

LEI Nº 6124, DE 14 DE DEZEMBRO DE 2018.

“Institui a Política Municipal de MOBILIDADE URBANA, por intermédio do PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA, estabelecendo normas e diretrizes, e dá outras providências”.

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE SUMARÉ,

Faço saber que a **Câmara Municipal** aprovou e eu sanciono e promulgo a seguinte lei:

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 Sumaré.

Art. 2º - A Política Municipal de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, a 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 Sumaré:

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

II - transposições aos cursos d'água, rodovias, ferrovias e ao 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; e,

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 – **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;

IV – **CICLOFAIXA** - espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;

V – CICLORROTAS OU VIA CICLÁVEL - caminhos com ou sem sinalização específica ao ciclista, que se apresentam como seguros e compatível com os demais fluxos de veículos e/ou pedestres;

VI – CICLOVIA - espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;

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

VIII – 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;

IX – 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; e,

X – 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;

XI – 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;

XII – 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;

XIII – 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;

XIV – MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL - realização dos deslocamentos sem comprometimento do meio ambiente, das áreas e atividades urbanas e do próprio transporte;

XV – MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS - modalidades que se utilizam de veículos automotores;

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

XVII – 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;

XVIII – 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;

XIX – PISTA EXCLUSIVA - pista com faixa(s) exclusiva(s) destinada(s) à circulação dos veículos de transporte coletivo de forma segregada, disposta de delimitação física (barreiras, canteiros, etc.) que as separa do tráfego geral, com sinalização de regulamentação específica;

– **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;

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

XXII – 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;

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

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

XXV – 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;

XXVI – TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO INTERMUNICIPAL - serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos ou que integrem a na Região Metropolitana de Campinas;

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

XXVIII – TRANSPORTE URBANO DE CARGAS - serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

XXIX – TRANSPORTE FERROVIÁRIO - serviço de transporte de pessoas, bens, insumos e/ou mercadorias por meio de sistema ferroviário;

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

XXXI – 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 Sumaré, 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 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; e,
- IX - eficiência, eficácia e efetividade 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 - priorização 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 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 nas cidades com estímulo às novas tecnologias limpas, tais como veículos e ônibus elétricos; e,

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 de Sumaré:

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.

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 melhoria da eficiência e eficácia 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 – consagração do sistema eletrônico de arrecadação da tarifa como contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para integração entre os ônibus, micro-ônibus e midiônibus que venham fazer parte do sistema de transporte público municipal;
- V - ser um instrumento para a transparência da estrutura tarifária objetivando equilíbrio entre oferta e demanda;
- VI - modicidade da tarifa para o usuário;
- 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; e,
- XI – adoção de sistema de monitoramento e informação ao usuário de gestão e monitoramento através de sistema “GPS” ou similar.

Art. 10 - A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação 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 – adoção da Bilhetagem Eletrônica estabelecendo as condições e meios para a 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:

§ 1º - 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.

§ 2º - 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; e,

IV – adoção de sistema de informação ao usuário, através de sistema “GPS” ou superior tecnologia com aplicativos via celular, sites, totens e painéis informativos.

V – Cumprir os critérios estabelecidos em contrato, decreto, lei, portaria ou qualquer regulamentação do poder público municipal, obedecendo sempre a legislação vigente nas outras esferas governamentais.

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

Art. 12 - O serviço de transporte público, por intermédio de táxi ou transporte remunerado privado individual de passageiros orienta-se pelas seguintes diretrizes:

I - o direito à exploração de serviços de táxi ou transporte remunerado privado de passageiros 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, promova a identidade com deste serviço privado de caráter público com ícones da municipalidade.

III - o direito à exploração do serviço será transferido a 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 - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais.

IV – acesso á mecanismos que atendam pessoas com mobilidade reduzida e a garantia de que os postes de luz e energia não atrapalhem a locomoção.

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 Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

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

III - das Audiências e Consultas Públicas; e,

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; e
- 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 eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;
- VI - garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e,
- 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; e,

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 de bares nas calçadas, de maneira a assegurar o espaço mínimo de 3m (três metros) para circulação dos pedestres.

VIII - os polos geradores de viagens;

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; e,

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 0 – Rodovia dos Bandeirantes;

Classe 1- Rodovia Anhanguera;

Classe 2- SP 110-330 (Rodovia Adauto Campo Dall’Orto) e SP 115-330 (Virgínia Viel Campo Dall’Orto);

Classe 3 –Estrada Municipal SMR 371 (Valêncio Calegari), Rodovia Walter Manzato (SPA 127-304), Estrada Municipal Norma Marson Biondo, Estrada Municipal Américo Ribeiro dos Santos, Estrada Municipal Angelo Marmioli, Estrada Municipal Luiz Fernandes Breda, Estrada Municipal Angelo Furian, Estrada Municipal Dirce Pinto Dalben, Estrada Municipal Teodor Condiev e Estrada Municipal Romano Bellintani.

II - Via Arterial Primária – Papel desempenhado pelos eixos rodoviários em perímetro urbano e pelas principais vias de ligação. Desempenham a interligação e possibilita o fluxo entre os vários bairros e regiões da cidade;

III - Via Arterial Secundária - São as vias que desempenham papel de redistribuição dos fluxos entre as vias arteriais primárias e as vias coletoras

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

V - Via Local – via de tráfego de capilaridade restrita que se destina ao acesso;

VI - Viela – via de circulação prioritariamente de pedestres, incluindo escadarias de acesso;

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

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

IX – 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 limde iras dos córregos e açudes, sem com isto descaracterizá-las e sem induzir ocupação e desenvolvimento desarmônico.

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

§ 2º - Possíveis alterações de classificação viária, quando dos estudos de tráfego e impacto de vizinhança apontarem, poderão ser realizadas através de decretos, após estudos devidamente acervado no CREA ou CAU e submetidos à Audiência Pública;

Art. 20 - Classificam-se como Vias Arteriais Primárias: Av. Júlio de Vasconcelos, Av. Rebouças, Estrada Municipal Mineko Ito, Rua Ângelo Ongaro, Av. da Amizade, Av. João Argenton, Av. Júlia de Vasconcelos Bufarah, Av. Minas Gerais, Av. Vereador Antonio Pereira de Camargo Neto, Av. Fuad Assef Maluf, Av. Minasa e Av. Emílio Bosco.

Art. 21 - Classificam-se como Vias Arteriais Secundárias: Rua José Vedovatto, Av. Francisco Bertoli, Av. Engº Jayme Pinheiro de Ulhoa Cintra, Rua Marcos Dutra, Av. Chico Mendes, Av. Antonio S. Lopes, Rua Alberto Bosco, Av. Euclides Fuzze Filho, Rua Luiz Frutuoso, Rua Eliseu Teles de Mendonça, Rua Rosa Vieira do Nascimento, Av. São Judas Tadeu, Av. Santo Irineu, Av. Emília Pedro Boscolo, Av. José Gomes de Oliveira, Av. Angelo Campo Dall’Orto, Rua Gervacina Alves Ferreira, Rua Frei Damião de Bozzano, Rua Vr. Ariosvaldo Calegari, Rua Félix Gomes dos Santos, Rua Guarujá, Av. Elza Zaghi Menuzzo, Av. Pedro Pascoal dos Santos, Av. Joaquim Ferreira Gomes, Praça da República, Av. José Mancini, Rua José Maria Miranda, Av. Da Saudade, Rua Vinícius de Moraes, Av. Parque Industrial, Rua Francisco Manoel de Souza, Av. Ivo Trevisan, Av. Joaquim Cardoso Toledo e Rua Ludovico Scroca.

Art. 22 - Classificam-se como Vias Coletoras: Rua São Timóteo, Rua São Lucas Evangelista, Rua Santo Agostinho, Rua São Matias, Rua Santo Alberto Magno, Rua São Damião, Rua Antonio Mendes, Rua Céu, Rua Santa Barbara, Rua São Francisco Xavier, Rua Papa São Pio X, Rua Benedito Theodoro Mendes, Rua Sidney Lúcio Ribeiro, Rua Joaquim Caetano Ribeiro, Rua Antonio Soares Barros, Rua São Francisco de Assis, Av. Leonardo Antonio Schiavinatto, Rua Silvino Augusto Batista de Lima, Rua Kenya Souza Signorette dos Santos, Rua Expedito Vieira Damasceno, Rua Romona Canhete Pinto, Rua José Pereira do Amaral, Rua José Rodrigues, Rua Eduardo Hoffmann, Rua Claudinei da Silva Costa, Rua Geraldo Isac, Av. Rubens Oscar Guelli,

LEI Nº 6124/2018**FOLHA Nº 10**

Rua João Maciel de Goes, Rua das Emas, Rua dos Sabiás, Av. Pirelli, Av. Matão. Rua Manoel Messias da Silva, Rua Amélia Gallego Vieira dos Santos, Rua João Ezequiel da Silva, Rua Maria Bueno Moraes Libano, Rua Sargento Paulo Sérgio Pozelli, Rua Júlia Maria Galieta, Rua José Belizário Filho, Rua Jocelina Tereza de Souza, Rua José de Paiva e Silva, Av. João Couto Neto, Rua Carlos Rogério de Farias, Rua Aureo Laurindo da Silva, Rua Luiz Lúcio da Silva Filho, Rua Arnaldo José de Santana, Rua Celso da Silva, Rua Nice Maria Consulin dos Reis, Rua João Pires, Rua Osvaldo Vacari, Rua Idalina das Mercedes Rodrigues, Rua Antonio Gomes Soares, Rua Odette Jones Gigo, Rua Arnaldo José de Santana, Rua Edivaldo Rodrigues, Rua Álvaro Barijan, Rua Moises de Oliveira, Rua Adolfo Chebabi, Rua Generoso Alves Vieira, Rua Dr. Paulo leivas Macalão, Rua Neusa Francisca dos Santos, Anisa Rosa de Oliveira, Rua Maringá, Rua Guaembi, Rua José dos Santos Vieira, Rua Sebastião José Teixeira, Rua Anápolis, Rua Caldas Novas, Rua Goiatuba, Rua Goianésia, Rua 1(Jd. Manchester), Rua Sebastião Mariano Mendes, Rua João Manoel de Santana, Rua Deusdete Alves de Souza, Rua José Fagundes de Moura, Rua Bispo dos Santos, Rua Anísio Passoni, Rua Rodrigo Guimarães Amorin, Rua Ismael Manoel da Silva, Rua José Maria Mira, Rua Edson Nunes dos Santos, Rua Cosme José Severino, Rua Fernando Candido da Silva, Rua João Antonio Soares, Rua Vicente Rodrigues, Av. Augusto Diogo Ayala, Rua Maria Raimunda Cipriano, Rua Giácomo Bertolucci, Rua Sebastião Martins de Arruda, Rua Arnaldo Alves Silveira, Rua Rúa aldo de Oliveira Miller, Rua Dosolina Catharina Bertolani, Rua Havana, Rua Antonio Bertolini, Sylvio Vedovatto, Rua Francisco Figueiredo Pimenta, Rua Athaide Hoffman, Rua Anésia Casarin Pereira, Rua Antonio Gonçalves Pereira, Rua Alicindo Nardini, Rua Abílio Piau da Silva, Av. Pedro Pascoal dos Santos, Rua Bahia, Rua Sergipe, Rua Amazonas, Av. Brasil, Rua Ceará, Rua Rio Grande do Sul, Rua Guarani, Av. São Paulo, Av. Rio de Janeiro, Rua Guaporé, Rua Vitória, Rua Recife, Rua Francisca Haro Galindo de Elias, Rua Arthur Nogueira, Rua Águas da Prata, Rua Teresinha, Rua 04 de Outubro, Rua 11 de Agosto, Rua 12 de Outubro, Rua Macapá, Rua Palmas, Rua São Luís, Rua Espanha, Rua Clotilde Barbosa de Souza, Rua Joana Manchini Ongaro, Rua João Gonçalves, Av. 1 (Bordon Industrial), Rua Eulina do Valle, Rua Turibio Esperedião da Silva, Rua Alice Menuzzo, Rua Luiz da Silva Azevedo Filho, Rua Rosimeire Napolitano, Rua Antonio Menuzzo, Rua Dr. Léo Robinoktek, Rua Custódia Dolores do Nascimento, Rua Vicente Ferreira da Silva, Rua Orozimbo, Rua Rafael Rossi, Rua Germano Yanssen, Rua Rodrigo Costa Guimarães, Rua José dos Passos, Rua Casemiro Fortunato, Rua Virgínio Basso, Rua Quirílio Ravagnani, Rua do Café, Rua Joseph Pleasant Fenley, Rua Frederico Netto, Rua Rita de Cássia Ferreira dos Reis, Rua Maria Blumer, Rua Victório Pansan, Rua Bernardo Guimarães, Rua Euclides da Cunha, Rua Bento Aparecido Rohwedder, Rua Dr. Milton Gorni, Rua Alberto Daelli, Rua José Antonio Alves, Av. Izabel Garcia Cestari, Av. Júlio Barijan, Rua Argentina, Rua Coroa Imperial Ruas das Rosas, Rua Anna Pereira Fichemberger, Rua dos Antúrios, Rua dos Lírios, Rua Jatobá, Rua das Crianças, Rua da Paz, Rua Antonio Francisco Reginaldo, Rua do Progresso, Av. Maria Ravagnani, Rua dos Alegres, Rua do Mogno, Rua Crenac, Rua das Olivas, Rua das Pérolas, Rua Flor do Campo, Rua Orlando Antonio de Mattos, Rua Dom Pedro II, Rua Maria Rosário Rosolem, Rua José Bian Galana, Rua João Puche, Rua Sebastião Raposeiro Junior, Rua Augusto Baptista Marson, Rua José Noveletto, Rua João de Vasconcelos, Rua Salvador Ombard Neto, Rua Catarina Moranza Belintani, Rua Antonio Carvalho, Rua Dom Barreto, Rua Antonio de Melo, Rua Barbara Blumer, Rua Josephina Luchiarí Moranza, Rua Luiz Vaz de Camões, Rua Juvenal Vasconcelos, Rua Francisco Camilo Giaj-Levra, Rua Marcelo Pedroni, Rua José Maria Miranda, Av. Sete de Setembro, Rua Justino França, Rua Manoel Ferreira Gomes, Rua Eugenio Graupner, Rua Ernesto Barijan, Rua Maria Luiza Chagas, Rua Ednei Aparecido Sgobim, Rua Primo Favaro,

LEI Nº 6124/2018
FOLHA Nº 11

Rua Atílio Biondo, Rua Waldemar Franceschini, Rua Nações Unidas, Rua João Rohwedder. Rua Abílio Ferreira Quental, Rua Ernesto Nazareth, Rua Pedro Noveletto Sobrinho, Rua Conde D'eu, Rua Pedro Zacarencho, Rua Manoel Antonio de Almeida, Rua Brás Cubas, Rua José Ferreira Gomes, Rua Júlio Prestes de Albuquerque, Estrada da Reforma Agrária, Rua Machado de Assis e Rua Teodoro Sampaio.

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

I - Para as novas vias Arteriais Primárias deverão ter gabarito mínimo de 33,00m (trinta e três metros) de maneira a assegurar o tráfego de veículos em 2 (duas) pistas com leito carroçável de, no mínimo, 10,00m (dez metros) cada, apresentar canteiro central com ciclovia e para isto deverá ter no mínimo 5,00m (cinco metros) e o restante destinado a 2 (duas) calçadas com o mínimo de 3,00m (três metros) cada.

II - As novas vias de função Arterial Secundária deverão ter gabarito mínimo de 28,00m (vinte e oito 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 3,00m (três metros) cada.

III- As novas vias de função coletora dupla deverão ter gabarito mínimo de 26,00m (vinte e seis 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 2,00m (dois metros) cada.

IV- Para as novas vias simples de função coletora deverão estar assegurados gabarito mínimo de 16,00m (dezesseis metros) de maneira a assegurar o tráfego de veículos em 1 (uma) pista com leito carroçável de, no mínimo, 12,00m (doze metros), apresentar 2 (duas) calçadas

V - As novas vias de função local deverão ter gabarito mínimo de 13,00m (treze metros) de maneira a assegurar leito carroçável de, no mínimo, 9,00m (nove metros) e o restante destinado a calçadas.

VI – Para efeitos de regularização de construções em ZEIS, as vias de função local poderão adotar gabarito mínimo de 9,00m (nove metros) de maneira a assegurar leito carroçável de, no mínimo, 6,00m (seis metros) e o restante destinado a calçadas.

VII - 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.

VIII - 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 proibido efetuar rampas na faixa de domínio da calçada.

IX - Os passeios das novas vias, deverão ter largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros), em qualquer circunstância, mesmo admitida a eventualidade de ampliação do leito carroçável, destinada o restante da calçada para faixa de serviço.

X - Recuos frontais das novas construções nas vias passam a vigorar com o mínimo de 4,00m (quatro metros), de forma a garantir o estacionamento dentro do lote.

XI - Para as vias coletoras que venham a ser implantadas e com sentido único no fluxo viário, poderá ser admitida ciclo faixa ou ciclovia com largura mínima de 1,50m (um metro e cinquenta). Para ciclovias e ciclo faixas bidirecionais deverão ter largura mínima de 2,60m (dois metros e sessenta).

XII - 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).

XIII - 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 deverá estar condicionada à aprovação, nas respectivas secretarias e áreas técnicas correlatas:

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 de tais impactos;

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 dispensa o EIV;

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

Parágrafo Único. Empreendimentos potencialmente geradores de impacto são aqueles – 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 pela COT;

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, portanto e desde que atendidos os demais requisitos, o empreendedor poderá propor a realização – exclusivamente por conta própria – do conjunto de obras que tornem seu empreendimento viável, a critério do poder público municipal e com sua aprovação.

TÍTULO VI
DAS INTERVENÇÕES NO SISTEMA VIÁRIO
CAPÍTULO I – DAS ÁREAS DE INTERVENÇÃO

Art. 26 - Consideram-se Áreas de Intervenção (AI) 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, neste Plano Diretor definidas como METAS, com prazos estabelecidos para sua execução, se estiverem sob competência municipal e definidas como DIRETRIZES se a sua efetivação, em termos de competência legal, 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 e b) prazo, que poderá ser curto (2 anos) ou médio (5 anos).

Art. 27 - Estão definidas como ÁREAS DE INTERVENÇÃO (AI):

I - rebaixamento de guias para acessibilidade ou a construção de lombofaixas, destinada 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 semaforicos 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 e escolas, postos de saúde. Trata-se de META, cujo prazo é médio e longo, com a elaboração de modelo específico, habilitando-se a buscando 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. Deverá buscar a integração entre fiscalização de posturas e educação para urbanidade, com a adoção de manuais orientativos para os novos padrões, visando o respeito ao passeio público.

CAPÍTULO II – DOS PROJETOS VIÁRIOS

Art. 28 - Os Projetos Viários (PV) se constituem como **Anéis de Interligação entre os Bairros** e se configuram como propostas que visam melhorar, aperfeiçoar, requalificar, revitalizar ou alterar o desempenho de uma determinada localidade ou de um equipamento urbano e seus dois objetivos centrais são a qualidade do espaço e o desenvolvimento local.

§ 1º - 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.

§ 2º - Os projetos viários apontados neste Plano tem o caráter macroestruturador do sistema viário, ficando a incumbência às demais áreas técnicas das secretarias correlatas à definição de microdiretrizes viárias.

Art. 29 - Os projetos viários enquadram-se como METAS, com objeto, objetivos, prazo e nível de prioridade bem definidos, quando sua execução se situa no campo de competências e atribuições do município.

Parágrafo Único - Enquadram-se como DIRETRIZES com objeto, objetivos e nível de prioridade bem definidos, quando à competência legal de sua execução for indispensável o concurso de outro ente governamental.

Art. 30 - Estão definidos como PROJETOS VIÁRIOS (PV):

I - IMPLANTAÇÃO DE VIA COLETORA 01. Implantação de 200 m de via coletora simples. Definida como META, com Prazo médio, para a qual deverá ser elaborado projeto de sinalização específico e de aprovação ambiental, inclusive com mitigações referentes a transposição de APP. É prevista a instalação de ciclovia próxima, junto a Avenida Elza Zagui Menuzzo.

II - IMPLANTAÇÃO DE VIA COLETORA 02. Implantação de 700 m de via coletora simples. Definida como META, com prazo médio, para a qual deverá ser elaborado projeto de sinalização específico e o desenvolvimento de condições para o Parque Linear do Córrego da Velosa junto à APP daquele curso d'água. É prevista a instalação de ciclovia em paralelo, compondo parte estruturador do sistema cicloviário dentro do Bairro Maria Antonia.

III - REFORÇO ESTRUTURAL DO SISTEMA VIÁRIO PARA A FUNÇÃO DE VIA COLETORA PARA AS RUAS ODETTE JONES GIGO, ARNALDO JOSÉ DE SANTANA E RODRIGUES DA SILVA. Tratamento necessário para a função de distribuição do tráfego interno do bairro, motivado pelo gabarito estreito, com as ruas em duplo sentido de circulação. Trata-se de META, com prazo médio, para o qual deverá ser elaborado projeto de sinalização específico por cerca de 1400m de extensão das vias abrangidas.

IV - LIGAÇÕES ESTRUTURAIS DE ACESSO DO BAIRRO MARIA ANTONIA COM A RODOVIA SPA 110-330. Refere-se a implantação de 2 acessos diretos da Rodovia SPA 110-330 - Rodovia Aduato Campo Dall'Orto ao bairro Maria Antonia, motivado pela falta de acesso direto e pelo fato de muitas ruas apresentarem duplo sentido de circulação, sem raios adequados e sem a hierarquização viária desejada. Trata-se de META, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto de sinalização específico visando a correta implantação desta forma de sinalização.

V - IMPLANTAÇÃO DE VIA COLETORA 5, 5A e 5B. Refere-se a implantação de no trecho 05 de 180 m de via coletora simples. O trecho 05A tem 930m e o trecho 05B mais 1040m. Trata-se de META, cujo prazo é médio, e que deverá ser elaborado projeto de sinalização específico para criar condições para o acesso do Jardim Dall'Orto junto à Avenida Vereador Antonio Pereira de Camargo Neto através da continuidade da Rua Goiatuba e da futura estruturação viária da área ocupada pela Villares. Para tal via também será construída ciclovia em paralelo, compondo parte estruturador do sistema cicloviário dentro do Jardim Dall'Orto.

VI - IMPLANTAÇÃO DE VIA COLETORA 6. Refere-se a implantação de 270 m de via coletora dupla. Trata-se de META, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto de sinalização específico visando a correta implantação desta via que entre outras questões cria condições para o acesso do Jardim Dall'Orto junto à Rodovia Anhanguera (pista Marginal) através da continuidade da Rua Sebastião José Teixeira. Para tal via também é prevista a instalação de ciclovia em paralelo, compondo parte estruturador do sistema cicloviário dentro do Jardim Dall'Orto e de acesso à ciclovia da pista marginal da Anhanguera.

VII – IMPLANTAÇÃO DE VIA COLETORA 7 e 7A. Refere-se a implantação de 300 m de via coletora dupla. Trata-se de META, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto de sinalização específico visando a correta implantação desta via que entre outras questões cria condições para o acesso do Jardim Maria Antonia na porção mais próxima à Rodovia Anhanguera, através da ligação da Rua Willian Ricardo Calegari e Rua João Pires junto ao retorno da Rodovia Adalto Campo Dall’Orto (retorno Pirelli). Para tal via também é prevista a instalação de ciclovia em paralelo, compondo parte estruturador do sistema cicloviário de ligação de toda região e de acesso à ciclovia da pista marginal da Anhanguera.

VIII – DIRETRIZ VIÁRIA PARA IMPLANTAÇÃO DE VIA COLERORA 8, 8A e 8B JUNTO À 3M. Refere-se a Diretriz viária a ser estabelecida, na área pertencente à 3 M do Brasil, visando garantir a implantação de 2.400 m de via coletora dupla. O Trecho 08A acresce 580m de pista coletora simples, e o Trecho 08B acresce 290 m de pista coletora simples.

Trata-se de DIRETRIZ, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto de urbanístico que preveja a futura expansão de área em Zona Industrial para um centro empresarial específico. É prevista a instalação de ciclovia em paralelo, compondo parte estruturador do sistema cicloviário de ligação de toda região e de acesso à ciclovia da pista marginal da Anhanguera.

Outra Ligação esperada através de gestões junto à ARTESP é uma Transposição entre a Av. João do Couto Neto e a Av. Chico Mendes, estabelecendo ligação entre os bairros segregados pela Anhanguera.

IX – IMPLANTAÇÃO DE VIA COLERORA 9 JUNTO AO ACESSO PARA O BAIRRO DO MATÃO. Refere-se a Diretriz viária estabelecida, na área limítrofe à Pirelli, visando garantir a implantação de 1.200 m de via coletora simples. Trata-se de META, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto de urbanístico que preveja o futuro acesso à Av. Emílio Bosco dos fluxos advindos da SPA 110-330, aliviando o sistema viário do Jardim São Geronimo.

X - IMPLANTAÇÃO DE VIAS COLETORAS 10, 11 E 12 JUNTO À AV. EMÍLIO BOSCO PRÓXIMO DO RIBEIRÃO QUILOMBO. Refere-se a implantação de 490 m de via coletora simples para ligação entre a Av. Emílio Bosco paralelo ao Córrego Tijuco Preto, mais 480 m de via coletora simples para ligação entre a Rua José Rodrigues e entroncamento com o Córrego Tijuco Preto de maneira paralela ao Ribeirão Colombo e cerca de 270 m de via coletora simples junto à Praça Geraldo Lopes da Silva. Trata-se de META porém de vias conjuntas, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto de pavimento e sinalização específico visando a correta implantação destas vias que entre outras questões criam a redistribuição dos fluxos junto ao Residencial Parque Pavan. Para tal via também é prevista a instalação de ciclovia em paralelo, compondo parte estruturador do sistema cicloviário de ligação de toda região e de acesso à ciclovia da pista marginal da Anhanguera.

Haverá a transposição com ponte de cerca de 30 m de extensão sobre o Córrego do Tijuco Preto e a ciclovia deverá compor parte do Parque Linear do Ribeirão Quilombo no Bairro do Matão.

XI - IMPLANTAÇÃO DE VIAS COLETORAS 13, 14 E 15 JUNTO AO RESIDENCIAL PARQUE PAVAN, PARQUE RESIDENCIAL FANTINATTI E PARQUE RESIDENCIAL REGINA. Refere-se a implantação de 90 m de via coletora simples para ligação entre o residencial parque Pavan e o Parque Residencial Fantinatti através da extensão da Av. Rubens Oscar Guelli até a Rua Camila da Silva, mais 170 m de via coletora simples para ligação entre a Rua Camila da Silva e Rua 15 do Parque Residencial Regina e cerca de 100 m de via coletora simples entre a Rua 15 do Parque Regina e a Rua João Bonifácio no Jardim Eunice. Trata-se de

META porém de vias conjuntas, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto de pavimento e sinalização específico visando a correta implantação destas vias que entre outras questões criam a redistribuição dos fluxos junto ao bairros aliviando a Av. Emílio Bosco.

XII - IMPLANTAÇÃO DA VIA ARTERIAL 2 CONTINUIDADE DA AV. EMÍLIA PEDRO BOSCOLO, DAS VIAS COLETORAS 16, 17, 17A, 17B, 18, 19 e 19A JUNTO AO BAIRRO SANTA JÚLIA, JARDIM SANTA ROSA E PARQUE PROGRESSO II. Refere-se a implantação de 400m da Via arterial 2, de 100 m de via coletora simples para via coletora 16, mais 600 m de via coletora simples (coletora 17), mais 300 m de via Coletora simples (17A), mais 600m de via coletora simples (17B), mais 460 m de via coletora simples (coletora 18), cerca de 250 m de via coletora simples (coletora 19) e mais 350 m de via coletora simples (19A).

XIII - IMPLANTAÇÃO DAS VIAS COLETORAS 20, 21, 22, 23 E 24 JUNTO AO LINHÃO ENTRE A RODOVIA ANHANGUERA E A AVENIDA EMÍLIO BOSCO. A via coletora 20 refere-se à implantação de 290 m de via coletora simples para ligação entre pista marginal da Anhanguera até a Rua Paulo Sérgio Pozelli constituindo nova ligação junto à Metalúrgica Kodama até a Av. Emílio Bosco conforme complementação deste eixo que se tornará alternativa de acesso ao Bairro Matão. A via coletora 21 refere-se à implantação de mais 290 m de via coletora dupla para ligação entre a Rua Maria Bueno Moraes Libanio e a Rua João Ezequiel da Silva. A via coletora 22 refere-se à implantação de mais 650 m de via coletora simples margeando o Córrego Tijuco Preto entre as Ruas São Vicente de Paulo e Rogério Simão dos Santos. A via coletora 23 refere-se à implantação de mais 350 m de via coletora dupla como continuidade da Rua João Ezequiel da Silva até a Av. Emílio Bosco. A via coletora 24 refere-se à implantação de mais 70 m de via coletora simples interligando a Av. Leonardo Antonio Schiavinatto com a Via Coletora 23, conferindo acesso do eixão de transmissão ao Parque Residencial Fantinatti e adjacências. Tratam-se de METAS de vias conjuntas, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto de pavimento e sinalização específico visando a correta implantação destas vias que entre outras questões criam a redistribuição dos fluxos junto aos bairros aliviando a Av. Emílio Bosco.

XIV - IMPLANTAÇÃO DA TRANSPOSIÇÃO CENTRO – PICERNO VIA ARTICULADORA 03 E VIA COLETORA 25. Encontra-se no DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes), o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental do viaduto para ligação direta da Região do Picerno ao Centro de Sumaré. O viaduto passa sobre a linha férrea e o Ribeirão Quilombo. O estudo comprova a viabilidade e a necessidade da nova transposição viária, tendo sido produzido em 2013 pela concessionária ferroviária ALL (América Latina Logística). O projeto executivo completo da obra encontra-se concluído e foi elaborado, através de um acordo de conversão de multas ambientais em serviços à Municipalidade. O viaduto projetado contará com 80 metros de extensão, deverá ter quatro faixas de rolamento (duas em cada sentido), calçadas para pedestres nos dois sentidos e ciclovia, uma rotatória no ponto em que ele se conectará com a Rodovia Walter Manzato. No Picerno (Parque Rosa e Silva), o viaduto conectará a Rua Anna Pereira Eichemberger, estabelecendo acesso para a Av. Fuad Assef Maluf. A via Coletora 25 projetada para complementar o acesso da Av. Fuad Assef Maluf, junto a divisa com o município de Nova Odessa, contará com 460 metros de extensão, deverá ser via coletora simples, com implantação de ciclovia entre a nova via e a APP.

XV - IMPLANTAÇÃO DA TRANSPOSIÇÃO CENTRO – PICERNO VIA ARTICULADORA 04 E AS VIAS COLETORAS 26 E 27. Projetado para a transposição da linha férrea e Ribeirão do Picerno deverá ser viabilizado no horizonte de 10 anos, vislumbrando cenário de extrapolação da expansão urbana de Sumaré (entre os Córregos do Palmital e do Pinheirinho)

que contará com a Av. Ivo Trevisan como acesso, desta forma a Nova Via Articuladora 4 contará com 990 metros de extensão, entre a extensão da Av. Ivo Trevisan no cruzamento com a Av. Joaquim Cardoso Toledo até o cruzamento da Av. Fuad Assef Maluf com a Av. Manoel Alves junto ao Residencial Bordon, deverá ter quatro faixas de rolamento (duas em cada sentido), calçadas para pedestres nos dois sentidos e ciclovia. Para sua viabilização deverá ser elaborado projeto executivo, principalmente da transposição e exigirá remoção dos galpões existentes entre a Av. Joaquim Cardoso Toledo e a Av. João Argenton. As vias Coletoras 26 e 27 projetadas para complementar o acesso do Jd., Lucélia à nova Via Articuladora 4. A Via coletora 26 será a extensão da Rua Argentina até a nova Via Articuladora 4, contará com a extensão de 220 m de via coletora simples. A Via coletora 27 será a ligação entre a Rua Coroa Imperial e Rua dos Buritis (Res. Guáira) contará com a extensão de 360 m, deverá ser via coletora simples, com implantação de ciclovia entre a nova via e a APP.

XVI - IMPLANTAÇÃO NO PICERNO DA VIA ARTICULADORA 05 E DAS VIAS COLETORAS 28 E 29. A vias Coletoras 28 e 29 projetadas para complementar os acessos dos bairros lindeiras à nova Via Articuladora 5, principalmente para o tráfego de veículos de maior porte em função das empresas distribuídas nesta porção do território de Sumaré. A Via 28 será composta pela melhoria da Av. Parque Industrial até a nova Via Articuladora 5 (660m). A Via coletora 29 será a ligação entre o Bordon Industrial e a Av. Parque Industrial contará com a extensão de 150 m, deverá ser via coletora simples e se constituíra em via de distribuição e acesso à Av. 01 do Bordon Industrial.

XVII - IMPLANTAÇÃO NA CHACARAS SANTA ANTONIETA E NO PARQUE DA AMIZADE DAS VIAS COLETORAS 30, 31, 32, 33 E 34. A via Coletora de pista simples nº 30, será a viabilização da complementação de 130m da Rua Judith Odette Mazon Ortiz em direção à Rodovia Virgínia Viel Campo Dall'Orto, e de 470 m de extensão para ligar-se à Rua Jacyntho Mario Mazon, completando acesso direto à Av. da Amizade. A nova Via Coletora 31, com 90m de extensão da Rua Aline Menuzzo Pancotti se interligará com a Rua 11 de Agosto, permitindo novas interligações viárias, conectando o Parque Virgilio Noel com o Parque da Amizade. Deverá ter construída com pista simples, mas complementada por calçadas para pedestres nos dois sentidos e ciclovia. A nova Via Coletora 32 com 940m interligará, como extensão da Rua 11 de Agosto, a Rodovia Virgínia Viel Campo Dall'Orto e a Av. da Amizade, permitindo novas interligações viárias, estabelecendo acesso direto ao Parque da Amizade. A sua implantação com pista simples deverá ser complementada por calçadas para pedestres nos dois sentidos e ciclovia. A nova Via Coletora 33 com 660m de pista simples interligará a Rodovia Virgínia Viel Campo Dall'Orto à Rua 12 de Outubro que em conjunto com a Via Coletora 34(outros 650m de pista simples) farão interligação à Via Coletora 32, estabelecendo acesso direto ao Parque da Amizade.

XVIII - IMPLANTAÇÃO DE VIAS COLETORAS NAS PROXIMIDADES DO JARDIM SANTA MARIA E CÓRREGO CHÁCARA DO PADRE CORRESPONDENTES ÀS VIAS COLETORAS 35, 36, 37, E 38. A nova Via Coletora 35 com 910m de extensão servirá para interligar a Rua Ari Inácio até a Rua Teresina, estruturando o vazio urbano existente e assim permitindo novas interligações viárias. A sua implantação contará com pista simples, mas deverá ser complementada por calçadas para pedestres nos dois sentidos e ciclovia. A nova Via Coletora 36 com 1090m de extensão servirá para interligar Marginal da Rodovia Anhanguera até a nova via Coletora 35, estruturando o vazio urbano existente e permitirá a viabilização do Parque Linear em torno do Córrego Chácara do Padre, em conjunto com a implantação da Via Coletora 37, que contará com 940m de extensão entre a Rua Santa Maria e Rua Palmas. A implantação das Vias Coletoras 36 e 37 contarão com pista simples, complementadas por calçadas nos dois sentidos e ciclovia.

LEI Nº 6124/2018
FOLHA Nº 18

A nova Via Coletora 38 com 280m de extensão servirá para complementar a circulação interna ao Jardim Santa Maria.

XIX - DUPLICAÇÃO DA ESTRADA MUNICIPAL MINEKO ITO (D 1). A Duplicação da Estrada Municipal contará com o 1º trecho com 2400m de extensão (D1 a) e servirá para interligar a Rodovia Marginal Mineko Ito, estruturando o vazio urbano existente e assim permitindo novas interligações viárias. Para segurança dos moradores do Jd. D. Bosco I, a Rua 1 do loteamento deverá ter as características locais preservadas, desta forma toda duplicação deverá prever a construção de 1 pista com 2 faixas de rolamento ao lado direito no sentido Av. da Amizade – Estrada Municipal Valêncio Calegari. A implantação do Trecho 2 (D1 b) contará com a execução da segunda pista por cerca de 340 m, entre o Residencial Viva Vista e a Estrada Municipal Valêncio Calegari. Desta forma com 2 pistas de rolamento, ciclovia e iluminação, com drenagem e acessibilidade completará a infraestrutura para uma circulação com maior qualidade.

XX - IMPLANTAÇÃO DE VIA ARTICULADORA 6. A Via Articuladora 6 com 5000m de extensão, sendo cerca de 800m dentro do município de Hortolândia servirá para interligar Nova Veneza (Av. dos Jacarandás) até a pista Marginal da Rodovia Anhanguera, estruturando o vazio urbano existente e assim permitindo novas interligações viárias. A sua implantação contará com pista dupla por cerca de 4200m até a divisa com Hortolândia. Para evitar discontinuidades, alternativamente está sendo proposto as Vias Coletoras 44 e com a utilização de parte da Via Coletora 43 atingirá o mesmo objetivo, desta forma via proposto sistema viário complementar, que não causará prejuízo caso também o trecho de 800m dentro de Hortolândia seja construído.

XXI - IMPLANTAÇÃO DA VIA COLETORA 39. A nova Via Coletora 39 com 1700m de extensão servirá para interligar Nova Veneza até a Via Coletora 44 cruzando a Rodovia Marginal Mineko Ito, estruturando o vazio urbano existente e assim permitindo novas interligações viárias. A sua implantação contará com pista simples por cerca de 680 m entre a Av. Amazonas e a rotatória de articulação com a Via Coletora 41, com pista dupla seguirá por cerca de 190 m até a Rotatória de articulação com a Via Coletora 42 por mais 380 m até a Estrada Municipal Mineko Ito e desta por mais 500 m até a Via Coletora 44 que margeia o Córrego da Fazenda São Joaquim. Deverá ser complementada por calçadas para pedestres nos dois sentidos e ciclovia.

XXII - IMPLANTAÇÃO DA VIA COLETORA 40. A nova Via Coletora 40 com 1350m de extensão servirá para interligar a Marginal da Rodovia Anhanguera nas proximidades da balança até a Rodovia Marginal Mineko Ito, estruturando o vazio urbano existente e assim permitindo novas interligações viárias. A sua implantação contará com pista simples aproveitando em parte de caminho de servidão existente.

XXIII - IMPLANTAÇÃO DA VIA COLETORA 41. A nova Via Coletora 41 com 2670m de extensão é uma via Marginal Ribeirão Quilombo, iniciando-se junto a Via Coletora 39, cruzando a Articuladora 6, a Via Coletora 40, desembocando na Rodovia Marginal Mineko Ito (próximo Jd. Dulce), estruturando o vazio urbano existente, porém, criando condições de implantação de um Parque Linear no trecho correspondente do Ribeirão Quilombo e ainda, permitindo novas interligações viárias. A sua implantação contará com pista simples, com adoção de ciclovia e calçadas com piso uniforme.

XXIV - IMPLANTAÇÃO DA VIA COLETORA 42. A nova Via Coletora 42 com 2000m de extensão é uma via Marginal Ribeirão Quilombo, iniciando-se junto a Rua Carolina Ravagnani Noveletto (Jd D. Bosco I), cruzando a Articuladora 6, a Via Coletora 39 e 40, desembocando na Rua Quaresmeira da Serra (Loteamento Industrial Vecon Zetta), criando

condições de implantação de um Parque Linear no trecho correspondente do Ribeirão Quilombo e ainda, permitindo novas interligações viárias. A sua implantação contará com pista simples, com adoção de ciclovia e com piso uniforme.

XXV - IMPLANTAÇÃO DA VIA COLETORA 43. A nova Via Coletora 43 com total de 3000m, destes são em pista simples os 1270 m iniciais, e em pista duplicada por cerca de 1630 m distribuídos da seguinte forma: 600m de extensão entre início Rua Arthur Nogueira e Estrada Municipal Mineko Ito, mais 1120 m até a Via Ariculadora 6 e mais 1280 m até a Via Coletora 45 que é a extensão da Rua Soma.

XXVI - IMPLANTAÇÃO DA VIA COLETORA 44. A nova Via Coletora 44 com total de 1300m, destes com pista dupla em toda extensão iniciando na extensão da Av. Cabo Pedro Hoffmann, margeando o Córrego da Fazenda São Joaquim. Transpondo o Ribeirão Quilombo e terminando na Via Coletora 43. Conterá com ciclovia e pista de caminhada, e desta forma propiciará a proteção ambiental das margens do Córrego da Fazenda São Joaquim.

XXVII - IMPLANTAÇÃO DA VIA COLETORA 45. A nova Via Coletora 45 com total de 2100m, destes a construção pista simples por 730m, uma vez que a Rua Soma já é existente. Para o restante da Via Coletora 45 será necessário a construção de pista dupla juntandose em cruzamento com a Via Coletora 43 e com a Via Coletora opcional 50, que margeará o Parque Linear do Ribeirão Quilombo.

XXVIII - IMPLANTAÇÃO DA VIA COLETORA 46. A nova Via Coletora 46 deverá ser subdivida em 2 partes, tendo em vista a possível viabilização da Via Coletora opcional 50, visto que se esta for viabilizada significará que a porção Via Coletora 46 b interligará à Via Coletora 50 o Jardim Paulistano. A porção Via Coletora “46 a” terá a extensão com total de 880m, ligará a Via Articuladora 6 e a Via Coletora 45, conferindo acesso ao Jd. Paulistano. Para tanto o acesso junto à Via Articuladora 6 deverá ser em rotatória. A porção Via Coletora “46 b” dependerá da viabilização da Via Coletora 50 e desta maneira com 540 m de via com pista simples propiciará acesso do Jd. Paulistano ao trecho de possível Parque Linear.

XXIX - IMPLANTAÇÃO DA VIA COLETORA 47. A nova Via Coletora 47 será a extensão da Rua Luiz Miranda de Jesus em 2 direções: com a construção pista simples por 600m em direção à Via Articuladora 6, por 320m em direção à Via Coletora 45. Constituirão vias para o reordenamento dos acessos ao Jd. Paulistano.

XXX - IMPLANTAÇÃO DA VIA COLETORA 48. A nova Via Coletora 48 com total de 970m, atendendo de maneira mais eficaz a interligação dos setores Soma em direção à Hortolândia, com a construção pista dupla com ciclovia, calçada e iluminação ligando o complexo de vias estruturais junto à Estrada Municipal Teodor Candiev.

XXXI - IMPLANTAÇÃO DA VIA COLETORA 49. A nova Via Coletora 49 deverá ser implantada em 2 etapas: com a construção pista simples por 630m entre a Estrada Municipal Mineko Ito e a Via Coletora 44. Em segundo momento quando da gestão junto ao município de Hortolândia por cerca da construção de 410m de pista simples naquele município em direção à Via Articuladora 6.

XXXII - IMPLANTAÇÃO DA VIA COLETORA 50. A nova Via Coletora 50 será uma via opcional para o sistema viário, mas importante na construção do Parque Linear do Ribeirão Quilombo. Sua ocupação existente reflete um problema de ordem sócio espacial e desta forma deverão ser aguardados desfechos positivos para a possível implantação desta via paralela ao Ribeirão Quilombo. Com 2450 m de extensão com pista simples mais ciclovias, pista de caminhada e iluminação articulará a Av. da Amizade até a Via Coletora 45.

XXXIII - IMPLANTAÇÃO DA VIA COLETORA 50A. A nova Via Coletora 50A é uma via opcional para o sistema viário, de Ligação dos Bairros da Região Central para a transposição da Ferrovia e do Ribeirão Quilombo em direção à Região da Nova Veneza. Com a construção de Transposição sobre a linha férrea através de área pública junto à Rua Júlio Prestes de Albuquerque, no Jd. Eldorado, contará com 460 m de extensão com pista coletora simples mais ciclovias, articulará os Bairros próximos ao cemitério (Jd. São Carlos, Jd. São Rocchi, Jd. Paulista, Jd. Eldorado, Vila Juliana) à região da Antiga Soma que por sua vez interligará os diversos fragmentos do território de Sumaré.

XXXIV - IMPLANTAÇÃO DA VIA COLETORA 51. A nova Via Coletora 51 com total de 1160m, destes a construção pista simples, mas com ciclovia, calçadas e iluminação. Ligará o Parque Ideal através da Rua Inácio Nogueira de Moura com a Via Articuladora 6, cruzando a Via Coletora 40, importante para a redistribuição dos fluxos neste importante setor de Desenvolvimento Econômico para o município.

XXXV - IMPLANTAÇÃO DO TREVO DE ARTICULAÇÃO VIÁRIA DA ESTRADA MUNICIPAL VALÊNCIO CALEGARI COM O JD. NOVA ESPERANÇA II E COM O RESIDENCIAL REAL PARQUE SUMARÉ. A implantação deste dispositivo em área não ocupada que propiciará o acesso ao Jd. Nova Esperança II através da transposição de APP junto às Ruas Elizeu Teles do Nascimento e Rosa Vieira do Nascimento que ligam à Rua José Vedovatto. Para a outra junção que o trevo estabelecerá ligação será necessário a construção de via Arterial para a Av. Pedro Pascoal dos Santos, com cerca de 975m que mesmo em pista simples deverá prever espaço para duplicação futura e desde o início deverá construir ciclovia, calçadas e iluminação pública eficaz.

XXXVI - COMPLEXO VIÁRIO DA ÁREA CURA. A articulação necessária para implantação de dispositivo em área não ocupada que propiciará o acesso à Área Cura entre a Rodovia Anhanguera e a Rua José Vedovatto e desta, conforme PV-34, para a Estrada Municipal Valêncio Calegari. Inicialmente a Duplicação (D 2) da Rua José Vedovatto por 840m entre as Ruas Elizeu Teles do Nascimento e Zuleica Rodrigues Silva, oferecerá condição mínima para qualidade de circulação interna nesta via, sem ter que indenizar por construções, uma vez que é único trecho da rua sem construções. As Vias Articuladoras 7 e 8 deverão constituir binário de circulação entre a Rua José Vedovatto e a pista marginal da Rodovia Anhanguera e desta maneira poderão ser construídas com pista simples complementando as Avenidas Adalberto Soares Pires e José Gago Júnior na localidade conhecida como TIC Sumaré. A Avenida Adalberto Soares Pires deverá ser complementada em 380 m até a Rua José Vedovatto e por 800m até a marginal da Anhanguera nas proximidades do Córrego Tijuco Preto. A Avenida José Gago Júnior deverá ser complementada em 790 m até a Rua José Vedovatto e por 770m até a marginal da Anhanguera. A Via Articuladora 9 será a extensão (pista simples, mas duplo sentido) de 580 m entre a Av. Francisco Bertoli (Parque das Nações) e a Rua Marcos Dutra Pereira (Parque Industrial Bandeirantes). A Via Coletora 52 será a extensão da 1220 m da Rua Dosolina Catharina Bertolani (Parque das Nações) em pista simples até o entroncamento com a SMR- 385 (Estrada Municipal Américo Ribeiro dos Santos) com a rua Sebastião Martins de Arruda (residencial Bandeirantes I), no qual deverá ser prevista articulação por dispositivo Rotatória. A Via Coletora 53 será constituída por 2 pistas com da 670 m lateral à linha de transmissão entre a Rua José Vedovatto (Jardim Denadai) e a Via Articuladora 9.

XXXVII - TRANSPOSIÇÃO DO CENTRO OBRA CORREDOR METROPOLITANO DE TRANSPORTE. A articulação necessária para implantação de dispositivo de transposição devidamente equacionado no Projeto do Corredor Metropolitano que

prevê ainda a Construção do Novo Terminal Urbano de Sumaré. Esta obra aliviará a circulação existente no centro prevê o acesso pela Av. José Mancini que apesar de toda polêmica estabelecida para o sistema viário atual e futuro absorverá a demanda redistribuída, sendo que estabelecerá acesso direto à Região da Nova Veneza, através da Av. da Amizade e pelas demais vias estabelecidas como projetos Viários na Região.

XXXVIII - TRANSPOSIÇÃO DO RIBEIRÃO QUILOMBO ENTRE O LOTEAMENTO PRIMAVERA E JD. SÃO DOMINGOS. Articulação necessária para implantação de dispositivo de transposição do Ribeirão Quilombo como extensão de 150 m da Rua Juvenal Vasconcellos em direção à Rua Joseph Pleasant Fenley (Via Coletora 54). Deverá ser previsto espaço para a ciclovia e calçadas devidamente acessíveis, além de iluminação eficaz.

XXXVIX - COMPLEXO DE VIAS COLETORAS NO JARDIM DAS ORQUÍDEAS. Trata-se da implantação de 3 novas Vias Articuladoras que deverão funcionar em conjunto, redistribuindo os fluxos dentro do bairro. A Via Coletora 55 com pista simples mas com ciclovia deverá ser a ligação de 430 m entre as Rua Antonio Barejan Filho e a Rua 21. A Via Coletora 56 será em pista simples a extensão de 220 m da Rua Dr. Milton Gorni em direção à Via Coletora 55. A Via Coletora 57 com 100m de extensão ligará a Via Coletora 55 até a Rua João Spanhol.

XL - DUPLICAÇÃO DA ESTRADA MUNICIPAL NORMA MARSON BIONDA (D 3). A duplicação entre o Trevo da Rodovia dos Bandeirantes e a Rua Angelo Ongaro deverá construir 2750 m de nova via além de prever transposições em desnível entre a Via Articuladora e Vias Coletoras propostas na Área de Expansão Urbana. Trata-se de um importante acesso de Sumaré que teve a aumento de tráfego face a facilidade de acesso à Rodovia dos Bandeirantes em relação ao deslocamento de toda a RMC. Entre o Trevo da Rodovia dos Bandeirantes e a Localidade Chácaras Cruzeiro do Sul deverá ser dado tratamento ao acostamento propiciando a construção de ciclovia e pista de caminhada, devidamente iluminada, afim de oferecer segurança viária a interligação desta importante localidade.

XLI - DIRETRIZES VIÁRIAS PARQUE RESIDENCIAL FLORESTA. Trata-se de 2 Vias Coletoras que desempenharão função distribuição dos fluxos dentro do bairro. A Via Coletora 58 será constituída de pista simples com 360 m de extensão entre a Rua Pedro Noveletto Sobrinho e a Rua Jayme Cunha de Oliveira, nas proximidades do Cemitério Municipal. A Via Coletora 59 terá a extensão de 120 m para interligar a Rua José Roberto Menuzzo e a Rua Bartolomeu Bueno da Silva.

XLII - VIA ARTICULADORA A 11 CONTINUAÇÃO DA AV. REBOUÇAS E ARTICULAÇÃO ATRAVES DA COLETORA 73. Trata-se da continuidade da Av. Rebouças em direção ao Parque Horto Florestal e Assentamento. Com a extensão de 3600 m até a divisa com o município de Hortolândia, contando com ciclovia e calçadas acessíveis. A Via Coletora 73 com 2500m, possibilitará a ligação da Estrada Municipal Norma Marson Biondo até a SMR 20 (Teodor Condiev).

XLIII - DIRETRIZES VIÁRIAS PARA ÁREA DE EXPANSÃO URBANA E INDUSTRIAL DO MUNICÍPIO. Trata-se de um conjunto de vias Articuladoras e Coletoras que desempenharão função estruturadora e de preservação junto aos cursos d'água. No Sítio Sertãozinho o Estabelecimento da Via Coletora 60 com 320 m de extensão e da Via Coletora 61 com 380 m de extensão. As Vias Coletoras 62 (com 2150 m), 63 (com 1150 m), 64 (com 3180 m), 65 (com 3600 m) e 68 (com 1500 m) constituem vias protetoras dos cursos d'água. O Córrego Palmital deverá ter junto as Vias Coletoras 66 (1500m) e 66A (2650m) proteção de suas margens, estabelecendo junto

LEI Nº 6124/2018
FOLHA Nº 22

a Via articuladora A15 (total de 6800 m) e as Vias Coletoras 66B (2170 m), 71 (1470 m) e 67 (390 M) novas ligações na área de Expansão Urbana junto à divisa com o município de Santa Bárbara D'Oeste. O Parque São Bento deverá integrar-se à Nova Expansão Urbana para tanto as vias 64 (3180 m), 69 (nova via de 650 m e retificação de 700 m existentes), 70 (360 m), A-14 e A-15 estabelecerão novas ligações viárias. As Vias coletoras 74 (4000 m), 75 (3380 m) e 76 (3490 m) localizam-se às margens da Rodovia dos Bandeirantes.

O Trevo de acesso para a Rodovia deverá ser modificado, para tanto as gestões junto à ARTESP e AutoBan serão urgentes, uma vez que novas possibilidades de desenvolvimento econômico serão buscadas.

XLIV - MODERNIZAÇÃO DA SINALIZAÇÃO SEMAFÓRICA. Refere-se ao tratamento geral nos semáforos existentes e nos novos conjuntos a serem implantados, neste sentido focos para os pedestres deverão ser obrigatórios, com a expansão da ação de substituição dos antigos semáforos de lâmpadas incandescentes por focos com lâmpadas de LED (Diodo Emissor de Luz). Novos passos deverão ser utilizados para a modernização semafórica, como a adoção de controladores adaptativos em tempo real. Gradativamente e em parceria com os novos empreendedores da cidade com a adoção de legislação sobre mitigação dos impactos de trânsito e assim além da nova tecnologia, outros aspectos deverão ser incorporados como a adoção de nova padronização de colunas e ainda fiação subterrânea.

XLV - IMPLANTAÇÃO DE UM SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO DE TRÂNSITO E TRANSPORTE. Refere-se ao sistema de gestão de trânsito por meio de fiscalização eletrônica, por meio da implantação de radares e de câmaras em OCR para facilitação do trabalho em central para fiscalização do município, incluem a operação remota de sistema semafórico permitindo a mudança dos tempos de maneira remota.

No transporte a central de monitoramento possibilitará a fiscalização instantânea de toda a frota, incluindo laços virtuais de cumprimento de itinerários e horários.

XLVI - PLANO CICLOVIÁRIO. Deverá ser complementado como o conjunto de medidas para viabilizar a bicicleta como importante meio de transporte e fator estratégico para a cidade, desta forma como META deverá ser refinado o Plano Ciclovitário para viabilidade e incentivo deste modal, obviamente obedecendo as limitações de gabarito do sistema viário e de declividade de determinadas vias. Medidas iniciais forma tomadas, mas é preciso conferir caráter estruturado e articulado, daí sua relação com as novas Diretrizes Viárias, assegurando que ao longo do tempo novas vias estejam ajudando a ordenar o tecido urbano e com a adoção obrigatória de ciclovias/ciclo faixas, fica estabelecida uma rede de circulação ciclo viária. Nas várias estradas rurais, o conceito de Caminho Verde, concretiza a opção pelo Ecoturismo.

XLVII - PLANO DE SINALIZAÇÃO DE ORIENTAÇÃO. O conjunto de medidas para viabilizar rotas em toda a cidade, desta forma como META deverá ser elaborado o Plano de Sinalização de Indicação, obviamente com as propostas de complementações do sistema viário quando da implantação das diretrizes propostas, outros roteiros deverão ser incluídos nesta reformulação.

CAPÍTULO III – DOS PROJETOS ESTRATÉGICOS

Art. 31 - Os Projetos Estratégicos (PE) 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 aperfeiçoamento do espaço urbano e da via pública, mas sim com o objetivo central no Desenvolvimento Sustentável baseado nos aspectos: Economicamente Incluyente, Socialmente Justo e Ambientalmente Equilibrado.

Art. 32 - Os projetos Estratégicos enquadram-se como METAS, com objeto, objetivos, prazo e nível de prioridade bem definidos, quando sua execução se situa no campo de competências e atribuições do município.

Parágrafo Único - Enquadram-se como DIRETRIZES com objeto, objetivos e nível de prioridade bem definidos, quando à competência legal de sua execução for indispensável o concurso de outro ente governamental.

Art. 33 - Estão definidos como PROJETOS ESTRATÉGICOS (PE):

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

Destaca-se a implantação de Parque Público junto ao Ribeirão Quilombo que em conjunto com as Diretrizes Viárias, visa conferir acessibilidade e qualidade de vida em Sumaré.

II - a identificação de oportunidades macroeconômicas a partir da localização de Sumaré no eixo da Rodovia dos Bandeirantes 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 indústrias junto ao eixo das Rodovias. Como vias para o uso desta potencialidade aponta-se a construção de vias de acesso às áreas favoráveis as atividades de logística.

TÍTULO VII - DAS INTERVENÇÕES NO TRANSPORTE

CAPÍTULO I – DAS ÁREAS DE INTERVENÇÃO

Art. 34 - Consideram-se Áreas de Intervenção no Transporte (AIT) os problemas que apresentam algum nível de criticidade que deverão ser priorizados segundo critérios técnicos que justificam intervenções imediatas, neste Plano Diretor definidas como METAS, com prazos estabelecidos para sua execução, se estiverem sob competência municipal.

Art. 35 - Está definida como ÁREA DE INTERVENÇÃO NO TRANSPORTE (AIT):

I - AUMENTO DA FISCALIZAÇÃO PARA HARMONIZAR A CONVIVÊNCIA DO SISTEMA CONVENCIONAL COM O DO TRANSPORTE ALTERNATIVO. Trata-se de META como medida geral para evitar os problemas com a concorrência entre os dois sistemas, com a adoção da fiscalização eletrônica de cumprimento de viagens e horários.

CAPÍTULO II – DOS PROJETOS DE TRANSPORTE

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

Art. 37 - Os projetos de transporte enquadram-se como METAS, com objeto, prazo e nível de prioridade bem definidos, quanto à sua execução situam-se no campo de competências e atribuições do município.

Art. 38 - São PROJETOS DE TRANSPORTE (PT) definidos nesta Lei:

I – PADRONIZAÇÃO DOS ABRIGOS EM TODO O MUNICÍPIO. Valerá para todos os locais de grande movimentação de pessoas e em particular nas proximidades e escolas, 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 – MONITORAMENTO POR GPS 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 de GPS deverá ser implantado com disponibilização de dados com assertividade de 98% (noventa e oito por cento) e tempo de aproximação de 3 (três) minutos. Esta medida visa estabelecer melhoria efetiva da informação e confiabilidade do sistema.

III - IMPLANTAÇÃO DO BILHETE ÚNICO. Trata-se de instrumento de justiça social, estabelecerá a integração dos ônibus sem o pagamento de nova tarifa em qualquer ponto da cidade.

IV - INTEGRAÇÃO COM TRANSPORTE INTERMUNICIPAL. A reestruturação é necessária para o transporte mais rápido e menos custo com tarifa integrada entre os sistemas municipal e intermunicipal, uma vez que a racionalização, garante as mudanças para o transporte mais rápido e menor custo com tarifa para os usuários. Para interligar as linhas do transporte municipal ao interurbano, a Prefeitura necessitará de convenio, estabelecendo uma parceria com a EMTU (Empresa Metropolitana de Transporte Urbano. Nesta primeira etapa, a integração poderá ser realizada de maneira física no Terminal Metropolitano. Em uma segunda etapa a integração deverá ser temporal, utilizando para isto a bilhetagem eletrônica.

V - 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 poderiam ser feitos por bicicletas, sendo que os trajetos mais longos seriam complementados por ônibus.

VI - NOVA REDE EM FUNÇÃO DA NOVA CIRCULAÇÃO E DA ADOÇÃO DA INTEGRAÇÃO TEMPORAL. 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 em conformidade com o Plano Diretor de Transportes e com a criação e a extensão de linhas até as

extremidades dos bairros que ficaram sem atendimento. Adotará os seguintes parâmetros: - 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; - 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 300m, a distância entre pontos deverá ser de 250 m a 400m, um a vez que a distância máxima entre os pontos e a residência em área urbana deverá ser de 450 m.

VII – NOVO TERMINAL URBANO. Diretriz, pois, dependerá da execução das obras dentro do Corredor Metropolitano de Transporte pela EMTU reestruturará os deslocamentos das linhas e itinerários em Sumaré.

VIII - REESTRUTURAÇÃO DO SERVIÇO DE TÁXI E/OU TRANSPORTE INDIVIDUAL. Com pouca abrangência do sistema de táxi em Sumaré, atualmente concentrado na área central da cidade, será necessário ampliar a abrangência do sistema de táxi, com a inclusão de novos permissionários e a criação de uma central única, buscando a redução das tarifas. Adotará Padronização da frota e pontos, facilitando a visibilidade do usuário e também da fiscalização. Toda a gestão e controle deste sistema devem estar integrados ao sistema de planejamento e gestão da mobilidade de Sumaré.

IX - IMPLANTAÇÃO DO TREM METROPOLITANO (CPTM). Competirá ao município, em conjunto com o Governo do Estado de São Paulo: -Definir a localização das Estações no território de Sumaré, considerando seu impacto no entorno, as vias de acesso às estações e rede de transporte público; -Propor a construção de novas passagens viárias e de pedestres sobre a ferrovia e a ampliação das passagens existentes; - Propor um padrão de urbanização no ao longo da linha férrea, que possibilite a segregação do leito, sem promover a degradação dos bairros do entorno; -Propor diretrizes e ações visando o reordenamento do território no entorno das Estações, com vistas à mitigação dos impactos decorrentes e ao aproveitamento das vantagens locais resultantes da implantação deste tipo de equipamento.

A integração entre o sistema ferroviário e o transporte municipal é fundamental para o bom desempenho do sistema. O projeto das Novas Estações deverá considerar a implantação de equipamentos de transporte, como terminais de integração, estacionamentos integrados à Estação, bicicletários, acessos em desnível para pedestres, dentre outros. Trata-se de proposta que se complementa com o sistema de transporte coletivo por ônibus.

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 no centro, 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, 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.

LEI Nº 6124/2018
FOLHA Nº 26

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, de Estudo de Impacto à Vizinhança e do Relatório de Impacto de Trânsito, bem como para a Integração ao Plano Diretor em desenvolvimento.

Art. 41 - Esta lei municipal entra em vigor na data de sua publicação, revogando todas as disposições em contrário.

Município de Sumaré, 14 de dezembro de 2018.

LUIZ ALFREDO CASTRO RUZZA DALBEN
PREFEITO MUNICIPAL

Publicada nos termos do artigo 117 e §§ da Lei Orgânica do Município de Sumaré, em 14 de dezembro de 2018, no Diário Oficial do Município. - PMS nº 23.684/18.

EDER LAZARO CASTRO RUZZA
SECRETÁRIO MUNICIPAL DE GOVERNO E PARTICIPAÇÃO CIDADÃ