

**Lei Complementar Complementar nº 3.541, de 28 dezembro de 2018.**

*(Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Pederneiras, define objetivos, políticas e instrumentos técnicos para a mobilidade e dá outras providências)*

**VICENTE JULIANO MINGUILI CANELADA**, Prefeito Municipal de Pederneiras, Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais faz saber que a Câmara Municipal aprovou e ele sanciona e promulga a seguinte Lei Complementar:

CAPÍTULO I  
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º O Plano Municipal de Mobilidade Urbana é um instrumento de desenvolvimento urbano sustentável e tem como objeto a implementação de ações e projetos que garantam o acesso das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida a todos os bens, produtos e serviços disponibilizados na sociedade, tendo como referência as Leis Federais nº 10.048, de 08 de novembro de 2000, e nº 10.098, de 19 de novembro de 2000, o Decreto Federal nº 5296, de 02 de dezembro de 2004, bem como a Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

§ 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- I – acessibilidade universal;
- II – desenvolvimento sustentável da cidade, 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.

§ 2º A Política Nacional 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 do Município de Pederneiras;
- 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; e
- VII – integração regional.

Art. 2º São diretrizes do Plano Municipal de Mobilidade Urbana:

- I – utilização dos padrões e normas de acessibilidade arquitetônica, urbanística e comunicacional, bem como dos princípios do Desenho Universal, como parâmetros fundamentais para o planejamento, implementação e fiscalização de projetos municipais nas áreas de engenharia, arquitetura, urbanismo, transporte, mobilidade urbana e infraestrutura;
- II – adequação dos espaços, serviços, equipamentos e mobiliários urbanos públicos já existentes, de acordo com os preceitos do Desenho Universal, a legislação federal vigente sobre acessibilidade e as normas técnicas editadas pela ABNT – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, aplicáveis à Mobilidade Urbana ou correlatas)
- III – desenvolvimento de projeto para implementação de rotas alternativas acessíveis em regiões de grande circulação, como polos geradores de tráfego;
- IV – integração entre as políticas públicas de transporte, trânsito, desenvolvimento urbano, habitação, saneamento básico, urbanismo, planejamento, gestão do uso do solo e meio ambiente;
- V – estímulo à atuação da sociedade civil organizada para o endereçamento das demandas das pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida, permitindo sua participação no processo de revisão, adequação e fiscalização do espaço público; e,
- VI – estímulo ao desenvolvimento tecnológico para obtenção de novas soluções em termos de acessibilidade e usabilidade do espaço público urbano, fomentando a consonância com os princípios do Desenho Universal.

Art. 3º A concepção, implementação e reforma de quaisquer projetos arquitetônicos, urbanísticos, paisagísticos e de transporte deverão atender aos princípios do Desenho Universal, bem como estar em conformidade com as normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), especificamente a ABNT NBR 9050 aplicáveis à Mobilidade Urbana ou correlatas e demais referências normativas complementares.

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

§ 2º São princípios do Desenho Universal a serem seguidos na aplicação da presente Lei:

- I – equiparação nas possibilidades de uso: utilizável por pessoas com habilidades diferenciadas;
- II – flexibilidade no uso: atende a uma ampla gama de indivíduos, preferências e habilidades;
- III – uso simples e intuitivo: fácil compreensão, independentemente de experiência, nível de formação, conhecimento do idioma ou da capacidade de concentração do usuário;
- IV – captação da informação: comunica eficazmente ao usuário as informações necessárias, independentemente de sua capacidade sensorial ou de condições ambientais;
- V – tolerância ao erro: o desenho minimiza o risco e as consequências adversas de ações involuntárias ou imprevistas;
- VI – mínimo esforço físico: pode ser utilizado com um mínimo esforço, de forma eficiente e confortável; e,
- VII – dimensão e espaço para uso e interação: oferece espaço e dimensões apropriados para interação, alcance, manipulação e uso, independentemente de tamanho, postura ou mobilidade do usuário.

Art. 4º São considerados objetos das ações deste Plano Municipal de Mobilidade Urbana:

- I – edificações;
- II – espaços públicos;
- III – espaços privados cedidos para uso público;
- IV – equipamentos e mobiliário urbano;
- V – calçadas;
- VI – veículos, infraestrutura e sistema de transporte; e,
- VII – sistemas de comunicação e sinalização.

Parágrafo único. Deverá ser instituído por Lei o Conselho Gestor da Mobilidade Urbana de Pederneiras, com o objetivo de realizar o monitoramento da implementação do Plano de Mobilidade Urbana do município, no que tange à operacionalização das ações nele previstas e aos seus resultados em relação às metas de curto (5 anos), médio (10 anos) e longo (20 anos) – Plano de Mobilidade Urbana.

Art. 5º O disposto neste Plano Municipal deverá ser observado nos seguintes casos:

- I – para aprovação, reformas e regularizações de projetos de natureza arquitetônica, urbanística, paisagística ou de transporte, bem como na execução de qualquer tipo de

obra, seja ela permanente ou temporária, pública ou privada, quando a mesma tiver como objetivo a utilização pública e coletiva de espaços externos e internos;

II – para aprovação e implementação de projetos de sinalização e comunicação, nos espaços internos e externos de utilização pública e coletiva;

III – na outorga de concessão, permissão, autorização ou habilitação para prestação de serviço público municipal; e

IV – para aprovação de projetos de natureza arquitetônica, urbanística, paisagística ou de transporte com destinação pública, frutos de convênios, contrato, acordo ou termo similar.

§ 1º Os teatros, cinemas, auditórios, estádios, ginásios de esporte, casas de espetáculos, restaurantes, hotéis e demais estabelecimentos comerciais de uso coletivo deverão apresentar as condições básicas de acessibilidade exigidas pela legislação vigente e descritas nas normas técnicas, editadas pela ABNT, aplicáveis à Mobilidade Urbana ou correlatas) e suas referências complementares.

§ 2º Os projetos referentes às reformas ou intervenções em edificações de uso público ou coletivo, que modifiquem a condição de acessibilidade de seu entorno, deverão passar por aprovação da Secretaria responsável, com o acompanhamento de responsável pelo projeto, devendo as adaptações serem analisadas e validadas por equipe técnica.

§ 3º Nos espaços externos de acesso às edificações de uso público ou coletivo é obrigatória a existência de equipamentos de sinalização para a adequada orientação das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, instaladas de acordo com as especificações técnicas da ABNT e demais referências normativas de acessibilidade.

Art. 6º A elaboração, implementação e posterior manutenção das ações de acessibilidade previstas neste Plano Municipal devem seguir as seguintes premissas básicas:

I – Para a implementação do Plano de Mobilidade Urbana do Município será necessária a criação de uma Comissão Técnica e Comissão de Acompanhamento.

II – A Comissão Técnica será composta pelos Técnicos Municipais das áreas de Transporte, Urbanismo, Meio Ambiente, Comunicação, Desenvolvimento Econômico e Social.

III – São atribuições da Comissão Técnica a preparação do Termo de Referência e o Plano de Comunicação e Participação Social realizando o gerenciamento e acompanhamento técnico e financeiro dos trabalhos de implementação do Plano de Mobilidade.

IV – A Comissão de Acompanhamento será composta pelos representantes parceiros (órgãos externos e legislativo) e grupos sociais da cidade.

V – São atribuições da Comissão de Acompanhamento acompanhar o desenvolvimento

do Plano de Mobilidade de atendimento e conciliação de visões e interesses dos diferentes grupos sociais.

## CAPÍTULO II DA MOBILIDADE URBANA

Art. 7º São infraestruturas de mobilidade urbana:

- I – calçadas, passarelas, passagens subterrâneas e faixas de pedestres;
- II – estacionamentos;
- III – rede viária urbana;
- IV – pontos de paradas para embarque e desembarque de passageiros;
- V – ciclovias e ciclofaixas;
- VI – sinalização viária;
- VII – sistemas de informação;
- VIII – equipamentos e instalações; e,
- IX – garagens e pátios.

Art. 8º São princípios da Mobilidade Urbana que regem a aplicação da presente Lei:

- I – acessibilidade urbana como um direito universal;
- II – garantia de acesso dos cidadãos ao transporte coletivo urbano e rural;
- III – desenvolvimento sustentável do Município;
- IV – eficiência e eficácia na prestação dos serviços de transporte urbano e rural;
- V – transparência e participação social no planejamento, controle e avaliação da Política de Mobilidade Urbana;
- VI – justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de transporte urbano;
- VII – equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- VIII – garantia da diversidade das modalidades de transporte, respeitando as características dos setores, priorizando o transporte coletivo que é estruturante sobre o individual, os modos não motorizados, em especial as ciclovias e a valorização, conforto e segurança do pedestre;
- IX – garantia da mobilidade inclusiva, como direito básico de todo cidadão;
- X – implantação da gestão de Mobilidade, de forma sistêmica entre transporte, planejamento urbano de uso e ocupação do solo e sistema viário;
- XI – a gestão deve ser integrada ao Plano Diretor Municipal e aos Planos Particularizados e Cenários Urbanos e Territoriais;
- XII – contemplação da mobilidade e transporte regional, desenvolvendo as características logísticas existentes;
- XIII – garantia do controle da expansão urbana, a universalização do acesso à cidade, a melhoria da qualidade ambiental e o controle dos impactos no sistema de mobilidade

gerados pela ordenação do uso do solo; e,  
XIV – proteção e preservação do meio ambiente com políticas redutoras dos níveis de poluição do ar e sonora.

Art. 9º Estratégias específicas de Mobilidade Urbana do Município de Pederneiras:

- I – Campanhas educativas em escolas (curto, médio prazo);
- II – Divulgar no município o dia mundial sem carro (22 de Setembro), dentro da campanha da Semana Nacional de Trânsito (de 18 a 25 de setembro – Art. 326 da Lei 9.503/1997, Código Brasileiro de Trânsito) e incentivar a população a utilizar outros meios de transporte (curto prazo);
- III – Fazer campanhas de saúde a fim de incentivar caminhadas informando os benefícios que ela proporciona (curto prazo);
- IV – Desenvolvimento do guia/cartilha de calçadas e rampas (curto prazo);
- V – Placas/Totens nas calçadas com direções aos serviços e equipamentos públicos (curto, médio prazo);
- VI – Implantação do Plano Cicloviário (curto, médio prazo);
- VII – Campanhas incentivando o transporte à pé - Dia Mundial do Pedestre 8 de Agosto (curto prazo);
- VIII – Campanhas de saúde atreladas ao uso da bicicleta como meio de transporte - Dia Mundial do Ciclista - 15 de Abril (curto prazo);
- IX – Identificação dos logradouros com placas nas esquinas (curto, médio prazo);

Art. 10. Com o objetivo de garantir o direito de locomoção urbana e reduzir o tempo de viagem necessário à realização das diversas atividades, proporcionando opção de escolha no modo de transporte aos usuários, são estabelecidas as seguintes diretrizes:

- I – integração com a política de uso e controle do solo urbano;
- II – diversidade e complementaridade entre serviços e modos de transportes urbanos;
- III – mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e bens;
- IV – incentivo à inovação tecnológica e à adoção de energias renováveis e não poluentes;
- V – priorização aos modos de transporte coletivo e não-motorizados;
- VI – definição da rede estrutural do Município;
- VII – estabelecer controle de velocidade nas vias principais;
- VIII – ampliar o sistema viário, garantindo melhorias necessárias na estrutura viária existente, com a finalidade de redução dos congestionamentos nos corredores do sistema viário urbano;
- IX – definir locais para estacionamento de veículos próximo às áreas centrais, com a finalidade de evitar congestionamentos;
- X – estimular o uso de transporte coletivo;
- XI – dotar o município de locais de paradas de transportes coletivos que apresentem conforto e segurança aos usuários, com o não impedimento do fluxo de veículos nas

vias expressas e avenidas, com paradas do tipo baia para coleta de usuários quando possível;

XII – definir rotas para transporte de cargas pesadas e/ou perigosas;

XIII – firmar convênios com órgãos federais e estaduais com objetivo de controle e licenciamento de veículos, de forma a promover ações de fiscalização;

XIV – manter calçadas em perfeitas condições de uso, utilizando para critérios de acessibilidade as normas da ABNT e legislações pertinentes, tanto o Poder Público como os proprietários de imóveis;

XV – criar transportes intermodais proporcionando facilidades na mudança do tipo de transporte, bicicletários, estacionamentos entre outros; e,

XVI – rever padrões viários com o objetivo de reduzir a velocidade em áreas residenciais, aumentando a segurança dos pedestres.

Art. 11. São objetivos e diretrizes do planejamento e da execução das redes viárias urbana e rural do Município:

I – transporte coletivo urbano e rural;

II – circulação viária e de orientação de tráfego, priorizando o transporte coletivo e não-motorizado;

III – circulação segura de pedestres e ciclistas;

IV – elaboração de um plano de acessibilidade para o Município que inclua diretrizes para eliminação de barreiras arquitetônicas na cidade;

V – infraestruturas de integração de duas ou mais modalidades de transportes;

VI – adequada utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupo, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada e estacionamento e operação de carga e descarga;

VII – estruturar e hierarquizar o sistema viário através do Plano Viário, permitindo condições adequadas de mobilidade e acessibilidade;

VIII – preservar o sossego nas áreas residenciais determinando o tráfego pesado e de longa distância para vias apropriadas, liberando a maioria das ruas dos bairros para o trânsito local, se possível executando projetos de vias de trânsito rápido, afastadas do centro urbano, com o intuito de desviar o tráfego pesado de veículos com destino a outros municípios das vias centrais da cidade;

IX – promover a integração dos bairros segregados por barreiras naturais ou artificiais, entre si e com o centro, buscando recursos junto ao governo federal e estadual, haja vista serem obras de grande porte, na sua maioria viadutos e pontes;

X – oferecer diretrizes para expansão do sistema viário de futuros loteamentos, incluindo nessas diretrizes o artigo 51 do Código de Trânsito Brasileiro;

XI – organizar e priorizar o sistema de circulação de pedestres como um subsistema viário, constituído por calçadas, vias de pedestre, passagens e calçadas protegidos e sinalizados, observando-se sempre as necessidades das pessoas portadoras de necessidades especiais;

XII – implantação do POT (Programa de Orientação de Tráfego) que tem por objetivo básico ordenar os deslocamentos dando as opções de caminhos e rotas alternativas, informando-os através de referenciais conhecidos da cidade e facilmente identificados pelos motoristas;

XIII – redução de movimentos veiculares conflitantes em pontos críticos na área já urbanizada, com intervenções no espaço físico, no sistema viário, como forma de reduzir acidentes em determinadas áreas, bem como ordenar o trânsito nas vias de grande circulação de veículos;

XIV – desenvolver um Plano Cicloviário principal que permita a utilização segura da bicicleta como meio de transporte e de lazer, através de implantação de ciclovias e/ou ciclofaixas, criação de normas e campanhas educativas para a sua correta utilização;

XV – melhorar a qualidade de tráfego com ênfase na fiscalização, operação, policiamento, engenharia de tráfego e promoção de campanhas educacionais;

XVI – criação de manual de procedimentos para Tratamento de Pólos Geradores de Tráfego adequado ao município, cumprindo exigência expressa no artigo 93 do Código de Trânsito Brasileiro, minimizando o impacto na área em que os mesmos serão instalados;

### CAPITULO III DO SISTEMA VIÁRIO URBANO

Art. 12. O Sistema Viário Urbano compreende os seguintes conceitos:

I – Sistema Viário Estrutural – Hierarquia de vias, conforme ANEXO III;

II – Unidades Urbanísticas Mínimas (Tramas), conforme ANEXO I;

III - Ações prioritárias para a Mobilidade e Desenvolvimento Sustentável, conforme ANEXO II;

Art. 13. O sistema Viário Urbano estrutura-se em:

I – Sistema Viário Estrutural – Hierarquia de vias: Visa uma hierarquização do Sistema viário através da classificação das vias públicas conforme o Art. 60 do Código de Trânsito Brasileiro e suas funções, assim como a aplicação de padrões diferenciados de pavimentação, ajardinamento e iluminação.

II – Unidades Urbanísticas Mínimas: inserção de nove unidades urbanísticas mínimas, que, articularão, equipamentos essenciais existentes, como escolas, creches, postos de saúde, praças, equipamentos de lazer, cultura e etc. Com calçadas 100% acessíveis que atendem as normas da ABNT 9050 de acessibilidade universal, construindo uma articulação contínua e integrada de serviços. As unidades urbanística mínimas, funcionam como um sistema de poli núcleos, que se configuram como um importante instrumento de mobilidade urbana e deverá ser regida por lei específica.

III – São estabelecidas estratégias e ações para o desenvolvimento sustentável da cidade, reorientando-as de forma a integrá-las ao planejamento da cidade e a todos os sistemas de transporte, sendo:



1. Projeto 01 - Criação de via Marginal (Ferrovia) - (médio prazo);
2. Projeto 02 - Prolongamento da Rua Atílio de Conti à Rua Walter de Carvalho (médio prazo);
3. Projeto 03 - Prolongamento da Rua Bernardo Constantino ao Projeto 02 (médio prazo);
4. Projeto 04 - Duplicação da Avenida Carlos Copede entre a Rua Miguel Pertinhes Filho e a Estrada Municipal PDN 357 (médio prazo);
5. Projeto 05 - Prolongamento da Rua Antônio Canelada Monteiro até o limite do perímetro urbano (longo prazo);
6. Projeto 06 - Duplicação da Avenida Projetada entre o Projeto 01 e a Avenida Carlos Copede (médio prazo);
7. Projeto 07 – Criação de Via Marginal (Ferrovia) ligando a Rua João M. Castilho ao Projeto 09 (médio-longo prazo);
8. Projeto 08 – Prolongamento da Rua Antônio Favero até o Projeto 09 (curto prazo);
9. Projeto 09 – Pavimentação da Estrada Municipal sem denominação 16 até a Rodovia SP-261 (curto prazo);
10. Projeto 10 – Criação de viário ligando a Avenida Nossa Senhora Aparecida até o Projeto 11 (médio prazo);
11. Projeto 11 – Criação de viário ligando a Rua Neiva de Jesus Virgilio a Estrada Municipal PDN 138 (médio prazo);
12. Projeto 12 - Prolongamento da Rua Amadeu Furlani até o limite do perímetro urbano (médio-longo prazo);
13. Projeto 13 – Criação de Via Estrutural ligando o Projeto 49 (viaduto) e o Projeto 15 (médio-longo prazo);
14. Projeto 14 – Prolongamento da Rua Rio Branco até o Projeto 13 (médio prazo);
15. Projeto 15 – Pavimentação da Estrada Municipal sem denominação 12 entre o Projeto 13 e a Rua Jorge Luiz Santinelli (médio prazo);
16. Projeto 16 – Criação de viário ligando o projeto 13 ao Projeto 19 (médio prazo);
17. Projeto 17 – Prolongamento da Rua Pedro Madi até o Projeto 16 (médio prazo);
18. Projeto 18 - Prolongamento da Rua Gregorio Gimén. Alvarez até o Projeto 19 (médio prazo);
19. Projeto 19 – Criação de viário ligando o projeto 16 a Rua Jequitibá (médio prazo);
20. Projeto 20 – Prolongamento da Rua João Pegatin até o Projeto 19 (médio prazo);
21. Projeto 21 - Criação de viário ligando o Projeto 04 ao Projeto 01 (longo prazo);
22. Projeto 22 – Criação de viário ligando a Rua Antonio Antenor Momesso ao Projeto 23 (médio prazo);

23. Projeto 23 – Criação de Via marginal ligando a Rua Virgílio Franceschi ao Projeto 53 (médio prazo);
24. Projeto 24 – Criação de Via Estrutural ligando a Rua XV de Novembro ao Projeto 25 (longo prazo);
25. Projeto 25 – Prolongamento da Avenida Raul David Pimentel ao Projeto 24 (médio prazo);
26. Projeto 26 – Criação de Viário ligando a Rua Nicola Frascarelli ao Projeto 28 (médio prazo);
27. Projeto 27 – Prolongamento da Rua Antônio Ceschin até o Projeto 26 (médio prazo);
28. Projeto 28 – Prolongamento da Avenida Dr. Anthero Fernandes Nunes até ao projeto 26 (médio prazo);
29. Projeto 29 - Criação de Via Estrutural ligando a Estrada Municipal PDN 150 à Avenida João Berbel Filho (médio–longo prazo);
30. Projeto 30 – Criação de Via Estrutural ligando a Estrada Municipal PDN 150 à rotatória que dá acesso à Rodovia SP-261 (médio-longo prazo);
31. Projeto 31 – Pavimentação da Estrada Municipal PDN 150 (longo prazo);
32. Projeto 32 - Pavimentação da Estrada Municipal PDN 010 (longo prazo);
33. Projeto 33 – Pavimentação (piso drenante) da Estrada Municipal PDN 332 (longo prazo);
34. Projeto 34 – Criação de Via Estrutural ligando a Avenida João Berbel Filho (pararela a Rod. SP 261 César Augusto Sgavioli) até o limite do perímetro urbano (médio prazo);
35. Projeto 35 – Ligação da Rua Antonio Marchiori até a alça de acesso à rodovia SP-225 (curto prazo);
36. Projeto 36 – Pavimentação da Estrada Municipal PDN 040 até o limite do perímetro urbano (médio prazo);
37. Projeto 37 – Pavimentação da Avenida João Berbel Filho (curto prazo);
38. Projeto 38 – Criação de viário entre a Rua Antonio Della Coletta até o limite do perímetro urbano (médio prazo);
39. Projeto 39 - Criação de Via estrutural ligando a Estrada Municipal PDN 040 até a Rua Hyginio Manfrin (médio prazo);
40. Projeto 40 – Criação de viário ligando a Rua Hyginio Manfrin à Rua Ezio Alves Pereira (médio prazo);
41. Projeto 41 – Criação de viário ligando a Rua Pe Montezuma e a Rua Valério Bonato (curto prazo);
42. Projeto 42 – Duplicação da Avenida Lea Feldman (curto prazo);
43. Projeto 43 – Duplicação da Avenida Ver. Sebastião L. Pereira até a Avenida Lea Feldman (médio prazo);

44. Projeto 44 – Criação de viário ligando a Rua Campos Sales ao Projeto 49 (médio prazo);
45. Projeto 45 – Pavimentação da Estrada Municipal PDN 030 (médio prazo);
46. Projeto 46 - Pavimentação da Estrada Municipal PDN 138 (longo prazo);
47. Projeto 47 – Criação de viário ligando a Rua João Meiado ao Projeto 06 (curto prazo);
48. Projeto 48 – Prolongamento da Avenida Antonio Alvarez Ocampo até o Projeto 15 (médio prazo);
49. Projeto 49 – Viaduto (Ferrovia) interligando o Projeto 06 aos Projetos 13, 44, 58 (curto prazo);
50. Projeto 50 – Alargamento da passagem em desnível (Ferrovia) (PDN 384) (médio prazo);
51. Projeto 51 – Adequação da passagem em nível entre as Ruas XV de Novembro e Rua Pedro Copede (curto prazo);
52. Projeto 52 – Instalação de Passarelas (3) na Rodovia Cesar Augusto Sgavioli(SP 261) (médio prazo);
53. Projeto 53 – Duplicação da Avenida Tranquilo Rozante (médio prazo);
54. Projeto 54 – Criação de Via Estrutural contornando o Distrito de Santelmo entre o Projeto 55 e a Estrada Municipal PDN 050 (médio prazo);
55. Projeto 55 – Recapeamento da Rua João Batista Guermandi (curto prazo);
56. Projeto 56 - Recapeamento da Rua Sebastião dos Reis Pereira entre a Estrada Municipal PDN 040 e Rua Mário Oscar Faria (curto prazo);
57. Projeto 57 e 57x – Criação de viários ligando os Projetos 40 e 42 (médio prazo);
58. Projeto 58 – Criação de viário ligando a Rua Prudente de Moraes ao Projeto 49 (médio prazo);
59. Projeto 59 e 59x – Conexão de acesso à Rodovia SP 261 (médio prazo);
60. Projeto 60 - Instalação de Passarela na Rodovia Comte. João Ribeiro de Barros (SP 225) (médio prazo);
61. Projeto 61 - Instalação de Ponto de ônibus (interestadual) nos dois Sentidos (Jaú-Bauru e Bauru-Jaú) (curto prazo);
62. Projeto 62 - Criação de viário ligando a Rua Laureano Fernandes à Rua José da Silva Faria (médio prazo);

Art. 14. Para a eficácia e eficiência do sistema viário proposto será utilizado, entre outros, os seguintes instrumentos:

I – ordenamento da circulação e parada dos veículos, pedestres e animais na área central, com sinalização específica;

II – sinalização horizontal e vertical, de regulamentação e indicativas, de maneira a ampliar a acessibilidade as diversas áreas da cidade, em especial nos diversos subcentros de atividades centralizadoras e geradoras de tráfego;

III – implementação de equipamentos, tecnologias e softwares para ações de melhoria no sistema viário, acompanhando o crescimento da frota de veículos e população que se verifica ano após ano;

IV – elaboração de dados estatísticos de acidentes de trânsito, de forma a orientar os trabalhos para redução desses índices, proporcionando um sistema viário seguro;

V – trabalhar constantemente com projetos e campanhas voltados as crianças, jovens, adolescentes e adultos para educação e cidadania no trânsito.

#### CAPITULO IV DA ZONA RURAL

Art. 15. As estradas vicinais/rurais são caracterizadas por fazerem a ligação entre a área urbana com as áreas rurais e distritos. Todas as estradas vicinais/rurais devem ter as seguintes características e dimensionamentos:

I – Uma faixa de circulação e uma faixa de acostamento por sentido;

II – Cada faixa de circulação deve ter no mínimo 4,00 (quatro) metros de largura;

III – Cada faixa de acostamento deve ter no mínimo 2,00 (dois) metros de largura;

IV – A faixa que separa os sentidos de circulação deve ter no mínimo quarenta centímetros para a implantação da sinalização horizontal e dos tachões refletivos:

V – Manutenção de um cadastro atualizado das estradas rurais;

VI – regularização das estradas rurais;

VII – plano de recuperação e perenização das estradas rurais;

VIII – sinalização das estradas municipais, córregos e demais pontos de referência;

IX – racionalização do transporte coletivo para mobilidade da população rural das áreas mais adensadas, estabelecendo as condições básicas para o seu funcionamento, bem como os itinerários e horários, inclusive com a implantação de terminais e pontos de ônibus;

X – conservar as estradas municipais rurais, em condições de trânsito, de modo a ter trafegabilidade durante todo ano, assegurando às comunidades o atendimento de suas necessidades básicas;

XI – permitir aos produtores rurais o transporte seguro de insumos e escoamento de produção agropecuária, valorizando e estimulando sua produção;

XII – preservar os recursos naturais, especificamente água e solo, prevenindo e controlando erosão, adotando práticas conservacionistas e conscientizando o produtor rural da adoção destas medidas;

XIII – corrigir, quando possível, o traçado original das estradas amenizando curvas muito acentuadas; e,

XIV – efetuar sinalização adequada ao longo das estradas.

Parágrafo único. As propriedades lindeiras das estradas municipais deverão ser devidamente identificadas.

Art. 16. O escoamento das águas das estradas e caminhos deverá ser tecnicamente conduzido de modo à:

I – não causar erosão e degradação do solo em propriedades agrícolas;

II – não poluir cursos d'água;

III – não obstruir o tráfego interno da propriedade; e,

IV – não reduzir o grau de utilização da propriedade.

Parágrafo Único. Fica expressamente vedado aos proprietários rurais, meeiros, arrendatários e todos aqueles que por qualquer tipo tenham a posse ou explorem a propriedade rural:

I – efetuar qualquer tipo de obra que provoque a obstrução ou fechamento de escoadouros de águas pluviais que corram nos leitos das estradas municipais;

II – efetuar qualquer tipo de obra em suas propriedades rurais que resultem em despejo de águas no leito das estradas municipais;

III – soltar os animais domesticados para que os mesmos tenham acesso à estrada;

IV – permitir que taludes, plantas, galhos e ervas daninhas de sua propriedade reduzam o leito carroçável das estradas e prejudiquem os canais escoadouros de água;

V – efetuar qualquer tipo de obra que provoque a obstrução ou fechamento nas estradas municipais;

Art. 17. Compete aos proprietários lindeiros, meeiros, arrendatários e todos aqueles que por qualquer tipo tenham a posse ou explorem a propriedade rural:

I – manejar o solo da propriedade de maneira a impedir que o escoamento superficial das águas pluviais atinja a estrada;

II – autorizar a retirada das cercas, quando necessário, podendo ser o serviço executado por ele próprio ou pela Prefeitura, sendo do proprietário o ônus do material para reconstrução;

III – nenhuma forma de obstáculo ou construção poderá ser feita ou executada no leito carroçável da estrada, sem a prévia autorização do órgão municipal competente;

IV – todo serviço de manutenção e adequação das estradas rurais será executado pela Prefeitura, podendo, quando houver interesse e de comum acordo, ser executados por outros com autorização prévia do órgão responsável.

Art. 18. As obras de engenharia necessárias às estradas rurais serão projetadas pelos órgãos responsáveis.

Art. 19. O órgão municipal responsável pela conservação e manutenção das estradas deverá efetuar verificações, inclusive levantando o seu estado de conservação e das obras nelas existentes e, quando for o caso, notificará os proprietários lindeiros sobre eventuais irregularidades encontradas, responsabilizando-os pela correspondente correção.

Art. 20. O Sistema Viário Rural é composto das estradas rurais integrantes da malha viária do Município situados fora do perímetro urbano, pertencentes ao domínio público, por apossamento ou por destinação, que será regulamentado por lei específica.

## CAPÍTULO V DO SISTEMA DE TRANSPORTES

Art. 21. O Sistema de Transportes compreende os seguintes elementos:

I – veículos de transporte coletivo rodoviário;

II – estações, terminais, pontos de parada e seus entornos;

III – rotas de acesso;

IV – estacionamentos e áreas de embarque e desembarque;

V – polos geradores de tráfego;

VI – equipamentos e mobiliário da infraestrutura básica de transporte; e,

VII – veículos de transporte individual.

Art. 22. São serviços de transporte urbano:

- I – coletivos;
- II – táxi;
- III – transporte de bens; e,
- IV – especiais de pessoa.

Art. 23. São objetivos e diretrizes do Sistema de Transportes:

- I – otimizar o uso da infraestrutura viária existente tendo como meta o fornecimento de transporte mínimo necessário à população, proporcionando uma adequada mobilidade para todos;
- II – garantir aos portadores de necessidades especiais o acesso e a efetiva utilização dos meios de transporte coletivo;
- III – garantir e promover a melhoria das condições de circulação de pessoas e dos bens necessários ao funcionamento do sistema produtivo e social;
- IV – promover a integração entre os diversos meios de transportes disponíveis que se adaptem às características da cidade;
- V – priorizar o transporte coletivo sobre o individual e o especial, e, de todos sobre o de carga;
- VI – normatizar a circulação e o funcionamento do transporte de cargas, visando minimizar os efeitos dos veículos nos equipamentos urbanos e na fruição do tráfego;
- VII – implantação do uso de combustíveis alternativos na frota de ônibus coletivos, com a permanente busca de soluções tecnológicas, ambiental e economicamente viáveis, que visem a sustentabilidade do sistema no sentido de reduzir o impacto ambiental e as tarifas;
- VIII – redução da poluição ambiental em todas as suas formas;
- IX – incentivar a criação de terminais de cargas e de combustíveis próximos a entroncamentos rodoviários e distantes de zonas residenciais;
- X – definir rotas, tipos de veículos, horários de circulação e localização de pontos de carga e descarga e dos terminais, especialmente para cargas nocivas ou perigosas e tráfego pesado;
- XI – assegurar condições para o perfeito funcionamento do transporte individual (inclusive táxi), transporte de escolares, fretados como transporte coletivo auxiliar e de emergência; e,
- XII – zelar pela qualidade do serviço de transporte público prestado à população, em especial, a comodidade, conforto, rapidez, segurança, caráter permanente, frequência e a pontualidade.
- XIII - Melhorar a percepção de qualidade do transporte público coletivo. Tendo como principal indicador a satisfação do usuário de ônibus com este modo. As ações estratégicas relacionadas são as seguintes:

- a) Formulação de Políticas para a reestruturação da rede de transportes (curto prazo);
- b) Licitar a concessão (médio prazo);
- c) Demarcar com placa ou poste pontos sem identificação (curto prazo);
- d) Demarcar paradas com sinalização horizontal (curto prazo);
- e) Cobertura dos pontos de maior fluxo (curto prazo);
- f) Informações no terminal sobre frequência de linhas e itinerários destacando paradas principais (hospital, faculdade, teatro e etc.) (médio prazo);

Art. 24. O Sistema de Transporte deve compreender projetos e ações que tenham como referência os princípios do Desenho Universal, a legislação federal e as normas técnicas de acessibilidade vigentes.

Art. 25. Na construção, ampliação ou reforma de rotas acessíveis, deverá ser considerado na formulação dos projetos a implantação de elementos que permitam a interligação das vias com os sistemas de transporte existentes, de forma a permitir o uso, com segurança e autonomia, pelas pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

Art. 26. Os semáforos de pedestres localizados nas vias públicas deverão estar equipados com mecanismo que forneça orientação para a travessia segura das pessoas com deficiência visual nos locais onde a periculosidade da via assim exija, ou mediante solicitação dos munícipes.

## CAPÍTULO VI

### ESPAÇOS PÚBLICOS, EQUIPAMENTOS E MOBILIÁRIO URBANO

Art. 27. Em qualquer obra de construção, ampliação ou reforma de vias, praças, logradouros, parques e demais espaços de uso público, o Poder Executivo Municipal e as empresas concessionárias municipais responsáveis pela execução deverão garantir o livre trânsito e a circulação segura de todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência e mobilidade reduzida, durante e após a execução do projeto, tendo como referência as normas técnicas da ABNT, em especial a NBR 9050 e demais referências normativas de acessibilidade editadas pela ABNT – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, aplicáveis à Mobilidade Urbana ou correlatas).

Art. 28. A instalação de equipamentos e mobiliário urbano, sejam eles temporários ou permanentes, particulares ou públicos, deverá seguir critérios de posicionamento que levem em conta o seu tamanho e impacto na circulação pelo passeio público, visando não interferir na faixa acessível, conforme normas de ABNT e das demais referências



normativas vigentes.

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

I – marquises, toldos, placas e demais elementos de sinalização, postes de energia e iluminação, hidrantes;

II – os telefones públicos e os terminais de autoatendimento de produtos e serviços;

III – lixeiras, caixas de correio, bancos, dispositivos de sinalização e controle de trânsito, abrigos de ônibus;

IV – botoeiras, comandos e outros sistemas de acionamento de equipamentos e mobiliário urbano; e,

V – as espécies vegetais que possuem projeção sobre a faixa livre destinada à circulação de pedestres.

§ 2º As concessionárias de serviços públicos municipais deverão, quando da instalação de qualquer equipamento no passeio, inclusive aqueles relativos à urbanização, respeitar os parâmetros descritos nas normas editadas pela ABNT – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, aplicáveis à mobilidade urbana ou correlatas.

Art. 29. Fica proibida a instalação de componentes construtivos sob a forma de degraus, canaletas para escoamento de água, obstáculos e declives, entre outros elementos de urbanização, que possam vir a dificultar a circulação de pessoas, principalmente aquelas com deficiência e mobilidade reduzida, em passeios e calçadas de parques, praças, vias, áreas externas de edificações e demais espaços de uso público ou coletivo.

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

Art. 30. Deverá ser desenvolvida a sistemática de arborização e rearborização, levando em conta o fluxo de pessoas e a acessibilidade em cada local de intervenção.

Art. 31. Os estacionamentos de uso público e coletivo deverão possuir, pelo menos, 2% (dois por cento) de vagas reservadas às pessoas com deficiências. Em casos onde o número de vagas seja menor que cinquenta, deverá ser assegurada pelo menos uma vaga deste tipo, próxima à entrada das edificações.

Art. 32. As rotas acessíveis deverão ser planejadas e implementadas em todos os projetos e obras de uso público ou coletivo no município, devendo harmonizar todos os elementos de urbanização de modo a impedir interferências em seu percurso.

Parágrafo único. Considera-se rota acessível o trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os ambientes externos e internos de espaços e edificações,

possibilitando sua utilização de forma autônoma e segura por todas as pessoas, principalmente aquelas com deficiência e mobilidade reduzida, conforme definido pelas normas técnicas da ABNT.

Art. 33. Nos passeios públicos municipais, onde houver ausência ou descontinuidade da linha-guia identificável, nos caminhos preferenciais e nas regiões de grande circulação, deverá ser instalado piso tátil, de acordo com os critérios de aplicação, desenho e material definidos pelas normas técnicas da ABNT.

## CAPÍTULO VII CALÇADAS, CICLOVIAS E CICLOFAIXAS

Art. 34. Os passeios ou calçadas devem possuir largura mínima de três metros, podendo haver ainda o seu alargamento, na forma de semicalçamento, com parâmetros e locais a serem definidos pela Secretaria responsável. Os passeios ou calçadas devem ser divididos em três faixas, cada uma delas com dimensões mínimas a serem respeitadas também:

I – A faixa de serviço deve possuir largura mínima de setenta centímetros e é destinada a colocação de mobiliários urbanos, árvores, plantas e elementos paisagísticos, assim como as rampas de acesso ao passeio/calçada. Esta faixa é localizada entre o meio fio e a faixa livre;

II – A faixa livre é destinada exclusivamente para a circulação das pessoas sem nenhum tipo de obstáculo e deve ter no mínimo um metro e setenta centímetros de largura. Esta faixa é localizada entre a faixa de serviço e a faixa de transição;

III – A faixa de transição deve possuir no mínimo sessenta centímetros de largura, ela está localizada entre a faixa livre e a entrada do lote.

§ 1º A inclinação transversal das calçadas, passeios e vias, não poderá ser maior do que 3%, e preferencialmente, com inclinação longitudinal de 8,33%.

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

§ 3º Os materiais para pavimentação, reforma ou ampliação de calçadas deverão permitir uma superfície antiderrapante, com características mecânicas de resistência, nivelamento e que propicie sua fácil substituição e manutenção.

§ 4º No caso das ZEIS (zoneamento), passeios ou calçadas devem possuir largura mínima de dois metros e meio.

Art. 35. O Poder Executivo Municipal acompanhará um programa prioritário, estabelecendo rotas estratégicas, que abranja serviços básicos, como escolas,

hospitais, bancos, correios, paradas de embarque e desembarque de passageiro, as quais terão prioridade no redesenho de suas calçadas.

Art. 36. Fica a cargo do responsável pelo imóvel particular a adaptação e manutenção da calçada localizada em frente à sua propriedade, tendo em vista os critérios de desenho previstos nas normas técnicas de acessibilidade e na lei municipal 3438/17.

Parágrafo único. O prazo para adequação e o valor de multa para o caso de não cumprimento da obrigação serão estipuladas em Lei Específica e os reajustes de valores das multas referentes à falta de construção de muros, muretas, calçadas e suas conservações, bem como de limpeza de terrenos e correlatos, serão estipuladas por meio de Decreto Municipal.

Art. 37. O Sistema (Plano) Cicloviário Municipal será formado por:

I – rede viária para o transporte de bicicletas, formada por ciclovias, ciclofaixas e faixas compartilhadas; e,

II – locais específicos para estacionamento: bicicletários e paraciclos.

Art. 38. O Sistema (Plano) Cicloviário deverá:

I – articular o transporte por bicicleta com o Sistema Viário, viabilizando os deslocamentos com segurança, eficiência e conforto para o ciclista;

II – implementar infraestrutura para o trânsito de bicicletas e introduzir critérios de planejamento para implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos trechos de rodovias, nas vias públicas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros espaços naturais;

III – agregar aos terminais de transporte coletivo urbano infraestrutura apropriada para a guarda de bicicletas;

IV – promover atividades educativas visando à formação de comportamento seguro e responsável no uso da bicicleta e, sobretudo no uso do espaço compartilhado; e,

V – promover o lazer ciclístico e a conscientização ecológica.

Art. 39. A ciclovia será constituída de pista própria para a circulação de bicicletas, separada fisicamente do tráfego geral e atendendo o seguinte:

I – ser totalmente segregada da pista de rolamento do tráfego geral, calçada, acostamento, ilha ou canteiro central;

II – poderão ser implantadas na lateral da faixa de domínio das vias públicas, no canteiro central, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros locais de interesse.

Art. 40. A ciclofaixa consistirá numa faixa exclusiva destinada à circulação de bicicletas,

delimitada por sinalização específica, utilizando parte da pista ou da calçada.

Parágrafo único. A ciclofaixa poderá ser adotada quando não houver disponibilidade de espaço físico ou de recursos financeiros para a construção de uma ciclovia, desde que as condições físico-operacionais do tráfego motorizado sejam compatíveis com a circulação de bicicletas.

Art. 41. Ciclovias e ciclofaixas devem possuir sinalização de trânsito específica e ter traçado e dimensões para segurança do tráfego de bicicletas, sendo:

§ 1º Ciclofaixa unidirecional: largura externa efetiva de 1,80 m;

§ 2º Ciclovia unidirecional: largura externa efetiva de 2,00 m a 2,50 m;

§ 3º Ciclovia bidirecional; largura externa efetiva de 2,50 m a 3,00 m;

§ 4º Inclinação lateral máxima de 2%;

§ 5º Raio de curvatura de 3,00 m a 5,00 m.

Art. 42. A faixa compartilhada poderá utilizar parte da via pública ou da calçada, desde que devidamente sinalizada, permitindo a circulação compartilhada de bicicletas com o trânsito de veículos motorizados ou pedestres, conforme previsto no Código Brasileiro de Trânsito.

§ 1º A faixa compartilhada deve ser utilizada somente em casos especiais para dar continuidade ao sistema cicloviário ou em parques, quando não for possível a construção de ciclovia ou ciclofaixa.

§ 2º A faixa compartilhada poderá ser instalada na calçada, desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito nos casos em que não comprometer a mobilidade segura e confortável do pedestre.

Art. 43. Os terminais rodoviários, edifícios públicos, centros de compras, parques e outros locais de grande fluxo de pessoas deverão possuir locais para estacionamento de bicicletas e paraciclos como parte da infraestrutura de apoio a esse modal de transporte.

§ 1º O bicicletário é o local destinado para estacionamento de longa duração de bicicletas e poderá ser público ou privado.

§ 2º O paraciclo é o local destinado ao estacionamento de bicicletas de curta e média duração em espaço público, equipado com dispositivos para acomodá-las.

Art. 44. As novas vias públicas devem prever espaços destinados ao acesso e circulação de bicicletas, em conformidade com os estudos de viabilidade.

Parágrafo único. Os possíveis projetos dos parques urbanos que porventura possam estar previstos no Plano Diretor e nos Planos Regionais Estratégicos deverão contemplar ciclovias internas e, quando possível, de acesso aos parques, em

conformidade com estudos de viabilidade aprovados.

Art. 45. Nas ciclovias, ciclofaixas e locais de trânsito compartilhado poderá ser permitido, de acordo com regulamento pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, além da circulação de bicicletas:

- I – utilizar patins, patinetes e skates, nas pistas onde sua presença não seja expressamente proibida; e,
- II – circular com o uso de bicicletas, patinetes ou similares elétricos, desde que desempenhem velocidades compatíveis com a segurança do ciclista ou do pedestre onde exista trânsito partilhado.

Art. 46. O Sistema (Plano) Cicloviário tem como base o mapa “Sistema Cicloviário – Ciclovias e Ciclofaixas”, conforme ANEXO IV.

#### CAPÍTULO VIII DAS VIAS

Art. 47. Para Vias Estruturais são determinados os seguintes parâmetros para dimensionamento, além de configurações que caracterizam esse tipo de via (ABNT):

- I – Duas faixas de circulação por sentido;
- II – Cada faixa de circulação deve ter, no mínimo, três metros e sessenta de largura;
- III – O canteiro central deve ter largura mínima de dois metros;
- IV – As calçadas laterais devem possuir largura mínima de três metros.
- V – Velocidade máxima permitida 60 km/h

Art. 48. No caso das Vias Estruturais, quando essas tiverem espaço, é recomendado à implantação de ciclovias, ciclofaixas e estacionamentos, sendo os parâmetros mínimos:

- I – No caso de ciclovia ou ciclofaixa, esta deve ser implantada junto ao canteiro central com largura mínima de um metro e meio por direção;
- II – Quando o estacionamento for junto às calçadas laterais, ou em apenas uma delas, a largura mínima deve ser de dois metros;
- III – Estacionamento a 45 graus junto ao canteiro central devem ser implantados quando o canteiro central possuir largura mínima de cinco metros.

Art. 49. Para Vias Coletoras são determinados os seguintes parâmetros para dimensionamento, além de configurações que caracterizam esse tipo de via:

- I – Uma faixa de circulação por sentido e uma faixa central para conversões;
- II – As faixas devem ter no mínimo três metros de largura;

III – As calçadas laterais devem possuir largura mínima de três metros.

Art. 50. No caso das Vias Coletoras, quando essas tiverem espaço, é recomendado à implantação de ciclovias, ciclofaixas e estacionamentos, sendo os parâmetros mínimos:

I – No caso de ciclovia ou ciclofaixa esta deve ser implantada junto à calçada e seguir dimensões do artigo 41;

II – Estacionamentos junto às calçadas laterais ou em apenas uma delas devem ter largura mínima de dois metros.

Art. 51. Para Vias Locais são determinados os seguintes parâmetros para dimensionamento, além de configurações que caracterizam esse tipo de via:

I – Uma faixa de circulação por sentido;

II – A faixa de circulação deve ter, no mínimo, três metros de largura;

III – As calçadas laterais devem ter largura mínima de três metros.

Art. 52. No caso das Vias Locais, quando essas tiverem espaço, é recomendado à implantação de estacionamentos, sendo os parâmetros mínimos:

Parágrafo único. Estacionamentos junto às calçadas laterais ou em apenas uma delas devem ter largura mínima de dois metros.

Art. 53. Para as Vias Marginais são determinados os seguintes parâmetros para dimensionamento, além de configurações que caracterizam esse tipo de via:

I – Duas faixas de circulação por sentido;

II – Cada faixa de circulação deve ter, no mínimo, três metros de largura;

III – As calçadas laterais devem ter largura mínima de três metros;

Art. 54. No caso das Vias Marginais, quando essas tiverem espaço, é recomendada a implantação de ciclofaixas, ciclovias e estacionamentos, sendo os parâmetros mínimos:

I – No caso de ciclofaixas ou ciclovias estas devem estar ao lado dos passeios e a largura mínima delas deve ser de um metro e meio por direção;

II – Os estacionamentos devem estar ao lado das calçadas laterais e com largura mínima de dois metros.

## CAPITULO IX COMUNICAÇÃO E INFORMAÇÃO

Art. 55. Os sites e portais eletrônicos dos órgãos da administração pública municipal, direta e indireta, deverão atender aos critérios de acessibilidade digital, de acordo com

as recomendações e protocolos do Modelos de Acessibilidade de Governo Eletrônico (e-MAG), tendo em vista o acesso aos serviços públicos municipais on-line e a Lei Federal nº 12.527 de novembro de 2.011, denominada “Lei de Acesso à Informação”.

Art. 56. Os telecentros comunitários, administrados pelo Poder Executivo Municipal, deverão disponibilizar acessibilidade arquitetônica, mobiliário adaptado, dispositivos de informática e tecnologia assistida, bem como funcionários capacitados para o atendimento às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

Art. 57. O Poder Executivo Municipal desenvolverá programas para a implantação de acessibilidade comunicacional nos espaços culturais e de lazer, de modo a garantir a disponibilização de recursos tecnológicos para o adequado atendimento às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

Art. 58. O Plano de Mobilidade Urbana de Pederneiras, instituído por esta Lei, deverá ser revisto pela Câmara Municipal, por proposta do Poder Executivo, no prazo máximo de 10 anos, contados da data de sua publicação. Além disso, deverá ser realizada:

Parágrafo único. A análise da situação do sistema municipal de mobilidade urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte no território do Município, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos, incluindo a avaliação do progresso dos indicadores de desempenho estabelecidos no Plano de Mobilidade Urbana de Pederneiras.

Art. 59. As revisões da Política Municipal de Mobilidade Urbana deverão ser realizadas incluindo ampla e democrática participação da sociedade, nos termos desta Lei.

Art. 60. Desta Lei Complementar fazem parte os seguintes anexos:

ANEXO I – Estruturas Mínimas Setores

ANEXO I A – TRAMA SETOR 01

ANEXO I B – TRAMA SETOR 02

ANEXO I C – TRAMA SETOR 03

ANEXO I D – TRAMA SETOR 04

ANEXO I E – TRAMA SETOR 05

ANEXO I F – CENÁRIO TRAMA 01

ANEXO I G – CENÁRIO CENTRO

ANEXO II – Mapa de ações prioritárias – Mobilidade

ANEXO III – Mapa hierarquia das vias

ANEXO IV – Mapa das ciclovias

ANEXO V – Glossário: Definições e exemplos de termos, para melhor entendimento deste Plano.

Art. 61. Esta Lei Complementar entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Prefeitura Municipal de Pederneiras, em 28 de Dezembro de 2018.

**VICENTE JULIANO MINGUILI CANELADA**  
**Prefeito Municipal**



## ANEXO I

O mapa geral, Anexo I trata-se do plano de mobilidade integrada, desenvolvido a partir de Estruturas Urbanísticas Mínimas. Cada Estrutura, coloca-se como articulador dentro do sistema do transporte público como ponto de ônibus, e compõe a estrutura do bairro, a Unidade Urbanística mínima, que é uma geometria social e cultural. A articulação ocorre entre contextos existentes, dentro de uma trama contínua, acessível e arborizada, que privilegia modos não motorizados, pedestres e bicicletas.

### SETOR 01

#### - Trama 01

A trama estudada nos seguintes bairros: Conjunto Habitacional Vincente J. Minguili, Conjunto Habitacional Maria Elena P. Bertolini e Cidade Nova Contendo os equipamentos públicos: CMEI “Maria do Carmo Covielo Pereira”, EMEF “Maria Elena Pereira Bertolini”, EMEI “ Profª. Luzia Afonso Dias De Marco, CCI, UBS, USF, EMEF “ Monsenhor Celso, EE “ Dinah de Moraes e Seixas, EMEI “ Profª. Guilhermina Faria”, Travessas/Praças, Campo de Futebol, Quadra Poliesportiva, Centro Comunitário e o CREAS.

### SETOR 02

#### - Trama 02

Na trama localizada no loteamento Jardim Pacaembu, na qual tem seu acesso pelas Avenidas Brasil, Lions Club e Antônio Alvarez Ocampo. Incluindo as vias: Rua Eduardo Ruiz Cobo, Rua Virgínio Fária e Rua Mario Schiavon. Incluindo o serviço público nesta trama: CMEI. “Profª. Maria Antônia P. Tincani” e praça.

#### - Trama 03

Nesta trama estudada no seguinte bairro, Jardim Alvorada. Compreendendo as vias: Rua Antônio Vicente Arantes, Rua José Usó e Rua Jacintho Ghirdelli, tendo seu acesso através da Avenida Brasil. Contendo praças de equipamentos públicos nesta trama.

#### - Trama 04

Nesta trama proporciona um cenário social e cultural no Núcleo Habitacional Michel Neme, no qual as vias Rua João A. Simões, Rua Germano Bush, Rua Marcelo Canelada Avila, Rua Valdir Cantarin, Paschoal Pompício, Rua Joaquim G. Silva, Rua Cirilo Azevedo, Rua João Torres, Rua Leonor Martini, João Batista Lemos, Rua Zacarias A. Esteves contém equipamentos públicos como: Unidade Básica de Saúde “Júlio Bertolini”, E.E. “Profª. Alva Fabri Miranda”, Centro Comunitário, Campo de Futebol, prédio desativado que pertencia o antigo posto de saúde e praças.

**- Trama 05**

A trama estudada nos seguintes bairros: Parque Industrial III e IV, Jardim Pôr do Sol, Jardim América, Jardim Acarai, Jardim Califórnia e Jardim Castelo. Compreendendo as vias: Avenida Alberto Clementino Moreira, Rua Nadir Alves Pereira e Avenida Paulista. Contendo os equipamentos públicos: Almoxarifado da Prefeitura de Pederneiras, Recinto de Exposições “Feira das Nações” Rodoviária Municipal e o CREAS.

**SETOR 03****- Trama 06**

A Trama apresentada com contextos culturais e sociais localizada no Jardim Anchieta. Incluindo as vias: Rua Nove de Julho, Rua Felipe A. Franco, Lebeis de Aguiar e Rua Sequeira Campos. Os equipamentos públicos prestados nesta trama: Ginásio de Esporte Florence, E.E. Anchieta, Estádio Municipal “Antônio Ruiz Romero”, Cemitério Municipal e Praças.

**- Trama 07**

Na trama apresentada com cenários culturais e sociais com os seguintes equipamentos públicos: SENAI, Centro Poliesportivo e Lazer, SESI, INSS, Cartório Eleitoral, Hospital da Mulher, Unidade de Especialização e Diagnóstico e o Parque Ecológico. Todos tendo acesso à Avenida Bernardino Flora Furlan, no Parque Industrial Fuad Razuk e na Rua Juvenal Silva, no Núcleo Habitacional Bruno G. Cury.

**Trama 08**

A trama proporciona um cenário cultural e social através dos seguintes equipamentos públicos: E.E. “Profª. Esmeralda Leonor Furlani Calaf” – CAIC, Unidade de Saúde da Família “Estevan Maturana”, CMEI. “Profª. Sandra Eli Mazeto Fabres”, EMEF. “Profª. Anna Ruiz Fernandes Furlani” e praças. Todos estabelecidos nos bairros: Conjunto Habitacional Leonor Mendes de Bairros, Núcleo Habitacional Norino Bertolini, contendo as vias: Rua João Della Coleta, Rua Mauro Martini, Rua Semi Nachif, Rua João Mazeto, Rua Mateus Cantatore, Rua Vereador Catarino dos Santos.

**SETOR 04****- Trama 09**

A trama do seguinte bairro, Núcleo Habitacional Antônio de Conti, contendo vias: Avenida Josephina Lorenzetti, Rua Rafael Ruiz, Rua Vitório Sipoli, Rua Marcelino Mermudes e Rua Comendador João Chammas. Com isso, a trama proporciona os equipamentos públicos: Centro Comunitário, Posto de Saúde, E.E. “Profª. Comendador João Chamas”, EMEF. “Profª. Zilda Mascaro”, Quadra Poliesportiva, Campo de futebol e praças.

**- Trama 10**

Na trama localizada no loteamento Jardim Planalto Verde, compreendendo as vias: Rua José Vicente Arantes, Rua Hilário Maturana e Rua Mauro Maximiano. Incluindo o serviço público nesta trama: EMEF. “Profº. Nivaldo Dias de Souza”, CMEI. “Agnes Fátima Monteiro Germano” e praça.

**SETOR 05****- Trama 11 – Centro**

Nesta trama proporciona um cenário social e cultural no centro da cidade de Pederneiras, no qual as vias Avenida Paulista, Avenida Tiradentes, Rua Nove de Julho, Rua Siqueira Campos, Rua Coronel Coimbra, Rua Prudente de Moraes, Rua Santos do Dumont, Rua Joaquim Barreto, Rua André Reghini, Rua Rio Branco, Rua Arlindo Pereira, Rua Benjamin Monteiro, Rua Manoel A. Fernandes, contém equipamentos públicos: EMEF. “Eleazar Braga”, Câmara Municipal de Pederneiras, Prefeitura Municipal de Pederneiras, Estação Ferroviária de Pederneiras (Centro Cultural Izavam Ribeiro Macario), Igreja Matriz de São Sebastião, praça, Centro Comercial, Parque do Monjolo e antiga cerâmica.