Rua Floriano Peixoto, nº 158, Centro
Cabreúva/SP - CEP: 13315-000
Tel.: 11-4528 8301
sec.gabinete@cabreuva.sp.gov.br
www.cabreuva.sp.gov.br

LEI COMPLEMENTAR Nº 388, DE 29 DE SETEMBRO DE 2016.

"Institui a Política Municipal de MOBILIDADE URBANA, por intermédio do PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA, estabelecendo Normas e Diretrizes, e dá outras providências."

HENRIQUE MARTIN, Prefeito do Município de Cabreúva, Estado de São Paulo, no uso de atribuições que lhe são conferidas por Lei;

FAZ SABER QUE, a Câmara do Município de Cabreúva aprova e ele Sanciona e Promulga a seguinte Lei Complementar:

Art. 1º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano que objetiva a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no município de Cabreúva.

Art. 2º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, à concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento sustentável, por meio do

planejamento e da gestão democrática do espaço público urbano e em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 3º. São infraestruturas da Mobilidade Urbana do Município de Cabreúva:

I - ruas, avenidas, rodovias, estradas, vielas e demais logradouros públicos, incluindo os passeios e calçadas;

II - transposições aos cursos d'água e o sistema de ciclovias, ciclofaixas e vias cicláveis;

III - estacionamentos, públicos e privados;

IV - terminais, estações e demais conexões de transporte;

V - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

VI - sinalização viária e de trânsito;

VII - equipamentos e instalações para controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

TÍTULO I

DAS DEFINIÇÕES

Art. 4º. Para os fins desta Lei, considera-se:

I – ACESSIBILIDADE: condição de acesso das pessoas às áreas e atividades urbanas e aos serviços de transporte, considerando-se os aspectos físicos e/ou econômicos;

II – ACESSIBILIDADE UNIVERSAL: disponibilização de meios físicos e tecnológicos para que todas as pessoas tenham autonomia nos deslocamentos desejados, independente das limitações e restrições físicas;

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

IV – BICICLETÁRIO: local destinado ao estacionamento de bicicletas, com características de longa duração, grande número de vagas e controle de acesso, podendo ser público ou privado;

V – BORDO DA PISTA: margem da pista, podendo ser demarcada por linhas longitudinais de bordo que delineiam a parte da via destinada à circulação de veículos;

VI – 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;

VII – CANTEIRO CENTRAL: obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício);

VIII – CICLO: veículo de pelo menos duas rodas a propulsão humana;

IX – CICLOFAIXA: parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica;

X – CICLOMOTOR: veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora;

XI – CICLORROTAS OU VIA CICLÁVEL: caminhos com ou sem sinalização específica ao ciclista, que se apresentem como seguros e compatíveis com os demais fluxos de veículos e/ou pedestres;

XII – CICLOVIA: pista própria destinada á circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;

XIII – CRUZAMENTO: interseção de duas vias em nível;

XIV – ESTACIONAMENTO: imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros;

XV – ESTRADA: via rural não pavimentada;

XVI – FAIXA COMPARTILHADA: faixa de circulação aberta à utilização pública, caracterizada pelo compartilhamento entre modos diferentes de transporte, tais como veículos motorizados, bicicletas e pedestres, sendo preferencial ao pedestre, quando demarcada na calçada, e à bicicleta, quando demarcada na pista de rolamento;

XVII – FAIXA DE DOMÍNIO: superfície lindeira às vias rurais, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circuncisão sobre a via;

XVIII – FAIXA DE TRÂNSITO: qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores;

XIX – FAIXA EXCLUSIVA PARA ÔNIBUS: faixa da via pública destinada, exclusivamente, à circulação dos veículos de transporte coletivo, separada do tráfego por meio de sinalização e/ou segregação física;

XX – FAIXA PREFERENCIAL PARA ÔNIBUS OU PARA ALGUM TIPO DE SERVIÇO: faixa da via pública destinada à circulação preferencial do transporte coletivo ou para determinados veículos identificados por sinalização na via, indicando a preferência de circulação;

XXI – FOCO DE PEDESTRES: indicação luminosa de permissão ou impedimento de locomoção na faixa apropriada;

XXII – GESTÃO DA DEMANDA OU GERENCIAMENTO DA DEMANDA: medidas para direcionamento da demanda de cada modo de transporte, com vistas a uma distribuição modal mais equilibrada;

XXIII – ILHA: obstáculo físico, colocado na pista de rolamento, destinado á ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção;

XXIV – INTEGRAÇÃO MODAL: participação de cada modo de transporte no total de viagens realizadas para os diversos fins;

XXV – INTERSEÇÃO: todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações;

XXVI – LOGÍSTICA URBANA: estratégia de distribuição de cargas urbanas, sua regulamentação, mediante otimização do uso da infraestrutura existente e adoção de tecnologia para operação e controle;

XXVII – LOGRADOURO PÚBLICO: espaço livre destinado pela municipalidade á circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões;

XXVIII – LOTE LINDEIRO: aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita;

XXIX – MARCAS VIÁRIAS: conjunto de sinais constituídos de linhas, marcações, símbolos ou legendas, em tipos e cores diversas, apostos ao pavimento da via;

XXX – MOBILIDADE URBANA: conjunto de deslocamentos com qualidade de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos diversos 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 – MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

XXXIII – MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

XXXIV – OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA: conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Executivo, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental, podendo ocorrer em qualquer área do Município;

XXXV – PARACICLO: local destinado ao estacionamento de bicicletas, de curta ou média duração, de pequeno porte, como número reduzido de vagas, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto;

XXXVI – PARADA: imobilização do veículo com a finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros;

XXXVII – PASSAGEM DE NÍVEL: todo cruzamento de nível entre uma via e uma linha férrea ou trilho de bonde com pista própria;

XXVIII – PASSAGEM SUBTERRÂNEA: obra de arte destinada à transposição de vias, em desnível subterrâneo, e ao uso de pedestres ou veículos;

XXXIX – PASSARELA: obra de arte destinada à transposição de vias, em desnível aéreo, e ao uso de pedestres;

XL – 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;

XLI – PERÍMETRO URBANO: limite entre área urbana e área rural;

XLII – PISTA: parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificadas por elementos separadores ou por diferença de nível em relação as calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais;

XLIII – PISTA EXCLUSIVA: pista com faixa(s) exclusiva(s) destinada(s) à circulação dos veículos de transporte coletivo de

forma segregada, dispondo de delimitação física (barreiras, canteiros, etc.) que as separa do tráfego geral, com sinalização de regulamentação específica;

XLIV – POLÍTICA DE PREÇO: política pública que envolve critérios de definição de preços dos serviços públicos, a precificação dos serviços de transporte coletivo, individual e não motorizado, assim como da infraestrutura de apoio, especialmente estacionamentos;

XLV – PONTE: obra de construção civil destinada a ligar margens opostas de uma superfície líquida qualquer;

XLVI – REDE ESTRUTURANTE DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: compreende os sistemas estruturadores do transporte, operados por diferentes tecnologias;

XLVII – REFÚGIO: parte da via, devidamente sinalizada e protegida, destinada ao uso de pedestres durante a travessia da mesma;

XLVIII – REGULAMENTAÇÃO DA VIA: implantação de sinalização de regulamentação pelo órgão ou entidade competente com circunscrição sobre a via, definindo, entre outros, sentido de direção, tipo de estacionamento, horários e dias;

XLIX – SINAIS DE TRÂNSITO: elementos de sinalização viária que se utilizam de placas, marcas viárias, equipamentos de controle luminosos, dispositivos auxiliares, apitos e gestos, destinados exclusivamente a ordenar ou dirigir o trânsito dos veículos e pedestres;

L – SINALIZAÇÃO: conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam;

LI – SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA: conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, dos serviços e da infraestrutura que garanta os deslocamentos de pessoas e de cargas no território do Município;

LII – TRÂNSITO: movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres;

LIII – TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais específicas;

LIV – TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

LV – 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;

LVI – TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO INTERMUNICIPAL: serviço de transporte público coletivo entre Municípios

que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos ou que integrem a mesma região metropolitana;

LVII – TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

LVIII – TRANSPORTE URBANO DE CARGAS: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

LIX – TRANSPOSIÇÃO DE FAIXAS: passagem de um veículo de uma faixa demarcada para outra;

LX – VIA: superfície por onde transitam veículos e pessoas, compreendendo a pista, a calçada, ilha e canteiro central;

LXI – VIA EXCLUSIVA DE PEDESTRE: via destinada à circulação exclusiva de pedestres, com tratamento específico, podendo permitir acesso a veículos de serviço ou acesso aos imóveis lindeiros.

TÍTULO II

DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 5º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável do Município de Cabreúva, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal 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;

IX - eficiência na circulação urbana.

Art. 6º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

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 dos municípios adjacentes.

Art. 7º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

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

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade com estímulo às novas tecnologias limpas, tais como veículos e ônibus elétricos;

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

TÍTULO III

DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 8º. São atribuições do Município:

I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município, em especial a aplicação da Educação como instrumento de promoção da Urbanidade visando à Mobilidade Segura.

Rua Floriano Peixoto, nº 158, Centro
Cabreúva/SP - CEP: 13315-000
Tel.: 11-4528 8301
sec.gabinete@cabreuva.sp.gov.br
www.cabreuva.sp.gov.br

TÍTULO IV

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 9º. O serviço de transporte público coletivo orienta-se pelas seguintes diretrizes:

I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

II - promoção da eficiência na prestação dos serviços;

III - ser um instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o Plano Diretor e respectivas políticas do uso e ocupação do solo;

IV – implantação do Bilhete Único com o aprimoramento do sistema eletrônico de arrecadação da tarifa como contribuição aos beneficiários diretos e indiretos para integração entre os ônibus, micro-ôninus e midiônibus que venham fazer parte do sistema de transporte público municipal;

V - ser um instrumento para a transparência da estrutura tarifária objetivando o equilíbrio entre oferta e demanda;

VI - modicidade da tarifa para o usuário através da adoção de política de subsídio;

VII - promoção da integração tarifária e operacional das diferentes linhas de transporte público e da integração com o sistema cicloviário;

VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de projetos e consórcios públicos;

IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo;

X - divulgação dos impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo;

XI – adoção de sistema de monitoramento e informação ao usuário pela gestão e monitoramento através de sistema "GPS" ou similar.

Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de processo licitatório e deverá observar as seguintes diretrizes:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;

III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

IV – aprimoramento da Bilhetagem Eletrônica para as condições e meios da prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente e ainda possibilitando a integração entre as linhas, sem a cobrança de nova tarifa;

V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária;

VI - qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme:

§ 1° - Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 2° - As revisões ordinárias das tarifas de remuneração deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato;

III - adoção de sistema "GPS" ou superior tecnologia para gestão e monitoramento da frota.

Art. 11. Os serviços de transporte coletivo por fretamento, no âmbito do município, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, estão baseados nos requisitos mínimos de segurança, conforto, higiene, e de qualidade dos serviços e deverão ser vistoriados anualmente pela municipalidade.

Art. 12. O serviço de transporte público por intermédio de táxi orienta-se pelas seguintes diretrizes:

I - o direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos em lei municipal específica;

II - o aprimoramento da identificação visual, por meio de símbolos, faixas e outros destaques, que além da pintura uniformizada, que promova a identidade deste serviço privado de caráter público;

III - o direito à exploração do serviço será transferido aos seus sucessores legítimos, em caso de falecimento, nos termos da Lei Federal nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil).

Art. 13. São direitos dos usuários do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana:

I - receber o serviço de qualidade e adequado;

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

III - serem informados nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, em especial, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais.

Art. 14. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I - dos Conselhos existentes e afins ao tema da Mobilidade Urbana, com a participação de representantes do poder público, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - das ouvidorias públicas ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - das Audiências e Consultas Públicas;

IV - dos procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

TÍTULO V

DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE URBANA

Art. 15. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:

I - a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;

II - a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;

III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos;

IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

Art. 16. Consideram-se atribuições mínimas do município como órgão gestor incumbido respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

I - planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;

II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;

III - implantar a política tarifária;

IV - dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;

V - estimular a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;

VI - garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários;

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

Art. 17. O município poderá utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes itens:

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob determinado controle;

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, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público;

IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Municipal de Mobilidade Urbana;

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

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;

VIII - convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros.

Art. 18. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como disciplinar:

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII - a limitação do uso de cadeiras e mesas em estabelecimentos comerciais, tais como bares, lanchonetes, dentre outros, nas calçadas, de maneira a assegurar o espaço mínimo de 3m (três metros) para circulação dos pedestres;

VIII - os polos geradores de viagens com adoção de estudos de impacto de vizinhança e impacto de trânsito;

IX - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

X - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

XI - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana;

XII - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

Art. 19. Da classificação do sistema viário:

I – Rodovias: Classe 1 para a SP-300, Rodovia Dom Gabriel Paulino Bueno Couto, entre a Divisa com Itupeva e Itu; Classe 2 para a SP- 312, Rodovia dos Romeiros, entre a Divisa com Itu (Gruta) e a divisa com Pirapora do Bom Jesus; para o acesso Vereador José de Moraes;

II - Via Arterial Primária: Papel desempenhado pelos antigos eixos rodoviários e atualmente pelas vias de ligação para as rodoviária Classe 1 e 2. Desempenham a interligação e possibilita o fluxo entre os vários bairros e regiões da cidade;

III - Via Coletora: via que possibilita o fluxo dentro do distrito ou bairro coletando o tráfego da via arterial e distribuindo para a via local;

IV - Via Local: via de tráfego de capilaridade restrita que se destina ao acesso;

V - Viela: via de circulação prioritariamente de pedestres, incluindo escadarias de acesso;

VI – Estrada Vicinal: via de circulação entre distritos e comunidades rurais, como acesso e escoamento da produção agrícola e pecuária;

VII – Estrada Parque: via de circulação entre distritos e comunidades rurais, como acesso aprazível, ideal para prática de caminhada ou ciclo turismo;

VIII – Ciclovias: via de circulação com destinação aos diversos bairros que se comunicam por Zonas de Interesse Ambiental, propiciando uma interação com a paisagem, como as áreas lindeiras dos córregos e açudes, sem com isto descaracterizá-las e sem induzir ocupação e desenvolvimento desarmônico.

§ 1° - Na eventualidade de ser proposto ao Município um empreendimento, seja habitacional ou empresarial, que exija abertura de novas vias, caberá ao empreendedor observar e atender às diretrizes dos Projetos Viários, que deverão ser requeridas previamente pelo interessado e fornecidas pela Prefeitura Municipal, ocasião em que deverá eventualmente assumir os custos relativos à elaboração do projeto e execução do sistema viário que corresponder e for indispensável ao empreendimento.

§ 2° - A regulamentação da classificação viária, quanto aos estudos de tráfego e impacto de vizinhança, se necessária, poderá ser realizada por decreto, após estudos devidamente acervado no CREA ou CAU e submetidos à Audiência Pública.

Art. 20. Classificam-se como Vias Arteriais Primárias: Estrada Prefeito João Zachi, Av. Vereador José Donato, Estrada dos Romeiros (trecho urbano), Rua Ricardo Zanchi, Av. Pascoal Santi, Av. São Paulo, Av. Alberto Peratello, Estrada Vereador José de Moraes (trecho urbano).

Art. 21. Classificam-se como Vias Arteriais Secundárias: Estrada da Cachoeira, Rua Domingos Archija, Rua Vitória, Estrada São Simão, Rua Fernando Nunes, Av. Marciano Xavier de Oliveira, Rua Vinte e Quatro de Março, Estrada do Cururu.

Art. 22. Classificam-se como Vias Coletoras: Rua Jequitibá, Rua Primavera, Rua Imbúia, Rua dos Coqueiros, Rua Pinto, Rua das Candeias, Estrada do Piraí, Rua Mal. Deodoro da Fonseca, Rua Quintino Bocaiuva, Rua Conselheiro Rodrigues Alves de Melo, Rua Mal. Floriano Peixoto, Av. Vereador Durval Amirat, Rua Sorocaba, Praça Comendador Martins, Via das Palmas, Via das Acácias, Av. Cláudio Giannini, Rua Vereador João Pedro da Silva, Rua Maranhão, Rua Minas Gerais, Av. Itália, Rua Rio Grande do Sul, Rua Frei Galvão, Rua Carlos Silveira Franco Neto, Estrada do Kajita, Estrada do Quito Gordo, Via Francisco Botti, Estrada do Bonfim, Rua David Marcassa Lopes, Rua Luis Nunes, Rua Adélia Barbosa de Oliveira, Av. Espanha, Rua Canadá, Rua França, Rua Ambrósio Castaldi Filho, Rua das Paineiras.

Art. 23. Para os gabaritos viários deverão ser adotadas novas dimensões para assegurar a implantação de ciclovias e ciclofaixas, passando a vigorar:

Rua Floriano Peixoto, nº 158, Centro
Cabreúva/SP - CEP: 13315-000
Tel.: 11-4528 8301
sec.gabinete@cabreuva.sp.gov.br
www.cabreuva.sp.gov.br

I - Para as novas vias Arteriais deverão ter gabarito mínimo de 30,00m (trinta metros) de maneira a assegurar o tráfego de veículos em 2 (duas) pistas com leito carroçável de, no mínimo, 9,00m (nove metros) cada; apresentar canteiro central com ciclovia e para isto deverá ter no mínimo 4,00m (quatro metros) e o restante destinado a 2 (duas) calçadas com o mínimo de 4,00m (quatro metros) cada;

II- As novas vias de função coletora deverão ter gabarito mínimo de 22,00m (vinte e dois metros) de maneira a assegurar o tráfego de veículos em pistas com leito carroçável de, no mínimo, 7,00m (sete metros) cada, canteiro central com 2,00m (dois metros) e o restante destinado a 2 (duas) calçadas com o mínimo de 3,00m (três metros) cada. A implantação de ciclofaixas deverão estar localizadas junto ao canteiro central, para adoção de ciclovias poderá ser expandida largura do canteiro central em direção ao leito carroçável;

III - As novas vias de função local deverão ter gabarito mínimo de 15,00m (quinze metros) de maneira a assegurar leito carroçável de, no mínimo, 9,00m (nove metros) e o restante destinado a calçadas de 3,00m de cada lado;

IV - As calçadas deverão ser constituídas por passeios, que são faixas destinadas aos deslocamentos de pedestres e faixa de serviços destinada à colocação de postes, placas, lixeiras, etc;

V - Os passeios deverão apresentar piso uniforme, contínuo e sem degraus, eventuais desníveis entre a calçada e o acesso às

construções lindeiras deverão ser vencidos no interior da propriedade, sendo terminantemente proíbido efetuar rampas na faixa de domínio da calçada;

VI - As calçadas de novas vias, com exceção das vias arteriais, deverão ter largura mínima de 3,00m, em qualquer circunstância, mesmo admitida a eventualidade de ampliação do leito carroçável, reservando-se a faixa mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros) para passeio e o restante para faixa de serviço;

VII - Recuos frontais das novas construções nas vias arteriais, coletoras e locais deverão garantir o estacionamento de veículos dentro do lote, observadas as hipóteses específicas em lei;

VIII - Para as vias coletoras existentes que adotem sentido único no fluxo viário, poderão ser implantadas ciclofaixas ou ciclovias com largura mínima de 1,50m (um metro e cinquenta). Para ciclovias e ciclofaixas bidirecionais deverão ter largura mínima de 2,60m (dois metros e sessenta);

IX - Os caminhos que serão integrados aos locais de preservação e ou interesse ambiental, deverão ter piso drenante, e gabarito de 7,00m de leito carroçável, 3,00m de faixas laterais para o tráfego de pedestres e bicicletas (no mínimo em uma das laterais);

X - Para as novas vielas deverão ser adotados dimensões mínimas de 4,00m, com iluminação, piso drenante e uniforme.

Art. 24. A instalação de empreendimentos de impacto no município deverão estar condicionados à aprovação prévia:

I- Preliminarmente, do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, que deve preceder a apresentação de Relatório de Impacto de Trânsito – RIT, que deverá prever as medidas mitigadoras;

II- Do Estudo de Impacto Ambiental - EIA e do Relatório de Impacto Ambiental – RIMA, se o empreendimento envolver ou afetar sistemas naturais (cursos d'água, áreas de interesse ambiental ou APPs) ou impactar a saúde pública, e, nesse caso, não dispensar o EIV;

III- Do projeto executivo, desde que atendidas as condições anteriores;

Parágrafo Único. Para os fins previstos neste artigo, são considerados empreendimentos potencialmente geradores de impacto, os residenciais ou não residenciais cuja implantação possa causar alterações de qualidade do *habitat* ou do meio ambiente e/ou das condições de convivência social, na zona ou área que pretendem se instalar ou que se demonstrem incompatíveis com a infraestrutura instalada, de redes públicas de água e esgotos sanitários e do sistema viário.

Art. 25. A aprovação do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV deverá estar condicionada:

I- À análise e aprovação em audiência pública se o empreendimento não afetar os sistemas naturais e a saúde pública, caso contrário a análise será precedida pelo Conselho Ambiental competente e posterior aprovação em audiência pública;

II- Ao atendimento às condições e requisitos de salubridade, de segurança, de direito de vizinhança e de existência de

infraestrutura e equipamentos públicos na região, suficientes e compatíveis com as características e demandas do empreendimento.

Parágrafo Único. Se apenas a infraestrutura e equipamentos públicos não estiverem compatíveis com as características do empreendimento, e desde que atendidos os demais requisitos, o empreendedor poderá propor a realização, exclusivamente por conta própria, do conjunto de obras que tornem o empreendimento viável, a critério do poder público e mediante respectiva e prévia aprovação.

TÍTULO VI

DAS INTERVENÇÕES NO SISTEMA VIÁRIO

CAPÍTULO I – DAS ÁREAS DE INTERVENÇÃO

Art. 26. Consideram-se Áreas de Intervenção no Sistema Viário, as localidades que apresentam algum nível de criticidade nos âmbitos da Mobilidade, seja carência, degradação ou desorganização, em seu caráter infraestrutural ou urbanístico, selecionadas e priorizadas segundo critérios técnicos que justificam intervenções imediatas, definidas neste Plano de Mobilidade como metas, com prazos estabelecidos para sua execução, se estiverem sob competência municipal e definidas como diretrizes para a sua efetivação. Se requerer o concurso de outro ente governamental, para cuja viabilização o poder executivo municipal procederá a gestões específicas.

Parágrafo Único. Como meta, à intervenção serão correspondidos dois parâmetros:

a) de nível de prioridade, graduado de 1 a 3, sendo 1 de maior importância, 2 de importância média e 3 de importância menor;

b) prazo, que poderá ser curto (2 anos) ou médio(5 anos).

Art. 27. Estão definidas como ÁREAS DE INTERVENÇÃO:

I - rebaixamento de guias para acessibilidade ou a construção de lombofaixas, principalmente como intervenção aos locais de grande movimentação de pessoas e para os acessos aos próprios municipais;

II - revisão de parâmetros para empreendimentos geradores de tráfego, principalmente pela discussão do Uso e Ocupação no município. Conjuntamente deverão ser revistos os aspectos físicos de geometria viária, tais como dimensões, estacionamentos, impactos na classificação viária e tipos de pavimento, condições dos passeios, conjuntos semafóricos e melhoramentos no transporte público;

III - tratamento uniforme aos passeios nas ruas da cidade, constitui-se como tratamento geral na cidade, principalmente aos locais de grande movimentação de pessoas e em particular nas proximidades de escolas, postos de saúde. Trata-se de meta, cujo prazo é médio a longo, com a elaboração de modelo específico, habilitando-se a buscar recursos em outras esferas governamentais e principalmente criando Lei específica, para a partir de sua promulgação adote-se novo padrão e cada reforma a partir de então seja obrigado a adequar-se ao novo padrão.

Rua Floriano Peixoto, nº 158, Centro
Cabreúva/SP - CEP: 13315-000
Tel.: 11-4528 8301
sec.gabinete@cabreuva.sp.gov.br
www.cabreuva.sp.gov.br

CAPÍTULO II – DOS PROJETOS VIÁRIOS

Art. 28. Os Projetos Viários configuram-se como propostas que visam melhorar, aperfeiçoar, requalificar, revitalizar ou alterar o desempenho de uma determinada localidade ou de um equipamento urbano, tendo como objetivos centrais, a qualidade do espaço e o desenvolvimento local.

Parágrafo Único. Os projetos viários distinguem-se das áreas de intervenção, não se configurando apenas como procedimentos de recuperação, regeneração, remediação, intervenções em áreas degradadas, mas sim como aperfeiçoamento do espaço urbano e da via pública.

Art. 29. Os projetos viários enquadram-se como metas, objetivos e níveis de prioridade bem definidos, quando de sua execução, se situam no campo de competências e atribuições do município.

Parágrafo Único. Enquadram-se como diretrizes, objetivos e níveis de prioridade bem definidos, quando a competência legal de sua execução for indispensável o concurso de outro ente governamental.

Art. 30. Estão definidos como PROJETOS VIÁRIOS:

I - Implantação de Estrada Parque Centro-Caí. Refere-se ao tratamento no caminho rural existente, perenizando a estrada e dotando-a de infraestrutura de apoio, como áreas de descanso e belvedere, trata-se de meta, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto de sinalização turística específica visando a orientação em diversos pontos da cidade;

II - Implantação da Estrada Parque do Guaxinduva. Refere-se ao tratamento no caminho rural existente, perenizando a estrada e dotando-a de infraestrutura de apoio, como áreas de descanso e controle de visitantes, como forma do uso adequado e com fins de monitoramento. Trata-se de meta, cujo prazo é médio, que deverá estar inserido no projeto de sinalização turística específico;

III - Implantação de Dispositivo de acesso na Estrada Vereador José de Moraes junto à Estrada Prefeito João Zachi. Trata-se de diretriz, que demandará Gestão junto ao Governo do Estado;

IV - Implantação de Nova Via para Sistema Binário da Estrada Prefeito João Zachi. Trata-se de meta para implantação de nova via a fim de constituir sistema binário de circulação em relação à Estrada Prefeito João Zachi. Permitirá acesso adequado para movimentação de veículos de grande porte, inclusive para empreendimento de logística em implantação na Estrada Prefeito João Zachi. Para viabilização desta obra deverá estar assinalada para construção quando da urbanização da área, sob as expensas do empreendedor;

V - Modificação dos sentidos nas Ruas do Centro. Refere-se ao tratamento geral no centro, em especial às ruas que poderão constituir novos binários de circulação. Trata-se de meta, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto viário específico. Esta medida visa a redefinição geral e unificada de adequações na circulação após a implantação das novas transposições no Ribeirão Cabreúva;

VI - Implantação de Nova Via e Ponte Ribeirão Cabreúva. O conjunto de medidas estabelecidas como meta, visa a construção de 230m de via com gabarito de 15m, que conferirá uma nova disposição de chegada ao centro. Integra-se ao Terminal Rodoviário e para complementação necessitará de nova transposição no Ribeirão Cabreúva defronte ao Terminal Rodoviário;

VII - Nova Ponte na Rua Mal. Deodoro da Fonseca. A Construção de nova ponte sobre o Ribeirão Cabreúva ao final da Rua Marechal Deodoro da Fonseca está estabelecida como meta, visa estabelecer condições de circulação em sistemas binários, haja vista a dificuldade de circulação no centro, por tratar-se de vias antigas com largura estreita e sem recuos nas residências;

VIII - Alargamento da Estrada Prefeito João Zachi. O alargamento permitirá a construção de calçada, duas pistas subindo e uma pista descendo até que seja viabilizado o PV-04 e está estabelecido como meta, visa a reforma de 2.000m. Por conta da implantação de empreendimento de logística que limitou a possibilidade de duplicação do trecho, o mesmo deverá mitigar a situação e impacto à vizinhança defronte;

IX - Duplicação da Estrada Prefeito João Zachi. O conjunto de medidas estabelecidas como meta, visa a duplicação de 5.300m, com desapropriação ou uso dos demais Instrumentos Urbanísticos e legais previstos no Estatuto da Cidade, desta forma garantirá a implantação de pista segura e com capacidade de escoamento viário, por tratar-se de via Arterial;

X - Nova Via Articuladora na Área de Expansão entre Caí e Bonfim. O conjunto de medidas estabelecidas como meta, visa a implantação de pista duplicada de 4.650m interligando a Estrada do Bonfim e Estrada Vereador José de Moraes. Para viabilização desta obra, na matrícula da área deverá estar assinalada a necessidade desta construção, quando da urbanização da área, sob as expensas do empreendedor;

XI–Melhoria da Via Francisco Botti. O conjunto de medidas estabelecidas como meta, visa a urbanização de 4.900m, criando acesso entre o Distrito do Pinhal e a Estrada Prefeito João Zacchi, com a implantação de calçada, asfaltamento e ciclovia paralela;

XII – Duplicação da Estrada Quito Gordo. O conjunto de medidas estabelecidas como meta, visa a urbanização pela

duplicação de 3.900m de pista, adotando ciclovia e calçadas contínuas, criando acesso entre as Estradas Prefeito João Zacchi e SP-300;

XIII – Melhorias na Estrada do Bonfim. O conjunto de medidas estabelecidas como meta, visa a urbanização pela implantação de 2.050m de pista regularizada com ciclovia e calçadas, criando acesso entre as Estradas do Quito Gordo e Avenida Espanha. Também visa deixar uma diretriz para complementação de 680m para articular futuro sistema binário no final da Estrada do Bonfim, articulando diretamente a Via dos Ipês;

XIV – Ligação Dom Gabriel – Lageado e Distrito Industrial. O conjunto de medidas estabelecidas como meta, visa a urbanização pela implantação de 1.000m de pista regularizada com ciclovia e calçadas, criando acesso entre o final do PV-10 (proximidades da Estrada do Kajita) e as Ruas dos Estados e Rio Grande do Sul;

XV – Duplicação da Avenida Vereador José Donato. O conjunto de medidas para viabilizar o sistema viário estratégico para a cidade, desta forma como meta deverá ser duplicada com alargamento da ponte sobre o Rio Piraí, pois é preciso conferir caráter estruturado e articulado, daí sua inclusão como Projeto Viário Estruturador;

XVI – Nova Ligação entre Novo Bonfim e Proximidades do Córrego do Bonfim. O conjunto de medidas estabelecidas como meta, visa a urbanização pela implantação de 1.550m de pista regularizada com ciclovia e calçadas, criando acesso entre as Estradas do Bonfim, Avenida Espanha e Rua Pirassununga em direção às novas vias propostas no inciso XVII, organizando a distribuição espacial das vias articuladoras nas áreas de expansão urbana;

XVII – Novas Vias Paralelas ao Parque Linear do Córrego do Bonfim. O conjunto de medidas para viabilizar o Parque Linear do Córrego do Bonfim que é fator estratégico para a cidade, desta forma como meta deverá ser elaborado o Plano de Ocupação desta área de forma que as vias projetadas estruturem a circulação e ao mesmo tempo constitua-se como nova

área de viabilização da expansão com respeito ao meio ambiente. A Pista Marginal direita terá 3.950m enquanto a pista Marginal esquerda terá 4.500m estendendo-se até a Via Francisco Botti. Desta maneira interligam o Bonfim à Rodovia SP-300, mas conferem uma nova identidade à cidade;

XVIII – Complementos nas Vias Existentes-Bonfim. O conjunto de medidas estabelecidas como meta, visa a urbanização pela implantação de 1.550m de pista regularizada com ciclovia e calçadas, criando acesso entre o previsto nos incisos XVI e XVII e ainda na Estrada Prefeito João Zacchi;

XIX – Via Paralela ao Parque Linear do Rio Piraí. O conjunto de medidas para viabilizar o Parque Linear do Rio Piraí que é fator estratégico para a cidade, desta forma como meta deverá ser elaborado o Plano de Ocupação desta área de forma que as vias duplicadas projetadas estruturem a circulação e ao mesmo tempo constitua-se como nova área de viabilização da expansão com respeito ao meio ambiente. A Pista Marginal com canteiro central ocupará a margem direita do Rio Piraí e terá 3.350m de extensão. Devido à dificuldade de locação da pista na marginal esquerda somente a ciclovia deverá estar posicionada nesta margem. Desta maneira interligam o Jd. Paraiso e o Vilarejo diretamente à Rodovia SP-300 que deverá ter o trevo remodelado em rotatória de articulação, valendo da passagem inferior existente da Rodovia Dom Gabriel Paulino Bueno Couto;

XX – Nova Pista Paralela à Avenida Vereador José Donato. O conjunto de medidas para viabilizar o sistema binário entre a Avenida Vereador José Donato, Rua Vereador João Pedro da Silva e o Rio Piraí com extensão de 800m e complemento de 200m para acesso a Rua Minas Gerais, desta forma como meta deverá ser elaborado o Plano de Construção como mitigação de empreendimentos que venham a se constituir no tecido urbano existente, ou ainda como prevenção quanto à ocupação das novas áreas de expansão viabilizadas através do Plano Diretor em revisão;

XXI – Reformulação do Cruzamento da Avenida José Donato, Rua Vereador João Pedro da Silva e Rua Fernando Nunes. O

Rua Floriano Peixoto, nº 158, Centro
Cabreúva/SP - CEP: 13315-000
Tel.: 11-4528 8301
sec.gabinete@cabreuva.sp.gov.br
www.cabreuva.sp.gov.br

conjunto de medidas para reformular o cruzamento com a adoção de sistema binário entre a Avenida Vereador José Donato e Rua Fernando Nunes com a implantação de canteiros nos cruzamentos de acesso entre a Avenida Vereador José Donato e Rua Fernando Nunes;

XXII – Nova Ligação entre SP-300 e as Ruas Cabreúva e Ouro Preto. O conjunto de medidas estabelecidas como meta, visa a urbanização pela implantação de 1.350m de pista regularizada com ciclovia e calçadas, criando acesso entre o Trevo da SP-300 e as Ruas Cabreúva e Ouro Preto, organizando a distribuição espacial das vias articuladoras nas áreas de expansão urbana;

XXIII – Nova Ligação Setor Industrial (SP-300) com a Estrada São Simão. O conjunto de medidas estabelecidas como meta, visa a urbanização pela implantação de 1.050m de pista regularizada com ciclovia e calçadas, criando acesso entre o Trevo remodelado da SP-300 e continuidade das pistas marginais, sendo 600m entre o trevo a ser remodelado e o acesso lateral da Avon, organizando a distribuição espacial das vias articuladoras nas áreas de utilização industrial/logística, a pista marginal na SP-300 sentido Jundiaí deverá ser estendida por cerca de 1000m e possibilitará melhor acesso a Estrada do Quito Gordo;

XXIV – Reformulação da Estrada São Simão. O conjunto de medidas estabelecidas como meta, visa a urbanização de 1.560m, com a implantação de calçada, asfaltamento e ciclovia paralela à via existente;

XXV – Nova Via Articulação Estrada São Simão e Rua do Comércio. O conjunto de medidas estabelecidas como meta, visa a urbanização de 680m, criando acesso entre a Estrada São Simão e a Rua do Comércio, servindo de sistema de interligação deste setor da Boa Chapeleira e a SP-300;

XXVI – Via Paralela ao Córrego do Jacaré. O conjunto de medidas estabelecidas como meta, visa a urbanização de 760m,

criando acesso entre a SP-300 e a Rua Vitória, com a implantação de calçada, asfaltamento e ciclovia paralela;

XXVII – Vias Articuladoras Entre Jardim Paraíso e Loteamento Vilarejo. O conjunto de medidas estabelecidas como meta, visa a urbanização de 700m, criando acesso entre a Avenida Vereador José Donato e a Rua Magnetita (160m) e desta com a Rua Augelita (170m) e da Rua Zirconia com a Rua Ambrósio Gastaldi Filho (370m), com a implantação de calçada, asfaltamento e ciclovia paralela, criando opções e articulações viárias entre o Jardim Paraíso e Loteamento Vilarejo/Colina;

XXVIII – Dotar a cidade de um Plano Cicloviário, consistindo em conjunto de medidas para viabilizar a bicicleta como importante meio de transporte, Consiste como meta, obedecidas as limitações de gabarito do sistema viário e de declividade de determinadas vias. Nas várias estradas rurais, o conceito de Caminho Verde, concretiza a opção pelo Ecoturismo. Da mesma forma roteiros para cavaleiros deverão ser compartilhados;

XXIX– Elaboração de um Plano de Sinalização de Orientação e Turística, que se refere ao conjunto de medidas para viabilizar rotas em toda a cidade, desta forma como meta, ajustados com as propostas de complementações do sistema viário quando da implantação das diretrizes propostas, outros roteiros deverão ser incluídos nesta reformulação, conferindo caráter estruturado e articulado;

XXX – Estabelecimento de Diretrizes Viárias para implantação de nova via com cerca de 6 km a fim de constituir sistema alternativo entre o Centro e os Bairros Caí, Bonfim, Vilarejo e Jacaré. Permitirá acesso adequado para movimentação de qualquer veículo, servindo como alternativa ao trecho de serra da Estrada Vereador José de Moraes;

XXXI – Estabelecimento de Diretrizes Viárias entre o loteamento Vale Verde e a Estrada Vereador José de Moraes. O

conjunto de medidas estabelecidas como meta, visa a implantação de 650m de via coletora criando acesso entre a Estrada Vereador José de Moraes e o Bairro Vale Verde.

CAPÍTULO III – DOS PROJETOS ESTRATÉGICOS

Art. 31. Os Projetos Estratégicos configuram-se como propostas que visam aprimorar e aperfeiçoar o desempenho do município ou de um equipamento urbano de grande relevância.

Parágrafo Único. Os projetos estratégicos distinguem-se dos projetos viários não se configurando apenas como procedimentos de aperfeiçoamento do espaço urbano e da via pública, mas sim com o objetivo central no Desenvolvimento Sustentável baseado nos aspectos: Economicamente Includente, Socialmente Justo e Ambientalmente Equilibrado.

Art. 32. Os projetos Estratégicos enquadram-se como metas, objetivos, prazos e níveis de prioridade bem definidos, quando sua execução se situa no campo de competências e atribuições do município.

Parágrafo Único. Enquadram-se como diretrizes, objetivos e níveis de prioridades bem definidos, quando a competência legal de sua execução for indispensável o concurso de outro ente governamental.

Art. 33. Estão definidos como PROJETOS ESTRATÉGICOS:

I - implantação de Parques Lineares como forma de preservação ambiental e com a implantação de locais seguros para caminhada e passeio ciclístico, a serem localizados nas áreas lindeiras dos cursos d'água;

II - a identificação de oportunidades macroeconômicas a partir da localização de Cabreúva no eixo da SP-300 com ações de médio e longo prazo, visando a estruturação para novas possibilidades e melhorias significativas com caráter estruturante. Dentre as medidas a serem viabilizadas deverá ser a expansão dos parques industriais junto ao eixo das Rodovias, como vias para o uso desta potencialidade aponta-se a construção de vias de acesso as áreas favoráveis as atividades de logística;

III– implantação de um sistema de monitoramento e gestão de trânsito, refere-se ao sistema de gestão de trânsito por meio de fiscalização eletrônica, por meio da implantação de radares e de câmeras em "OCR" ou similar para facilitação do trabalho em central para fiscalização do município, incluindo a operação remota de sistema semafórico permitindo a mudança dos tempos.

TÍTULO VII - DAS INTERVENÇÕES NO TRANSPORTE

CAPÍTULO I – DAS ÁREAS DE INTERVENÇÃO

Art. 34. Consideram-se Áreas de Intervenção no Transporte, os problemas que apresentem algum nível de criticidade que deverão ser priorizados segundo critérios técnicos que justificam intervenções imediatas, neste Plano de Mobilidade Urbana definidas como metas, com

prazos estabelecidos para sua execução, se estiverem sob competência municipal.

Art. 35. Está definida como ÁREA DE INTERVENÇÃO NO TRANSPORTE :

I - a adequação de pontos e travessias para cumprimento da acessibilidade como medida geral para atendimento do Decreto-Lei nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004 da NBR 9050, que prevê as formas e elementos voltados à acessibilidade universal para o cumprimento na infraestrutura urbana, tais como pontos, passeios, travessias e mais recentemente o uso de lombofaixas.

CAPÍTULO II – DOS PROJETOS DE TRANSPORTE

Art. 36. Os PROJETOS DE TRANSPORTE configuram-se como propostas que visam melhorar, aperfeiçoar, requalificar, revitalizar ou alterar o desempenho do sistema de Transporte Público, e seus dois objetivos centrais são: a melhoria do serviço de transporte no município e o desenvolvimento local.

Art. 37. Os projetos de transporte enquadram-se como metas, com objetivos, prazos e níveis de prioridades bem definidos, quanto à sua execução situam-se no campo de competências e atribuições do município.

Art. 38. São PROJETOS DE TRANSPORTE definidos nesta Lei:

I - a adoção de novos abrigos em todo o município e em especial ao Distrito Central, Jacaré, Pinhal e Bonfim. A medida valerá para todos os locais de grande movimentação de pessoas e em particular nas proximidades de escolas e postos de saúde. Trata-se de meta, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto de padronização específico identificando os pontos, linhas, itinerários, tabela horária. Da mesma forma deverá ser iluminado, contar com lixeira e bancos, para tanto, deverá ser desenvolvido um padrão que identifique a cidade;

II – adoção do monitoramento por "GPS" ou equivalente, a ser disponibilizado à população em geral. Trata-se de meta, com prazo médio, o sistema também deverá ser utilizado como instrumento de fiscalização por parte do poder público. O sistema referenciado deverá ser implantado com disponibilização de dados com assertividade de 98% (noventa e oito por cento) e tempo de aproximação de 3 (três) minutos;

III - implantação do Bilhete Único, como instrumento de justiça social, estabelece a integração dos ônibus sem o pagamento de nova tarifa em qualquer ponto da cidade;

IV - a integração das Bicicletas no Sistema de Transporte trata-se de meta, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto de padronização adequando-se aos novos pontos de parada, de maneira a promover local seguro para guarda das bicicletas, desta forma os trajetos intrabairros poderão ser realizados por bicicletas, sendo que os trajetos mais longos serão complementados por ônibus;

V - Nova Rede em Função da Nova Circulação e da Adoção de novo Layout dos ônibus identificando o sistema como Município de Cabreúva. Trata-se de meta, cujo prazo é médio, no qual deverá ser elaborado projeto de redefinição geral das linhas existentes, visando constituir uma nova rede de transporte de maneira a otimizar os itinerários existentes, redefinindo a distribuição dos ônibus do sistema municipal, e desta maneira, buscar agilidade e condições para torná-lo mais eficiente. O Estudo deverá buscar a constituição de rede e transporte a fim de tornar-se competitivo com o deslocamento individual, aproveitando-se das novas possibilidades de itinerários;

VI - a frota deverá ter no máximo 5 (cinco) anos para Micro-ônibus, 6 (seis) anos para Midiônibus e 7 (sete) anos para os ônibus convencionais;

VII - para a nova rede, a distância máxima entre as vias do trajeto dos ônibus e as residências dos usuários, em área urbana, deverá ser de 500m, a distância entre pontos deverá ser de 250m a 500m;

VIII – O subsídio para o transporte deverá ser regulamentado por Decreto, baseando-se na melhora da oferta e qualidade do serviço prestado;

Parágrafo Único. A implantação dos projetos voltados às melhorias no transporte poderá ser custeada pelos novos empreendimentos da cidade, a título de contribuição de melhorias, e de certa maneira como medida compensatória dos impactos na movimentação de

pessoas, porém reduzindo a necessidade do uso de automóveis, principalmente na área central, cujo espaço e vagas são cada vez mais raros.

CAPÍTULO III - DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 39. O Poder Executivo Municipal, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei Complementar, fará constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo Único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o caput será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

CAPÍTULO IV - DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 40. Esta Lei deverá constituir base, nos assuntos pertinentes à Mobilidade Urbana, para a elaboração da Lei de Polo Gerador de Tráfego e para a Revisão do Plano Diretor.

Art. 41. Esta Lei Complementar entrará em vigor na data de sua publicação, revogando todas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CABREÚVA, em 29 de setembro de 2016.

HENRIQUE MARTIN
Prefeito

Publicada na Impresa Oficial do Município. Arquivada no Setor de Expediente e Registro da Prefeitura de Cabreúva, em 29 de setembro de 2016.

CARLOS ALEXANDRE PEDROSO
Assessor Jurídico do Município