Mobilidade observará as seguintes diretrizes gerais: I - priorizar os modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado (...) Art. 7º (...) VIII - implantar medidas de prioridade para a circulação do transporte coletivo urbano

de passageiros; "				
Introdução: -				
Diagnóstico: Ao longo do diagnóstico é desenvolvido a argumentação de que "Bauru pode ser considerado um Município compacto, uma vez que o deslocamento de uma ponta a outra seria de aproximadamente 12 quilômetros. A OMS afirma que 10 a 12 Km são deslocamentos possíveis de serem realizados em até 40 minutos de bicicleta. Ainda de bairros à centro a distância média é de 6 Km, também passíveis de serem percorridos a pé, em aproximadamente 1 hora.", desse modo, é totalmente possível e estimulável o transporte ativo no município.				
Prognóstico: "A legislação federal estabelece, nas diretrizes da Política Nacional de Mobilidade, que os municípios precisam buscar soluções para equalizar os investimentos em infraestrutura viária, uma vez que muito já foi feito para os modos motorizados, e quase nada para os modais ativos."				
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Sim	Não	Não	Sim	Não
Lei Federal Nº 12.587/2012	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
-	-		-	-
-				
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
-				
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Não	Sim	Não		
	Lei Federal Nº 12.587/2012	-		

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 127: Análise individual do parâmetro 21. Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada, em Bauru

Parâmetro:	21. Áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada
-------------------	---

Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: " Atualmente a cidade possui uma única via para uso exclusivo do pedestre, isto é, que não permite o acesso de veículos. Instalado no início da década de 90 na área Central, o Calçadão isola a Rua Batista de Carvalho por 7 quadras, concentrando neste espaço grandes lojas e conseqüente fluxo de pedestres. Além disso, a gestão atual executa o fechamento parcial de algumas vias, para o trânsito motorizado, em finais de semana, para fins recreativos."			
	Prognóstico: Implementar moderadores de velocidade e tráfego nas vias urbanas, contribuindo para a segurança, orientação e bem estar de todos aqueles que circulam no ambiente urbano, ordenando os fluxos.			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
-	-		-	-
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
Sim	Não	Sim	Sim	
			Calçadão da Rua Batista de Carvalho	
Prognóstico				
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro		
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
Sim	Não	Sim	Não	
-	-	Sim	Não	
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Não	Não	Sim		
	-	Lei Federal N° 12.587/2012		

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 128: Análise individual do parâmetro 22. Transporte de carga, em Bauru

Parâmetro:	22. Transporte de carga
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: Transporte de Carga é citado tanto para a descrição de temas como "Transporte Urbano" e "Mobilidade Urbana", além de uma definição isolado do próprio parâmetro.
	Introdução: -

Diagnóstico: "A operação de carga e descarga de mercadorias no Município está regulamentada pelo Decreto nº 11.096, de 01 de dezembro de 2009. Conforme o Decreto foram delimitadas e caracterizadas três zonas, cada qual com suas peculiaridades quanto à toneladas, locais e horários, a saber: I- Zona "A" (Zona Central); II- Zona "B" (Zona Intermediária); III- Zona "C" (Zona Externa). (...)As regras para as operações de carga e descarga de mercadorias foram estabelecidas com base nas características de fluxo de veículos e pedestres em cada local. Além disso, todos os locais são sinalizados pela EMDURB, que além de sinalização de solo, instalam placas indicativas de horários e capacidade máxima."				
Prognóstico: -				
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Sim	Não	Não	Não	Sim
Lei Federal N° 12.587/2012	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Não	Não
	-			
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
Sim	Não	Não	Sim	
		Zona A (Rua Antônio Alves, Rua Primeiro de Agosto, Rua Azarias Leite e Rua Cussy Júnior.), B (Rua Sainte Martin, Avenida Nações Unidas, Rua Presidente Kennedy, Rua Nóbile de Piero, Rua Primeiro de Agosto, Praça Machado de Mello, Rum Monsenhor Claro e Rua Joaquim da Silva Martha.) e C (demais vias e logradouros públicos do Município.)		
Prognóstico				
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro		
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
-	-	-	-	
	-		-	
Referência de outras legislações				
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta		
Não	Sim	Não		
	Lei Municipal 11.096/09 - Regulamentação de operação de carga e descarga de mercadorias	-		

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 129: Análise individual do parâmetro 23. Indicação de elaboração de planos complementares de mobilidade

Parâmetro:	23. Indicação de elaboração de planos complementares de mobilidade urbana			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: Art 8º: O Poder Executivo deverá publicar, por meio de Decreto, os seguintes textos complementares, conforme respectivos prazos, contados a partir da publicação deste Decreto: I - Plano de Mobilidade a Pé, incluindo Plano de Arborização de Bauru – 12 (doze) meses; II - Plano Cicloviário – 12 (doze) meses; III - Plano de Orientação de Tráfego – 18 (dezoito) meses;"			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: "A primeira rede de estruturação viária catalogada a qual se pode estabelecer um paralelo da condição atual pertence ao Plano Diretor de Trânsito, datado de 1982. Este Plano estrutura a rede viária em vias arteriais primárias, vias arteriais secundárias, e vias coletoras." "Em 1996, foi aprovado o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Bauru (...) Neste mesmo plano foram previstas políticas específicas para o transporte, estabelecendo condicionantes ao desenvolvimento do sistema viário, devendo priorizar a interligação entre setores da cidade, a transposição de ferrovias, rodovias e fundos de vale e a acessibilidade ao Sistema Viário Principal. Além disso, criou instrumentos complementares da política de produção e organização do espaço, como o Plano Viário, Plano de Macro Drenagem, Lei específica sobre a outorga onerosa, permuta de benefício e o IPTU progressivo, e as diretrizes do Zoneamento e Uso e Ocupação do Solo. Destes instrumentos, apenas o IPTU progressivo foi regulamentado." "Em 2012 a EMDURB (Empresa Municipal de Desenvolvimento Urbano e Rural) firmou contrato com a Oficina Engenheiros Consultores Associados Ltda., através de concorrência pública nº 001/2021 e Processo nº 4.086/2021, que teve como objetivo a elaboração do Plano de Transporte Coletivo da Cidade de Bauru. "			
	Prognóstico: É citado ao longo do prognóstico a elaboração de Plano Cicloviário			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Sim	Sim	Não
-	-	Lei Federal Nº 12.587/2012		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Não	Sim
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
Sim	Não	Sim	Não	
-				
Prognóstico				
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro		
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
NA	NA	Sim	Não	
-				

Referência de outras legislações		
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta
Não	Não	Sim
	-	Lei Federal N° 12.587/2012

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 130: Análise individual do parâmetro 24. Polos geradores de viagens, em Bauru

Parâmetro:	24. Polos geradores de viagens			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: Há uma abordagem sobre o deslocamento diários da população, decorrente do trajeto escola/ trabalho com direção aos bairros residenciais, entre esses polos geradores de destinos de viagens foram estabelecidos corredores de comércio descompactando a cidade. "os corredores foram criados obedecendo a tradicional lógica do veículo, que é maneira como a população se desloca do trabalho/escola para bairros residenciais. A maior parte das concentrações comerciais e de serviços nos bairros está localizada ao longo das avenidas de acesso aos bairros mais distantes (avesso ao conceito de cidade compacta), estimulando e aumentando distância nos deslocamentos diários. " Além disso, são citadas as localidades de maiores adensamentos populacionais, como ao longo da linha férrea da Noroeste (pelo histórico operário ferroviário) e dentro das 'franjas da cidade como resultado de espraiamento periférico'.			
	Prognóstico: Dentro das propostas de e ações para aprimorar o Serviço de Transporte Coletivo, é abordado a necessidade de integrar os horários das linhas urbanas com os transportes intermunicipais regionais, como em cidades de deslocamento diários como Piratininga, Agudos, Pederneiras, entre outras.			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
Sim	Não	Não	Sim	
		ZC e ZCC como concentradoras de oportunidades de serviços; Áreas contíguas como predominantes de uso misto, de residências Esparsas e serviços diversos.		
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	

Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
Sim	Não	Sim	Não
-	-	-	-
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Sim	Não	Não	
-	-	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 131: Análise individual do parâmetro 25. Relatório ou estudo de Impacto de Trânsito, em Bauru

Parâmetro:	25. Relatório ou estudo de Impacto de Trânsito			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: " (...) Art. 10º A Prefeitura Municipal de Bauru deverá criar um Observatório da Mobilidade Urbana com a finalidade de coletar e processar informações a respeito dos diversos componentes da política de mobilidade urbana. (...) O Observatório da Mobilidade Urbana reunirá um conjunto de informações sobre a demanda e oferta dos serviços, indicadores de desempenho e demais dados importantes para a compreensão das dinâmicas associadas à mobilidade urbana, bem como para o acompanhamento dos programas de ações associados. A avaliação do progresso dos indicadores de desempenho (...) deverá considerar relatórios anuais de balanço relativos à implantação do Plano de Mobilidade e seus resultados, de competência do Observatório da Mobilidade Urbana, com a obrigação de serem divulgados (relatórios anuais e avaliação) no endereço eletrônico da Prefeitura, e apresentados ao Conselho Municipal de Mobilidade - CMM."			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Não	Não	Sim
-	-	-	-	-
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
Sim	Não	Sim	Não	
-	-	-	-	
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei		Transcrição parcial da lei		Interpretação da lei
-		-		-
-		-		-
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
-	-		-	-
-	-		-	-
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
-	-	-	-	

-	-	-	-
-		-	-
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Sim	Não	Não	
	-	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 132: Análise individual do parâmetro 26. Relatório ou estudo de Impacto Ambiental, em Bauru

Parâmetro:	26. Relatório ou estudo de Impacto Ambiental			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: " (...) Art. 10º A Prefeitura Municipal de Bauru deverá criar um Observatório da Mobilidade Urbana com a finalidade de coletar e processar informações a respeito dos diversos componentes da política de mobilidade urbana. (...) O Observatório da Mobilidade Urbana reunirá um conjunto de informações sobre a demanda e oferta dos serviços, indicadores de desempenho e demais dados importantes para a compreensão das dinâmicas associadas à mobilidade urbana, bem como para o acompanhamento dos programas de ações associados. A avaliação do progresso dos indicadores de desempenho (...) deverá considerar relatórios anuais de balanço relativos à implantação do Plano de Mobilidade e seus resultados, de competência do Observatório da Mobilidade Urbana, com a obrigação de serem divulgados (relatórios anuais e avaliação) no endereço eletrônico da Prefeitura, e apresentados ao Conselho Municipal de Mobilidade - CMM."			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Não	Não	Sim
-	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
Sim	Não	Sim	Não	
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial		
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada	
-	-	-	-	
-		-		
Prognóstico				
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro		
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
-	-	-	-	

-		
Referência de outras legislações		
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta
Sim	Não	Não
	-	-

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 133: Análise individual do parâmetro 27. Relatório ou estudo de Impacto de Vizinhança, em Bauru

Parâmetro:	27. Relatório ou estudo de Impacto de Vizinhança			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: " (...) Art. 10º A Prefeitura Municipal de Bauru deverá criar um Observatório da Mobilidade Urbana com a finalidade de coletar e processar informações a respeito dos diversos componentes da política de mobilidade urbana. (...) O Observatório da Mobilidade Urbana reunirá um conjunto de informações sobre a demanda e oferta dos serviços, indicadores de desempenho e demais dados importantes para a compreensão das dinâmicas associadas à mobilidade urbana, bem como para o acompanhamento dos programas de ações associados. A avaliação do progresso dos indicadores de desempenho (...) deverá considerar relatórios anuais de balanço relativos à implantação do Plano de Mobilidade e seus resultados, de competência do Observatório da Mobilidade Urbana, com a obrigação de serem divulgados (relatórios anuais e avaliação) no endereço eletrônico da Prefeitura, e apresentados ao Conselho Municipal de Mobilidade - CMM."			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: -			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Não	Não	Sim
-	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
Sim	Não		Sim	Não
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei		Interpretação da lei	
-	-		-	
-	-		-	
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
-	-		-	-
-			-	
Prognóstico				
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
-				

Referência de outras legislações		
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta
Sim	Não	Não
	-	-

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 134: Análise individual do parâmetro 28. Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do plano de mobilidade urbana, em Bauru

Parâmetro:	28. Sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do plano de mobilidade urbana			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: "Art. 11: As avaliações, revisões e atualizações do Plano de Mobilidade ocorrerão em prazo não superior a 10 (dez) anos, serão precedidas da realização de diagnóstico e deverão contemplar minimamente: I - Análise da situação da mobilidade urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte, incluída a avaliação do progresso de indicadores de desempenho; e II - Avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários que deverão considerar prognósticos de curto, médio e longo prazo."			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: "4. GESTÃO E ATUALIZAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE:(...) atualmente, a gestão do Sistema de Trânsito e Mobilidade é feito por diversos órgãos Municipais, e em alguns pontos, por órgãos Estaduais e Federais (...) São atribuições do Observatório da Mobilidade: Contribuir com a elaboração de diagnósticos e prognósticos a serem desenvolvidos com vistas a revisões do Plano de Mobilidade – a qualquer tempo, porém, não superior a 10 anos; Definir e rever os indicadores de desempenho a serem adotados para monitoramento e avaliação do Plano;(…) Participar do GAE, com o objetivo de identificar os projetos que necessitam de compatibilização com o Plano de Mobilidade, e estabelecer as diretrizes para que isso ocorra; (...)"			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Sim	Não	Não	Sim	Não
Lei Federal N° 12.587/2012	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
NA	NA		Sim	Não
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro		Forma difusa	Forma setorizada
-	-		-	-
-				
Prognóstico				

Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
NA	NA	Sim	Não
-	-		
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Não	Sim	Não	
	Lei Federal Nº 12.587/2012	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 135: Análise individual do parâmetro 29. Mobilidade inteligente, em Bauru

Parâmetro:	29. Mobilidade Inteligente			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: VI - " Art. 6º: O Plano de Mobilidade observará as seguintes diretrizes gerais: estimular o uso de combustíveis renováveis e menos poluentes, reduzindo impactos ambientais da mobilidade urbana;"			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: "Nos tempos atuais, uma nova fronteira tecnológica no transporte coletivo vem se estabelecendo com relevância no cenário das cidades mediante o uso dos sistemas de monitoramento do posicionamento dos veículos em tempo real e de acompanhamento da operação. Estas tecnologias utilizam um sistema de geoposicionamento com equipamentos GPS instalados nos ônibus, associado a um sistema de transmissão baseado em uso de equipamentos de rádio ou de telefonia celular (GPRS). A disponibilidade desses dados de posição e horário dos ônibus possibilita aos usuários o planejamento de suas viagens."			
	Prognóstico: "Dentro do projeto de sinalização semafórica, é necessário considerar que os tempos do semáforo devem ser calculados de forma a garantir uma travessia segura para todos, com prioridade para os pedestres e ciclistas."; Dentro das propostas de e ações para aprimorar o Serviço de Transporte Coletivo, sobre a melhoria de Tecnologia no Transporte, são citados: mais informações ao usuário por meio de uso de cartão e tecnologia, sistemas dinâmicos desde painéis à aplicativos online para informações de tempo, equipamentos de GPS na frota; quando apresentado as Propostas e Ações em torno do eixo temático de Sistema Viário e Infraestrutura, há um próprio subtema que trabalha sobre Sinalização e Tecnologia, indicando medidas como videomonitoramento.			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	Sim	Não
-	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
Sim	Não	Sim	Não	
-	-			
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				
Conteúdo do parâmetro			Abordagem territorial	
Apresentação geral do	Apresentação parcial	Forma difusa	Forma setorizada	

parâmetro	do parâmetro		
Não	Sim	Sim	Não
-			
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
Sim	Não	Sim	Não
-			
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Sim	Não	Não	
-			

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 136: Análise individual do parâmetro 30. Mudança comportamental, em Bauru

Parâmetro:	30. Mudança comportamental			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	<p>Diagnóstico: "Além das propostas e ações de implementação de infraestrutura e oferta de segurança, há de se criar programas de educação que estimulem o cidadão a perceber essas melhorias, e a quebrar o paradigma em sua compreensão do espaço público e meios de transportes, e, seus pré-conceitos." Sobre Audiências realizadas, "A Primeira Conferência Municipal de Mobilidade, com o tema 'Por uma mobilidade mais humana, segura e sustentável', aconteceu em 2011. As pautas foram discutidas em 4 mesas temáticas: Mesa 1- Educação e Mudança de Cultura,"</p> <p>Prognóstico: "Cabe aos gestores públicos criar, fomentar e investir em políticas que possibilitem ações educativas, assim como estabelecer parcerias entre as secretarias, diretorias ou departamentos de educação. Em contrapartida os setores educacionais promoverão ações a partir de princípios orientadores de forma a desenvolver competências e habilidades que subsidiem a aprendizagem dos alunos. Também, em regime de colaboração, estas parcerias poderão sugerir metodologias de educação para o público." além disso, é apresentado uma série de objetivos gerais e específicos sobre o tema. "Campanhas educativas e de sensibilização, em conjunto com medidas moderadoras possibilitam o aumento do convívio social nos espaços públicos com qualidade, conforto e segurança. Assim, dá-se início a um ciclo virtuoso onde a convivência gera um maior interesse e cuidado na construção e manutenção do espaço público, que por sua vez, estimula a convivência e sua apropriação pelos cidadãos."</p>			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
-				
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		

-	-	-	-
Diagnóstico			
Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada
Sim	Não	Sim	Não
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
Sim	Não	Sim	Não
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Sim	Não	Não	
	-	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 137: Análise individual do parâmetro 31. Estruturação institucional, em Bauru

Parâmetro:	31. Estruturação institucional			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: -			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: "O acompanhamento da implementação do Plano de Mobilidade ficará sob gestão do Planejamento Urbano do Município (atualmente a SEPLAN – Secretaria de Planejamento), como extensão de sua responsabilidade sobre o planejamento e elaboração dos diversos planos municipais; e, para isso, deverá ter grupo formalmente constituído por representantes das secretarias municipais diretamente envolvidas, com atribuição específica de efetivar atividades e ações necessárias, tais como: elaboração de termos de referência, elaboração de cronogramas e orçamentos, coordenação de processos de licitação, e principalmente, acompanhamento e monitoramento permanente de implementação do plano, promovendo eventuais ajustes, com a devida prestação de contas internamente ao Governo e para a sociedade. "			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada		Diretriz	Proposta
-	-		-	-
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				

Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada
-	-	-	-
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
NA	NA	Sim	Não
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Sim	Não	Não	
	-	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quadro 138: Análise individual do parâmetro 32. Presença de Conselho de Trânsito ou Mobilidade, em Bauru

Parâmetro:	32. Presença de Conselho de Trânsito ou Mobilidade			
Transcrição do parâmetro	Corpo da lei: O Conselho Municipal de Mobilidade é apresentado como destino final dos relatórios para se responsabilizar como avaliador desses resultados: "Os resultados das avaliações do sistema deverão torna-se públicos e periodicamente divulgados no endereço eletrônico da Prefeitura Municipal de Bauru, publicados na imprensa oficial do Município e apresentados ao Conselho Municipal de Mobilidade – CMM. (...) A avaliação do progresso dos indicadores de desempenho a que se refere o inciso I deste artigo deverá considerar relatórios anuais de balanço relativos à implantação do Plano de Mobilidade e seus resultados, de competência do Observatório da Mobilidade Urbana, com a obrigação de serem divulgados (relatórios anuais e avaliação) no endereço eletrônico da Prefeitura, e apresentados ao Conselho Municipal de Mobilidade - CMM."			
	Introdução: -			
	Diagnóstico: -			
	Prognóstico: "O Observatório da Mobilidade deverá funcionar como uma ferramenta de gestão para medir os resultados da implantação do Plano de Mobilidade, através de indicadores selecionados de acordo com objetivos gerais e específicos da Administração Municipal."			
Análise do parâmetro no corpo da lei				
Transcrição do texto			Conteúdo do parâmetro	
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei	Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro
Não	Não	Não	Sim	Não
-	-	-		
Abordagem territorial			Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta	
Sim	Não	Sim	Não	
	-			
Análise do parâmetro no documento complementar				
Introdução				
Transcrição do texto				
Transcrição direta da lei	Transcrição parcial da lei	Interpretação da lei		
-	-	-		
-	-	-		
Diagnóstico				

Conteúdo do parâmetro		Abordagem territorial	
Apresentação geral do parâmetro	Apresentação parcial do parâmetro	Forma difusa	Forma setorizada
-	-	-	-
Prognóstico			
Abordagem territorial		Apresentação do parâmetro	
Forma difusa	Forma setorizada	Diretriz	Proposta
NA	NA	Sim	Não
-			
Referência de outras legislações			
Ausência de referência	Referência direta	Referência indireta	
Sim	Não	Não	
	-	-	

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.