

# **Plano de Mobilidade Urbana de Hortolândia**

## **Relatório de Medição das Atividades 10,11 e 12**

**e**

### **PRODUTO 07**

#### **Minuta de Lei**



**Prefeitura Municipal de Hortolândia/SP**

**Maio/2016**

**Revisão 00**



## SUMÁRIO

SUMÁRIO .....	i
INTRODUÇÃO .....	1
CAPACITAÇÃO.....	3
AUDIÊNCIA PÚBLICA.....	4
MINUTA DE LEI .....	7
TÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES, PRINCÍPIOS E DIRETRIZES.....	8
CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES.....	8
CAPÍTULO II DOS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES .....	9
CAPÍTULO III DAS DEFINIÇÕES GERAIS .....	11
TÍTULO II DO SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA .....	18
TÍTULO III DO SISTEMA MUNICIPAL DE VIAS.....	20
CAPÍTULO I DOS COMPONENTES, DIRETRIZES E OBJETIVOS .....	20
CAPÍTULO II SUBSISTEMA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES .....	20
SEÇÃO I - DEFINIÇÃO .....	20
SEÇÃO II - DIRETRIZES.....	20
SEÇÃO III - AÇÕES PRIORITÁRIAS.....	22
CAPÍTULO III SUBSISTEMA CICLOVIÁRIO .....	23
SEÇÃO I – DEFINIÇÃO .....	23
SEÇÃO II - DIRETRIZES.....	23



SEÇÃO III - AÇÕES PRIORITÁRIAS.....	24
CAPÍTULO IV SUBSISTEMA VIÁRIO .....	25
SEÇÃO I - DEFINIÇÃO .....	25
SUBSEÇÃO I - CLASSIFICAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO.....	25
SEÇÃO II - DIRETRIZES.....	27
SEÇÃO III - AÇÕES PRIORITÁRIAS.....	30
TÍTULO III DO SISTEMA DE TRANSPORTE .....	32
CAPÍTULO I TRANSPORTE COLETIVO .....	32
SEÇÃO I - DEFINIÇÃO .....	32
SEÇÃO II – COMPONENTES .....	32
SEÇÃO III - DIRETRIZES.....	33
SEÇÃO III - AÇÕES PRIORITÁRIAS.....	34
CAPÍTULO II TRANSPORTE DE CARGA .....	35
TÍTULO IV ÁREAS ESPECIAIS .....	37
CAPÍTULO I ÁREAS DE TRATAMENTO ESPECIAL.....	37
CAPÍTULO II ÁREAS DE ABSORÇÃO DE DEMANDA DE ESTACIONAMENTO .....	41
CAPÍTULO III PÓLO GERADOR DE TRÁFEGO .....	42
CAPÍTULO IV INSTRUMENTOS DE CONTROLE E ACOMPANHAMENTO .....	43
TÍTULO V DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS .....	45



## ANEXOS

ANEXO I: Mapas (integrante da Minuta de Lei);

ANEXO II: Seção das vias (integrante da Minuta de Lei);

ANEXO III: Apresentações da Capacitação;

ANEXO IV: Apresentação da Audiência Pública;



## **INTRODUÇÃO**

O contrato firmado entre o MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA e a Empresa CIDADE VIVA em junho de 2015 é fruto da Tomada de Preço 011/2014, publicada pelo primeiro e tem como Objeto de trabalho e Objetivo conforme texto extraído do Memorial Descritivo do Edital:

Contratação de empresa especializada em engenharia, para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana do Município de Hortolândia, contemplando todos os requisitos disciplinados na Lei 12.587/2012 e suas alterações.

O trabalho foi precedido do Planejamento Executivo dos trabalhos seguido pelas outras doze atividades previstas no Termo de Referência:

- **ATIVIDADE 1. LEVANTAMENTO DE DADOS EXISTENTES**
- **ATIVIDADE 2. LEVANTAMENTOS DE CAMPO E PESQUISAS**
- **ATIVIDADE 3. MONTAGEM DA REDE ATUAL**
- **ATIVIDADE 4. PREPARAÇÃO E REALIZAÇÃO DA AUDIENCIA PÚBLICA 1**
- **ATIVIDADE 5. ELABORAÇÃO DO DIAGNÓSTICO**
- **ATIVIDADE 6. DEFINIÇÃO DAS ÁREAS ESPECIAIS E ANÁLISE DE OUTROS MODAIS**
- **ATIVIDADE 7. CRIAÇÃO E PACTUAÇÃO DE ALTERNATIVAS**
- **ATIVIDADE 8. FORMULAÇÃO DE PROPOSTAS**
- **ATIVIDADE 9. CONSOLIDAÇÃO DE PROPOSTAS**
- **ATIVIDADE 10. PREPARAÇÃO E REALIZAÇÃO DA AUDIENCIA PÚBLICA 2**
- **ATIVIDADE 11. ELABORAÇÃO DE MINUTA DE LEI**
- **ATIVIDADE 12. CAPACITAÇÃO**



Trata o presente do último produto, (Produto 07) Minuta de Lei de Mobilidade Urbana de Hortolândia, finalizando o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Hortolândia, objeto deste contrato.

Esse Relatório de Medição, conforme apresentado no Planejamento Executivo dos Trabalhos (primeiro produto entregue), consiste no desenvolvimento da Atividade 10: PREPARAÇÃO E REALIZAÇÃO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA, Atividade 11: ELABORAÇÃO DE MINUTA DE LEI e Atividade 12: CAPACITAÇÃO finalizando o escopo previsto no contrato.



## **CAPACITAÇÃO**

Conforme estabelecido em escopo e dentro da diretriz preconizada de realizar todo o trabalho incorporando a equipe técnica da Prefeitura Municipal em sua elaboração, foi realizado nos dias 24 e 25 de maio de 2016, uma capacitação com o corpo técnico da Diretoria de Mobilidade Urbana visando a incorporação dos conceitos, objetivos e diretrizes constantes do Plano de Mobilidade Urbana.

Esses encontros devem ser entendidos como a finalização de uma etapa, já que ao longo do desenvolvimento de todo o trabalho, reuniões e debates foram realizadas a fim de se afinar diretrizes e proposições.

A capacitação serviu ademais, para que as propostas fossem definitivamente consolidadas para a Audiência Pública, onde a equipe pode propor sugestões e alterações no material até então desenvolvido.

O trabalho foi dividido em duas frentes: enquanto os princípios gerais e a ênfase foram apresentadas no dia 24 de maio, a questão do transporte, com ênfase no transporte coletivo foi tratada no dia 25 de maio.

As respectivas apresentações constam no Anexo III do presente. Cabe a ressalva que, sobretudo na primeira capacitação, há uma clara proximidade com a apresentação da audiência pública devido à similaridade entre o conteúdo e os objetivos de ambos os encontros.

## **AUDIÊNCIA PÚBLICA**

A segunda audiência pública do Plano de Mobilidade, em total acordo com as exigências da lei 12.587/ 2012 que institui a Política Nacional de Mobilidade, ocorreu na Câmara Municipal de Hortolândia as 19:00 do dia 25 de maio de 2016.

Nesse encontro foram apresentados todos os elementos trabalhos na elaboração do plano, bem como sua estruturação. A apresentação foi realizada em conjunto pelo Engenheiro Ricardo Mendanha e pelo Arquiteto Geraldo Moura, ambos da consultoria Cidade Viva e foi sucedida pela abertura da palavra para os participantes.

As intervenções se resumiram a questões levantadas respondidas prontamente pelos palestrantes. Não havendo incorporações a serem colocadas na minuta de lei, diferindo do que ocorrera nos encontros de capacitação, a minuta foi mantida na íntegra e apresentada nesse trabalho no tópico seguinte.

O encontro foi devidamente registrado pela municipalidade, e a apresentação constando no Anexo IV do presente, sendo toda a explanação e as perguntas arquivadas em áudio e vídeo, além dos registros fotográficos mostrados a seguir:





**Audiência Pública 25/05/2016**



**Audiência Pública 25/05/2016**



**Audiência Pública 25/05/2016**



**Audiência Pública 25/05/2016**



## **MINUTA DE LEI**

**PROJETO DE LEI N.º XXXX, XX de Abril de 2016.**

Institui a Política de Mobilidade Urbana do Município de Hortolândia.

**ANTONIO MEIRA**, Prefeito do Município de Hortolândia, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de XX de Maio de 2016, decretou e promulgou a seguinte lei:



## **TÍTULO IDAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES, PRINCÍPIOS E DIRETRIZES**

---

### **CAPÍTULO IDAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Art. **XX** – Esta Lei estabelece a Política de Mobilidade Urbana para o Município de Hortolândia, SP, em acordo com as disposições estabelecidas pela Constituição Federal, o Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal 9.503/97), o Estatuto da Cidade (Lei Federal 10.257/01) e a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal 12.857/12); bem como a Lei Orgânica do Município de Hortolândia, o Plano Diretor (Lei Municipal 60/14), a Lei de Empreendimentos (Lei Municipal 61/14) e a Lei de Uso do Solo (Lei Municipal 62/14); assim como a Norma brasileira sobre acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos (NBR 9050).

Art. **XX**- A Política de Mobilidade Urbana e o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Hortolândia e se aplica à totalidade do seu território.

§ 1º A Política de Mobilidade Urbana orienta o estímulo do planejamento urbano, no âmbito da mobilidade, visando à construção de cidades, mais humanas, mais justas e acessíveis, indiscriminadamente, aos cidadãos.

§ 2º A Política de Mobilidade Urbana corresponde à qualidade dos deslocamentos que dependem de um sistema urbano integrado e planejado, buscando induzir a diminuição do tempo dos deslocamentos, ao distribuir de forma mais equilibrada e otimizada as atividades na cidade – a partir do adensamento das regiões providas de infraestrutura e cortadas pelos eixos de deslocamentos prioritários.



§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento da Política de Mobilidade Urbana do Município de Hortolândia, determinante para todos os agentes públicos e privados que atuam em seu território.

## **CAPÍTULO II DOS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES**

Art. XX – São princípios da Política de Mobilidade Urbana do Município de Hortolândia:

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.

Art. XX – São diretrizes da Política de Mobilidade Urbana do Município de Hortolândia:



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;

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

III - Integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV - Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V - Incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

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

VII - Integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional;

VIII - Redução das desigualdades e promoção da inclusão social;

IX - Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

X - Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

XI - Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades;

XII - Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

XIII - O comprometimento com a mobilidade sustentável, privilegiando a circulação das pessoas, priorizando os modos de transportes coletivos e não motorizados;



XIV - O respeito ao meio ambiente natural e construído;

XV - Promoção da requalificação do espaço viário como local de convivência harmônica entre seus usuários e habitantes da cidade;

XVI - Adoção de novos padrões de geometria das vias, que estimulem atitudes e comportamentos adequados por parte dos usuários, ao mesmo tempo em que respeitem e valorizem o meio ambiente e promoção da requalificação da paisagem.

XVII – O incentivado uso do transporte fretado, principalmente pelos setores da indústria, comércio e logística e universidades, desde que ele não esteja competindo diretamente com o sistema de transporte coletivo;

## CAPÍTULO II DAS DEFINIÇÕES GERAIS

Art. XX – Para os fins desta Lei consideram-se as seguintes definições:

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

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

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





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

**V - Adaptável:** espaço, edificação, mobiliário, equipamento urbano ou elemento cujas características possam ser alteradas para que se torne acessível;

**VI - Adequado:** espaço, edificação, mobiliário, equipamento urbano ou elemento cujas características foram originalmente planejadas para serem acessíveis;

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

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

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

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

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

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

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





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

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

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

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

**XVI - Faixa de estacionamento:** área dentro da pista de rolamento reservada para estacionamento dos veículos automotores;

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

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

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

**XX - Faixa de serviço:** parte do passeio público destinado à instalação de mobiliários urbanos, sinalizadores, vegetação e redes de distribuição;

**XXI - Faixa de trânsito:** área reservada dentro da pista de rolamento para circulação de veículos automotores;

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



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

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

**XXV - Hierarquia viária:** classificação dos arruamentos e estradas municipais, objetivando dotar preferência de fluxo às vias e velocidade regulamentar;

**XXVI - Logradouro público:** espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadas;

**XXVII - Malha viária:** o conjunto de vias urbanas do município;

**XXVIII - Meios motorizados:** deslocamentos realizados por intermédio de veículos automotores;

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

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

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

**XXXII - Mobiliário urbano:** conjunto de objetos existentes nas vias e nos espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos de urbanização ou de edificação, de forma que sua modificação ou seu traslado não provoque alterações substanciais nesses elementos, como semáforos, postes de sinalização e similares, terminais e pontos de acesso coletivo às



telecomunicações, fontes de água, lixeiras, toldos, marquises, bancos, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga;

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

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

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

**XXXVI - Pista de rolamento:** parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais;

**XXXVII - Rampa:** inclinação da superfície de piso, longitudinal ao sentido de caminamento, com declividade igual ou superior a 5 %;

**XXXVIII - Sistema municipal de mobilidade urbana:** conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e de cargas no território do Município;

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

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

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



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

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

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

**XLV - Via rural:** estradas e rodovias;

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

**XLVII - Via de trânsito rápido:** aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível;

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

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

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

**LI - Vias e áreas de pedestres:** vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres;

**LII - Viaduto:** obra de construção civil destinada a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior;



## **TÍTULO IIDO SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

---

Art. **XX** - O Sistema Municipal de Mobilidade Urbana é composto pelos seguintes sistemas de mobilidade:

I – Sistema Municipal de Vias; e

II – Sistema Municipal de Transporte.

Art. **XX** – São objetivos do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana:

I - Priorização da circulação dos meios não motorizados e, em especial, dos pedestres sobre os demais modais de transporte, conforme previsto na legislação federal;

II –Priorização do transporte coletivo em relação ao individual;

III - A integração dos elementos que compõem o sistema viário (hierarquização viária, largura de faixa, dimensão mínima de passeios) com a lógica de circulação do sistema de transporte coletivo, propondo tratamento adequado e prioritário para o sistema viário estrutural de interesse do transporte coletivo;

IV- Aqualificação da infraestrutura do sistema viário estrutural e não estrutural para atender aos diferentes modos de circulação, motorizados e não motorizados;

V - Dentro do contexto atual da municipalidade de viabilização de busca de recursos junto às entidades federais e internacionais, a viabilização e a indução de busca de recursos junto aos governos estadual e federal, e de outras fontes de financiamento externo, para a implantação das obras de interesse metropolitano.

VI – A busca de novas formas de financiamento para implantação de novos eixos viários necessários para a integração e continuação da malha viária estrutural existente.





## **TÍTULO II DO SISTEMA MUNICIPAL DE VIAS**

---

### **CAPÍTULO DOS COMPONENTES, DIRETRIZES E OBJETIVOS**

Art. XX - O Sistema Municipal de Vias é composto pelos seguintes subsistemas de mobilidade:

I - Subsistema de circulação de pedestres;

II - Subsistema cicloviário;

III - Subsistema viário.

### **CAPÍTULO II SUBSISTEMA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES**

#### **SEÇÃO I - DEFINIÇÃO**

Art. XX - O Subsistema de Circulação de Pedestres é definido como o conjunto das estruturas físicas destinadas à circulação de pedestres, composto pelas calçadas, calçadões, passeio público, faixa de pedestres, travessias elevadas e sinalização específica.

#### **SEÇÃO II - DIRETRIZES**

Art. XX – São diretrizes gerais para o Subsistema de Circulação de Pedestres:



I – Conscientizar os condutores de veículos, motorizados ou não, a assegurar ao pedestre a circulação segura e o acesso à cidade.

II – Garantir o direito de ir e vir a pé ou em cadeira de rodas nas vias públicas, calçadas e travessias, livremente e com segurança, sem obstáculos e constrangimentos de qualquer natureza;

III – Ampliação de calçadas conservadas, com faixa de circulação livre, com condições adequadas à circulação e mobilidade;

IV – Prolongar as calçadas sobrepondo-se as pistas de rolamento de vias, estabelecendo sua absoluta prioridade com relação ao fluxo de veículos;

V – Alargar calçadas nas esquinas de vias arteriais ou coletoras nas faixas de travessia, reduzindo a área de maior risco de travessia.

VI – Ampliar as faixas de travessia nas vias públicas, com sinalização horizontal e vertical;

VII – Implantar iluminação pública nas calçadas, praças, passeios públicos, faixas de pedestres, terminais de transporte público e seus pontos de paradas;

Art. XX – São diretrizes específicas para o Subsistema de Circulação de Pedestres:

I – A acessibilidade, entendendo por isso a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia;

II – A adaptabilidade, onde todo o elemento projetado que possa ser alcançado, acionado, utilizado e vivenciado por qualquer pessoa;

III- A adequação, produção de elemento cujas características foram originalmente planejadas para serem acessíveis;

IV – Garantia de área de circulação nos passeios livres de obstáculos e destinado ao uso de todas as pessoas;

V- Implantação de Piso tátil, enquanto elemento projetual, caracterizado por textura e cor contrastantes em relação ao piso adjacente, destinado a constituir alerta ou linha-guia;

VI – Continuidade com a garantia de inclinação da superfície de piso longitudinal ao sentido de caminamento, com declividade igual ou superior a 5 %.

### **SEÇÃO III - AÇÕES PRIORITÁRIAS**

Art. **XX** – São ações prioritárias para o Subsistema de Circulação de Pedestres:

I - A integração dos elementos que compõem o sistema viário para os modos não motorizados (calçadas, faixa de pedestre, transposições, passarelas), com o sistema de transporte coletivo as visando o pleno acesso de pedestres a essa infraestrutura;

II - Garantir em todos os projetos viários as condições de segurança e conforto para pedestres e ciclistas;

III - Eliminar barreiras físicas que possam representar riscos à circulação do pedestre, principalmente de crianças e pessoas com mobilidade reduzida e portadoras de necessidades especiais;

IV – Implantação de faixas de travessia nas vias públicas, com sinalização horizontal e vertical;

V – Implantação de semáforos sonoros com foco para pedestres nas travessias de vias com maior intensidade de tráfego de veículos, com tempo suficiente para permitir a travessia em segurança, inclusive de pessoas de mobilidade reduzida;

VI – Implantação de “refugio” ou canteiro central nas travessias em vias de mão dupla;

VII – Implantação de passarelas para pedestres ou trincheiras (rebaixar a via por baixo de outras) para os veículos em vias de trânsito rápido, buscando-se solução que não aumente demasiadamente o percurso e o esforço do pedestre;

Art. **XX** – Deverá ser realizado um esforço de padronização dos passeios e uma ampla discussão sobre se essa parte do viário se mantém como responsabilidade do privado ou se passa a ser administrado pelo poder público.



Parágrafo único. A faixa de livre circulação nas calçadas terá largura conforme estabelecido no anexo II desta lei.

Art. XX – A responsabilidade da implantação e manutenção das vias públicas urbanas é do Município e como tal, este deve garantir a implantação das calçadas e travessias que as integram, seja executando projetos próprios, seja exigindo do empreendedor em parcelamentos, seja exigindo do particular (na execução de obras particulares, manutenção de calçadas e passeios, etc.), seja exigindo do empreendedor a melhoria ou ampliação das vias e passeios confrontantes de grandes empreendimentos como medida mitigadora de impactos.

### **CAPÍTULO IIISUBSISTEMA CICLOVIÁRIO**

#### **SEÇÃO I – DEFINIÇÃO**

Art. XX –O Subsistema Cicloviário é um sistema de mobilidade não-motorizado, composto pelas infraestruturas necessárias para a circulação segura do ciclista.

#### **SEÇÃO II - DIRETRIZES**

Art. XX – São diretrizes para o Subsistema Cicloviário:

I - Incorporar o conceito de acessibilidade universal em todas as intervenções relacionadas à mobilidade urbana em Hortolândia;

II - Promover a implantação do sistema cicloviário no município em Hortolândia;

III - Integrar o sistema de paraciclos e bicicletários às calçadas e aos equipamentos de transporte visando o pleno acesso de ciclistas aos estabelecimentos.



Art. XX - Para o modo ciclovitário, prioritário segundo a política nacional, foi estabelecida uma rede prioritária cujo tratamento poderá variar entre:

I - Ciclovia: segregada do transporte motorizado por barreiras físicas;

II - Ciclofaixa: segregada do transporte motorizado sem a incidência de barreiras físicas;

III - Vias compartilhadas: sem segregação com o transporte motorizado.

Art. XX – Os sentidos de circulação, são:

- **Monodirecionais:** sentido único de circulação;
- **Bidirecionais:** sentido duplo de circulação;

Art. XX – São consideradas as **larguras mínimas padrão** para os espaços de circulação ciclovitários:

- a. Dimensão mínima (monodirecional): 1,25 (um metro e vinte e cinco centímetros);
- b. Faixa de Circulação unidirecional: 0,60 (sessenta) centímetros;
- c. Margem de movimentação de braços e pernas: 0,20 (vinte) centímetros;
- d. Margem de segurança: 12,5 (doze centímetros e meio);
- e. Dimensão mínima(Bidirecional): 2,5 (dois metros e meio).

### SEÇÃO III - AÇÕES PRIORITÁRIAS

Art. XX – A rede é composta por itinerários de apoio aos principais geradores de tráfego e aos principais desejos de viagem para esse modo, essencialmente locais de estudo e de trabalho.



Art. XX – São consideradas ações prioritárias para o Subsistema cicloviário as vias demarcadas na tabela XX e no Mapa 3 do Anexo I.

## **CAPÍTULO IV SUBSISTEMA VIÁRIO**

### **SEÇÃO I - DEFINIÇÃO**

Art. XX - O planejamento para a elaboração das alternativas voltadas aos aspectos funcionais da circulação que abrange todos os modais da cidade é realizado com o desenho urbano que delimita o espaço com dimensões das vias juntamente a regulamentações.

Art. XX - Cada via urbana e rural deve obedecer uma composição específica e programada para que desempenhe de forma adequada seu papel de conexão e de suporte para realização dos deslocamentos motorizados e não motorizados.

### **SUBSEÇÃO I - CLASSIFICAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO**

Art. XX - As alternativas propostas, as diretrizes gerais e específicas, princípios e objetivos quanto as intervenções (organização e construção de vias) objetivam a construção de um sistema de mobilidade urbana que supra as necessidades básicas de deslocamento e acessibilidade da população, eficiência na utilização dos modais de transporte e nos deslocamentos; bem como na estruturação de um padrão de urbanização sustentável, centrado no transporte público coletivo e na utilização de modos não motorizados.

§ 1º A princípio apresentamos a organização do sistema viário, a partir da sua classificação funcional - com o papel de identificar o desempenho de cada via – seguida das



tipologias de vias. A classificação do sistema viário tem como base a classificação viária determinada pela Lei Federal 9.503/97 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Art. **XX** - A hierarquização do sistema viário está representada no Mapa 2 “Hierarquização das Vias”, no Anexo I deste documento.

Art. **XX** - Para o enquadramento as demais vias que compõem o sistema viário estruturante (Coletoras e Arteriais, além das de trânsito rápido) utilizou-se dos seguintes parâmetros:

I - A inserção urbanística: o conjunto de vias que claramente interligam as regiões da cidade e o sistema viário intermunicipal, rede que consta no Plano Diretor vigente (Lei 2092/08).

II - A oferta do transporte coletivo;

III - Presença de obras prioritárias previstas nos cronogramas de ação dos órgãos de execução programática do Município (Secretaria de Planejamento Urbano e Secretaria de Obras);

IV – Necessidade de realização de obras viárias para consolidação e/ou requalificação da via;

V - Atendimento pelo sistema de transporte público coletivo municipal e intermunicipal.

**Parágrafo único:** A hierarquização está graficamente representada no Mapa **X** do Anexo I e cada via constante nessa divisão. As demais vias são consideradas locais.



## SEÇÃO II - DIRETRIZES

Art. ~~XX~~ – São diretrizes para o sistema viário:

I - Reordenar o tráfego privado visando a obtenção da equidade na apropriação do sistema viário;

II - Desenvolver uma sinalização qualificada que propicie um tráfego fluido e seguro;

III - Construção e mapeamento em pontos críticos de acidentes de locais para a realização de intervenções necessárias.

IV - Possibilidade de restrições e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados.

V - Adoção de medidas de curto e médio prazo, também em consonância com os perímetros especiais, que estipulem padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, proibindo o tráfego, prioritariamente individual que não se enquadre nessas condições.

VI - Criação de mecanismos que permitam o monitoramento e controle das emissões dos poluentes atmosféricos e dos gases de efeito estufa dos modos de transporte motorizado;

VII - Criação de medidas de restrição de estacionamento em vias públicas.

VIII – Avaliação sobre a possibilidade de criação de bolsões de estacionamento;

IX - Definição dos locais para implantação e/ou remanejamento de áreas de estacionamento rotativo.

X – Definição de rotas alternativas para o tráfego de passagem, sobretudo de caminhões;



Art. **XX** -As vias indicadas serão compostas pelos componentes das vias apresentadas no Anexo II,

Art. **XX** -São apresentadas duas alternativas para os padrões de dimensionamento:

I -**Via mínima** com seção mínima serão adotadas prioritariamente na adequação das vias existentes no município, sendo que deverão considerar a relação da circulação dos meios motorizados e não motorizados, visando que a implementação seja feita de forma segura e confortável. Não há nesse caso, necessidade de desapropriação para a consolidação da seção proposta;

II - **Via adequada** com seção adequada serão adotadas quando houver projeto de novas vias, prolongamentos ou a retificação de existentes. Dependerá de avaliação técnica elaborada pelo poder público, visando a melhor combinação dos componentes do sistema viário.

§ 1º Para que se possa atingir dimensões adequadas, desejáveis das vias, dadas as dimensões exíguas que caracterizam grande parte das vias existentes no Município – bem como a recorrente ocupação do recuo frontal dos lotes por construções – poderá ser necessária a realização de desapropriações parciais ou totais dos imóveis lindeiros à via alvo de intervenção (prolongamento ou ampliação).

§ 2º Em quaisquer circunstâncias a composição das vias urbanas deverá atender aos preceitos instituídos pelo Código de Trânsito Brasileiro e pela NRB 9050/04 – acessibilidade a edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos.

§ 3º O **Anexo II** ilustra com detalhes cada alternativa para as vias, exibindo dimensões e a descrição de seus componentes.

Art. **XX** – As dimensões mínimas necessárias para a circulação, conforme os parâmetros estudados e definidos pela NBR 9050, são apresentadas no Anexo I desta lei.

Art. **XX**– As dimensões e seções mínimas e adequadas são:





I – Vias de Trânsito Rápido, com:

- a. Seção Mínima: 23 (vinte e três) metros;
- b. Faixas de rolamento por sentido: duas (duas);
- c. Dimensão mínima por faixa de rolamento: 3,5 (três metros e meio);
- d. Acostamento: 1,5 (um metro e meio);
- e. Canteiro central: 2,0 (dois) metros.

II – Vias Arteriais, com:

- a. Seção mínima: 17 (dezessete) metros;
- b. Faixas de rolamento por sentido: duas (duas);
- c. Dimensão mínima por faixa de rolamento: 3,0 (três metros);

III - Vias Arteriais, com padrão adequado:

- a. Seção Adequada: 21,5 (vinte e um e meio) metros;
- b. Faixas de rolamento por sentido: duas (duas);
- c. Dimensão mínima por faixa de rolamento (exclusiva ou compartilhada para ônibus): 3,5 (três metros e meio);
- d. Canteiro central: 1,5 (um metro e meio).

IV – Vias Coletoras, com:

- a. Seção mínima: 12,0 (doze) metros;
- b. Faixas de rolamento por sentido: 1 (uma);
- c. Dimensão mínima por faixa de rolamento: 3,5 (três e meio) metros;
- d. Calçada: 2,5 (dois e meio) metros.

V - Vias Coletoras, com:

- a. Seção Adequada: 14,0 (quatorze) metros;
- b. Faixas de rolamento por sentido: 1 (uma);
- c. Dimensão mínima por faixa de rolamento: 3,5 (três e meio) metros;
- d. Calçada: 3,5 (três e meio) metros.

VI – Vias locais, com:

- a. Seção mínima: 10,0 (dez) metros;
- b. Faixas de rolamento por sentido: 1 (uma);
- c. Dimensão mínima por faixa de rolamento:: 3,0 (três) metros;
- d. Calçada: 2,0 (dois) metros.

VII – Vias locais, com seção adequada:

- a. Cota total: 11,0 (onze) metros;
- b. Faixas de trânsito por sentido: 1 (uma);
- c. Cota da faixa de trânsito: 3,0 (três) metros;
- d. Calçada: 2,5 (dois e meio) metros.

### **SEÇÃO III - AÇÕES PRIORITÁRIAS**

Art. ~~XX~~–São ações a serem implementadas para a promoção da segurança viária:

I - Sinalização (vertical, horizontal, semafórica, sonora);

II - Faixas exclusivas (para travessia de pedestres, em nível ou elevadas, retas ou diagonais; para ciclistas, idem);

III - Medidas de controle de velocidade (pela delimitação de áreas e/ou horários especiais; “*traffic calming*”);

IV - Ações de educação no trânsito (nas diferentes mídias, digitais, impressas etc.).

Os pedestres, como elo mais frágil no sistema de mobilidade, tornam necessária a definição de alternativas – Fig. 4.1, 4.2 e 4.3 - para calçada rebaixada e faixa de travessia de pedestres (em nível e elevada), de acordo com as normativas (NBR 9.050):



**Parágrafo único:** Implantar e adequar alças e acessos para as avenidas municipais nas principais vias de ligação metropolitana, como a rodovia Jornalista F. Proença Aguirra - SP 101 (Campinas-Monte Mor), alimentada pelas rodovias Bandeirantes e Anhanguera, Av. da Emancipação, Av. Olívio Franciscini (corredor metropolitano), a R. Luiz Camilo de Camargo e a Av. Santana.

Art. ~~XX~~–As obras prioritárias previstas no sistema viário são apresentadas no Mapa 1 do Anexo I e, em especial:

Art. ~~XX~~–São ações prioritárias para o sistema viário em Hortolândia:

I - Realizar a ligação do Jardim Nova Hortolândia;

II - Realizar a ligação do Jardim Minda;

III - Realizar a ligação da Rua Augusto dos Anjos x Rua Rui Barbos;

IV - Criar uma nova via no Jardim Santa Fé;

V - Realizar a obra de arte na Rua Cerejeiras;

VI - Realizar a obra de arte no Jardim Minda



## **TÍTULO III DO SISTEMA DE TRANSPORTE**

---

### **CAPÍTULO I TRANSPORTE COLETIVO**

#### **SEÇÃO I - DEFINIÇÃO**

Art. XX - O transporte público coletivo urbano é o serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público, sendo esta a modalidade preferencial de deslocamento motorizado utilizado pela população do município.

Art. XX – A operação para os serviços de Transporte Público Coletivo, a gestão e a fiscalização dos serviços de transporte público municipal é competência executiva da Prefeitura Municipal, em consonância com o artigo 30 da Constituição Federal.

#### **SEÇÃO II – COMPONENTES**

Art. XX – O Sistema de Transporte de Hortolândia leva em conta o conjunto organizado e coordenado dos meios, serviços e infraestruturas, que garante os deslocamentos de pessoas e bens na cidade.

**§ 1º** São meios de transporte urbanos:

- a) motorizados; e
- b) não-motorizados.

**§ 2º** Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

- a) de passageiros;
- b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

- a) coletivo;
- b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

- a) público;
- b) privado.

### **SEÇÃO III - DIRETRIZES**

Art. **XX** – São diretrizes do Sistema Municipal de Transporte Coletivo:

I - Manter as características da Rede de Transporte Coletivo municipal;

II –Aprimorar sistema de Bilhetagem Eletrônica e Sistema de Controle Operacional por GPS ou similar;

III - Promover melhorias nos padrões de atendimento, como diminuição do tempo de espera nos pontos e de lotação interna dos ônibus;

IV –Ampliar as formas de comunicação com o usuário;

V- Estabelecer e divulgar o Regulamento dos Serviços de Transporte Coletivo;

VI- Aprimorar a integração entre o sistema municipal e o metropolitano através do desenvolvimento de parâmetros concretos de integração tarifária entre os dois sistemas;



VII- Implantar e adequar alças e acessos para as avenidas municipais nas principais vias de ligação metropolitana;

VIII- Melhorar a oferta de serviço por aumento da frequência das viagens;

IX- Melhorar as condições de acessibilidade entre pontos de embarque e desembarque e entorno;

### SEÇÃO III - AÇÕES PRIORITÁRIAS

Art. **XX** – São ações prioritárias para o transporte coletivo:

I – Contribuir na implantação do novo sistema de transporte metropolitano, com eixo composto pelas avenidas Thereza Ana Cebon Breda, São Francisco de Assis, Olívio Franceschini e Av. Antônio da Costa Santos;

II -Priorizar as obras e ações necessárias para a implementação do **Corredor Metropolitano** de forma coordenada com a EMTU;

III- Instalar pontos de embarque e desembarque diferenciados na área central, com informações claras ao usuário, abrigo e assentos;

IV- Implantação de Estações de Transferências

V –Viabilizar a ligação através de um viaduto com a SP-101;

VI- Implantação de corredores preferenciais priorizando as seguintes vias: Av. Santana, Avenida São Francisco de Assis (eixo 1), Av. da Emancipação, R. Luiz Camilo de Camargo, R. Zacarias Costa Camargo, Viaduto 17 de Abril, Av. Anhanguera (eixo 2);

VII - Implantação de corredores preferenciais nas vias principais das glebas mais adensadas de Hortolândia, conectando as regiões mais adensadas de Hortolândia com maior eficácia e, em especial, nas Av. Brasil, R. Primavera e Av. José Augusto de Araújo;



VIII – Implantação de faixas preferenciais para ônibus nas seguintes avenidas: Av. Thereza A. C. Breda, Av. Santana, Av. Olívio Franceschini, Av. Antônio da Costa Santos, sendo estas também integrantes do eixo metropolitano, e Av. São Francisco de Assis, Av. Anhanguera, Av. Brasil, Av. da Emancipação.

IX- Instalar de informativos das linhas nos pontos de embarque e desembarque contendo o itinerário, com mapa e lista de logradouros, e intervalos entre viagens por faixa horária;

X - Implantar serviço de Informação aos Usuários através de linha 0800;

XI - Implantar serviço de Informação aos Usuários através da internet, com disponibilidade de dados em tempo real no que se refere a busca de linha, indicação do ponto de embarque e desembarque mais próximo, tempo de espera de acordo com horário de saída previsto e dados obtidos por GPS instalados nos veículos.

XII – Disponibilizar aplicativo para plataformas móveis;

XIII - Implantar um sistema especial (seletivo) de transporte coletivo com um padrão de serviço mais elevado, com linha(s) interligando a ATE Central;

## **CAPÍTULO II TRANSPORTE DE CARGA**

Art. **XX** – São ações prioritárias para o transporte de carga:

I - Definição dos locais para regulamentação da circulação de veículos de carga e das operações de carga e descarga;

II - Controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

III - Propor a melhoria das vias estruturantes articulando a circulação prioritária para os eixos com concentração dos estabelecimentos comerciais e de serviços;



IV - Priorizar a criação de alternativas viárias para restringir a circulação de veículos pesados que utilizem o sistema viário central como rota de passagem.

Art. **XX** - Os eixos prioritários de carga identificados preliminarmente são:

I - Av. Emancipação/Rua Otávio Rosolen/Marginal Um;

II - Rodovia dos Bandeirantes (SP-348);

III - Jornalista Francisco Aguirre Proença (SP-101); e o

IV - Binário Rua Jair da Silva Guimarães/Servidão 5 e Rua Dr. Miguel Vieira Ferreira.



## TÍTULO IV ÁREAS ESPECIAIS

---

### CAPÍTULO I ÁREAS DE TRATAMENTO ESPECIAL

Art. XX– São denominadas Áreas de Tratamento Especial (ATE) as áreas que, por características especiais, demandam tratamento específico segundo peculiaridades.

Art. XX - O Município está dividido em 5 (cinco) Áreas de Tratamento Especial:

**I - Área de Tratamento Especial Central (ATE Central):** consiste na área central (bairros Jardim das Palmeiras, Vila São Francisco, Remanso Campineiro, Jardim Santana, Parque dos Pinheiros, Parque São Miguel e Parque São Gabriel), que apresenta grande concentração de comércio, serviços e equipamentos urbanos, sendo de grande importância a todos os modais;

**II - Área de Tratamento Especial Corredor Metropolitano (ATE Corredor):** área ao longo do Corredor Metropolitano e demais corredores e/ou faixas, exclusivas e/ou preferenciais de transporte público coletivo a serem delimitados e implantados no município;

**III - Área de Tratamento Especial Carga (ATE Carga):** ao longo dos eixos que concentram atividade industrial, logística e de armazenamento, como ao longo da Av. Emancipação/Rua Otávio Rosolen/Marginal Um, Rodovia dos Bandeirantes (SP-348), Jornalista Francisco Aguirre Proença (SP-101) e o binário Rua Jair da Silva Guimarães/Servidão 5 e Rua Dr. Miguel Vieira Ferreira, entre outros a serem designados;

**IV - Área de Tratamento Especial Ciclovitário (ATE Ciclo):** ao longo de vias determinadas, principalmente entre as arteriais (ciclofaixas), coletoras (ciclofaixas/vias compartilhadas), bem como ao longo de cursos d'água e fundos de vale, de forma a configurar uma rede;



**V - Área de Tratamento Especial Bairro (ATE Bairro):** áreas delimitadas nos bairros de caráter predominantemente residencial fora da área central com grande concentração de residências e, portanto, de demanda de viagens.

Art. **XX** - São diretrizes para cada Área de Tratamento Especial (ATE):

**I - Área de Tratamento Especial Central (ATE Central):**

- a. Priorizar o transporte público coletivo sobre o transporte individual;
- b. Priorizar os deslocamentos não motorizados sobre o transporte individual;
- c. Implementar ações e intervenções para reforçar a segurança viária;
- d. Melhorar as condições de acessibilidade das calçadas e passeios, adequando-os as necessidades das pessoas com mobilidade reduzida;
- e. Priorizar os pedestres sobre os demais agentes;
- f. Incentivar a realização de deslocamentos a pé;
- g. Ampliar, na medida do possível, os espaços destinados a calçadas e passeios públicos, com sinalização adequada e mobiliário necessário;
- h. Analisar a possibilidade de implantação de calçadas e de espaços (vias) de tráfego compartilhado;
- i. Implantar infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, ciclorotas, paraciclos e demais estruturas e equipamentos necessários) de modo a incentivar a utilização do modal para deslocamentos de curta e média distância;
- j. Estabelecer diretrizes para implantação de paraciclos para empreendimentos residenciais e comerciais;
- k. Equacionar a demanda de vagas de estacionamento nas áreas com grande concentração de comércio, serviços e equipamentos urbanos;

l. Restringir a implantação de vagas de estacionamento em vias e locais onde sua existência seja um empecilho aos fluxos e modais público-coletivos e não motorizado;

m. Delimitar as áreas (vias/quarteirões) de estacionamento rotativo;

n. Regular o tráfego de cargas e caminhões na ATE Central de forma a compatibilizá-lo com os demais fluxos e modais e com as necessidades da população e dos estabelecimentos;

## **II - Área de Tratamento Especial Corredor Metropolitano (ATE Corredor):**

a. Priorizar o transporte público coletivo sobre o transporte individual;

b. Delinear uma rede estruturante de corredores e faixas preferências dentre as vias com grande fluxo de linhas de transporte coletivo;

c. Implementar ações e intervenções para reforçar a segurança viária;

d. Melhorar as condições de acessibilidade das calçadas e passeios, adequando-os as necessidades das pessoas com mobilidade reduzida;

e. Priorizar as obras e ações necessárias para a implementação do Corredor Metropolitano (de forma coordenada com a EMTU);

f. Aumentar a frequência e melhorar a oferta do serviço;

## **III - Área de Tratamento Especial Carga (ATE Carga):**

a. Identificar as principais vias de circulação de cargas dentre o município;

b. Analisar o padrão mínimo necessário para que as vias identificadas cumpram de forma eficiente com a função de deslocamento de cargas;

c. Adequar as vias que estejam em padrão inadequado;

d. Implementar medidas para priorizar o fluxo de cargas nessas vias;



- e. Regularizar o fluxo de veículos de carga (horários, permissões etc.) em vias com grande fluxo de pedestres e ciclistas, bem como onde haja equipamentos coletivos como escolas, creches, hospitais e similares;
- f. Implantar sinalização adequada ao transporte de cargas;

#### **IV - Área de Tratamento Especial Ciclovitário (ATE Ciclo):**

- a. Priorizar os deslocamentos não motorizados sobre o transporte individual;
- b. Implantar infraestrutura ciclovitária de modo a incentivar a utilização do modal para deslocamentos de curta e média distância;
- c. Estabelecer diretrizes para implantação de paraciclos para empreendimentos residenciais e comerciais, inclusive com previsão da implantação do equipamento como medida mitigadora (contrapartida do empreendedor) de impactos e condição de aprovação e emissão de alvarás;
- d. Implantar uma rede de bicicletas pública compartilhada ao longo da rede ciclovitária proposta;
- e. Promover ações que contribuam com a intermodalidade, especialmente entre o modal ciclovitário, pedestre e do transporte coletivo;

#### **V - Área de Tratamento Especial Bairro (ATE Bairro):**

- a. Implementar ações e intervenções para reforçar a segurança viária;
- b. Melhorar as condições de acessibilidade das calçadas e passeios, adequando-os as necessidades das pessoas com mobilidade reduzida;
- c. Priorizar os pedestres sobre os demais agentes;
- d. Analisar a possibilidade de implantação de Zonas “30”, “40” (km/h) nas vias locais de bairros residenciais;

- e. Implantar medidas de “*traffic calming*” nas vias e locais onde for detectada essa possibilidade;
- f. Implantar infraestrutura ciclovária de modo a incentivar a utilização do modal para deslocamentos de curta e média distância;

## CAPÍTULO II ÁREAS DE ABSORÇÃO DE DEMANDA DE ESTACIONAMENTO

Art. XX – A política de estacionamento deve ser estruturada por meio de medidas que equacionem tanto a oferta de vagas de modo a cobrir a demanda em locais determinados, como a restrição em outras áreas e, de modo geral, o desestímulo ao uso indiscriminado do automóvel individual.

Art. XX – Fica prevista a criação de **Áreas de Absorção de Demanda (AAD)**, seja de caráter comercial, residencial ou misto para o estabelecimento de diretrizes, propostas e ações específicas para estacionamentos de automóveis e de bicicletas (paraciclos).

Art. XX – Para a viabilização das AADs (obras e intervenções necessárias), devem ser previstos tanto a realização de obras e ações como contrapartida e condição de aprovação e emissão de alvarás de funcionamento de empreendimentos ou por meio de parcerias público-privadas.

Art. XX - A política de estacionamentos deve ser especificada de acordo com as necessidades das Áreas de Tratamento Especial (ATE), por meio de diretrizes específicas.



### **CAPÍTULO III PÓLO GERADOR DE TRÁFEGO**

Art. XX - Os Pólos Geradores de Tráfego - PGT's diferenciam-se pelo porte, pelo número de viagens/dia, pela oferta de bens ou serviços, pelo grande fluxo de pessoas e pela interferência no tráfego do entorno, quando da sua implantação no meio urbano, necessitando de grandes espaços para estacionamento, carga e descarga ou movimentação de embarque e desembarque.

§ 1º Os PGT's existentes que estiverem causando dificuldades à fluidez do sistema viário deverão adaptar-se aos parâmetros definidos nesta legislação.

Art. XX - Os PGTs subdividem-se em função do grau de impacto no sistema viário:

I – P1: Polo Gerador de Baixo Impacto;

II- P2: Polo Gerador de Médio Impacto;

III – P3: Polo Gerador de Grande Impacto.

§ 1º. A classificação de PGTs pelo grau de impacto viário, será regulamentada em legislação posterior.

Art. XX - No caso de exigência do RIT o mesmo deverá ser elaborado por profissional técnico habilitado, com a apresentação da respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica – ART ou Registro de Responsabilidade Técnica (RRT), sendo o mesmo responsável pelos resultados e análises apresentadas.

§ 1º. O RIT deverá identificar os impactos gerados pela Implantação do empreendimento ao sistema viário do entorno, ficando sob responsabilidade da Secretaria de Transportes a análise e a definição das medidas mitigadoras e/ou compensatórias a serem implantadas a fim de minimizar tais impactos.



§ 2º. Caso o RIT apresentado seja julgado insuficiente pela Diretoria de Mobilidade Urbana, o responsável pelo empreendimento deverá refazê-lo, a expensas do empreendedor, e reapresentá-lo para avaliação, no prazo máximo de 30 dias corridos, sob pena do Indeferimento do pedido e arquivamento do processo.

Art. XX - Nos casos em que a análise do RIT indicar a necessidade da execução de obras e/ou serviços relacionados à operação do Sistema Viário, o empreendedor arcará com as despesas que couberem.

#### **CAPÍTULO IV INSTRUMENTOS DE CONTROLE E ACOMPANHAMENTO**

Art. XX - Ao fim de cada ano, devem ser avaliados (quantitativa e qualitativamente) a execução e o desempenho no cumprimento e implantação das ações, obras e metas, que devem ser pauta obrigatória da primeira reunião anual do **Conselho Municipal de Trânsito e Transporte Urbano**.

Art. XX - São mecanismos específicos para a estruturação das metas:

**I - Subprograma de Monitoramento e Redução de Acidentes:** sistemática de avaliação, e de medidas de engenharia de tráfego e de educação no trânsito com objetivo de redução da taxa de morbidade nos acidentes, a ser verificado nas medições anuais.

**II - Subprograma de Monitoramento sobre Mobilidade e Uso do Solo:** objetivando compatibilizar/racionalizar o sistema de mobilidade com uso e ocupação do solo, bem como sobre a aprovação da realização de grandes obras e instalação de polos geradores de tráfego.

**III - Subprograma de Monitoramento de Adequação de Passeios:** objetivando a requalificação dos passeios municipais. Deverão ser previstos por legislação incentivos aos proprietários que realizarem adequações nos passeios em frente as suas.



Art. XX - Deverá ser implantado um sistema de informações sobre os dados de mobilidade urbana municipal, disponível ao acesso público e de forma a subsidiar os gestores, operadores, conselheiros e a população em geral no monitoramento e avaliação do sistema;



## TÍTULO V DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

---

Art. XX - De modo a consolidar uma gestão setorial participativa e transparente, propõe-se que seja implementado, logo após o término e aprovação do Plano de Mobilidade, um **Sistema de Monitoramento e Avaliação da Mobilidade Urbana (SiMob)**, onde as medidas de curto (imediatas), médio e longo prazo seriam transformadas em metas – componentes de um **Programa de Metas da Mobilidade Urbana** - a serem cumpridas nos determinados horizontes temporais, respectivamente de 1 (um) a 2 (dois) anos, de 2 (dois) a 5 (cinco) anos e de 5 (cinco) a 10 (dez) anos.

Art. XX – O Sistema de Monitoramento e Avaliação da Mobilidade Urbana e seu Programa de Metas devem ser geridos conjuntamente pelo Departamento de Mobilidade Urbana e pelo **Conselho Municipal de Trânsito e Transporte Urbano**, já criado por legislação específica, responsáveis pela gestão, monitoramento e avaliação das medidas implementadas no Sistema Municipal de Transportes (mobilidade).

Art. XX - O monitoramento deve ocorrer pela verificação e cumprimento sistemático dos cronogramas de execução físico-financeira das obras, bem como das metas e ações da administração, a partir de um acompanhamento bimestral.

Art. XX - Revogam-se as disposições em contrário com esta Lei Complementar.

Art. XX - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.