**LEI Nº 6.821 DE 09 DE NOVEMBRO DE 2017.**

***“Institui o Plano de Mobilidade Urbana de Indaiatuba, estabelece as diretrizes para o acompanhamento e monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica, e dá outras providências.”***

**NILSON ALCIDES GASPAR,** Prefeito do Município de Indaiatuba, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei,

**FAZ SABER** que a Câmara do Município de Indaiatuba aprovou e ele sanciona e promulga a seguinte lei:

**CAPÍTULO I**

**DISPOSIÇÕES GERAIS**

**Art. 1º-** Esta Lei institui o Plano de Mobilidade Urbana de Indaiatuba, em atendimento ao disposto na Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e estabelece as regras para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica, com o objetivo de efetivar os objetivos específicos, as diretrizes e programas estratégicos.

**Parágrafo Único-** O Plano de Mobilidade Urbana tem por finalidade orientar as ações do Município de Indaiatuba no que se refere aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte que garantam os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, com vistas a atender às necessidades atuais e futuras de mobilidade da população.

**CAPÍTULO II**

**DOS PRINCÍPIOS, OBJETIVOS E DIRETRIZES**

**Art. 2º-** A política de mobilidade urbana de Indaiatuba é regida pelos seguintes princípios:

I - Acessibilidade universal;

II - Desenvolvimento sustentável nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

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

IV - Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - Gestão democrática, controle social e avaliação da política de mobilidade urbana;

VI - Segurança viária nos deslocamentos das pessoas;

VII - Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.

VIII - Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

**Art. 3º-** São objetivos gerais da política municipal de mobilidade:

I - Melhoria contínua das condições de mobilidade urbana no Município;

II - Segurança e conforto nos deslocamentos de pessoas e bens, com redução dos tempos e custos;

III - Redução das ocorrências de acidentes e de vítimas no trânsito;

IV- Melhoria contínua dos serviços de transporte coletivo no Município;

V - Descentralização do fluxo de veículos;

VI - Implantação do sistema cicloviário de Indaiatuba;

VII - Melhoria da infraestrutura destinada à circulação de pedestres;

VIII - Integração entre entes públicos para as ações relativas à política municipal de mobilidade.

**Art. 4º-** O Plano de Mobilidade Urbana contempla os seguintes objetivos estratégicos:

I - Tornar o transporte coletivo mais atrativo do que o transporte individual motorizado, tendo como meta ampliar a participação das viagens em modos de transporte coletivos em relação ao total de viagens em modos motorizados;

II - Promover a melhoria dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade;

III - Promover a segurança no trânsito;

IV - Assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimulem o uso dos modos de transporte não motorizados;

V - Tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o desenvolvimento do Município;

VI - Tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social.

**Art. 5º-** São diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana para atingir o objetivo estratégico de tornar o transporte público mais atrativo frente ao transporte motorizado individual:

I - Ampliar a organização do modelo operacional da rede de transporte coletivo;

II - Ampliar a integração física, operacional e tarifária dos serviços de transporte coletivo;

III - Promover a coordenação entre os sistemas de transporte coletivo municipal e metropolitano;

IV - Implementar e modernizar os sistemas de monitoramento da operação do transporte coletivo e de prestação de informações ao usuário;

V - Desestimular o uso do transporte motorizado individual;

VI - Promover ações educativas voltadas para a mudança da percepção da população quanto aos usos do transporte individual e coletivo.

**Art. 6º-** São diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana para atingir o objetivo estratégico de promoção da melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade:

I - Implantar sistemas de gestão da qualidade dos serviços públicos de transporte, incluindo processos de apuração sistemática do grau de satisfação da população quanto aos serviços de transporte público, trânsito e infraestrutura viária;

II - Aprimorar os procedimentos de controle e de fiscalização da prestação dos serviços de transporte público e do trânsito;

III - Garantir a manutenção permanente do sistema viário considerando as diferentes funções das vias e abrangendo a circulação viária, as necessidades específicas do transporte coletivo e as necessidades dos meios de circulação não motorizada;

IV - Garantir manutenção permanente dos equipamentos públicos de apoio ao transporte coletivo, como terminais de ônibus, estações de embarque e desembarque e pontos de parada e corredores;

V - Implantar equipamentos de apoio ao transporte cicloviário, como bicicletários e paraciclos;

VI - Implantar sistemas tecnológicos para controle operacional, fiscalização e disseminação de informações operacionais ao público relacionados com o controle semafórico, fiscalização eletrônica, informações sobre condições de circulação e trânsito, informações sobre o serviço de transporte coletivo.

**Art. 7º-** São diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana para atingir o objetivo estratégico de promoção da segurança no trânsito:

I - Orientar as atividades de fiscalização do trânsito com ênfase na garantia da segurança, orientação aos usuários e operação do trânsito;

II - Garantir espaços adequados e direitos preferenciais aos pedestres nas intervenções no sistema de mobilidade urbana;

III - Promover a modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento, controle do tráfego e orientação aos usuários, com vistas à melhoria da segurança no trânsito;

IV - Desenvolver projetos de educação no trânsito, com foco nos públicos mais vulneráveis, em especial, os pedestres, os idosos, os motociclistas, os ciclistas e os jovens condutores.

**Art. 8º-** São diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana para atingir o objetivo estratégico de melhorar a qualidade ambiental e estimular o uso dos modos de transporte não motorizados:

I - Difundir na sociedade o conceito de mobilidade urbana sustentável, enfatizando a sua importância para o meio ambiente e qualidade de vida;

II - Acompanhar a evolução tecnológica dos meios de transporte e estimular a adoção de tecnologias limpas ou menos poluentes pelos prestadores de serviços de transporte público;

III - Articular com os órgãos reguladores e gestores do meio ambiente programas e ações com vistas a reduzir as emissões veiculares e a poluição sonora e visual;

IV - Favorecer os deslocamentos motorizados de média e grande distância, por meio do serviço de transporte público coletivo, priorizando-o nos planos e projetos;

V - Estimular o uso dos meios de transportes não motorizados, por meio do gerenciamento da demanda, da integração aos demais modos de transporte e da melhoria da oferta de equipamentos e infraestrutura, especialmente calçadas e ciclovias.

**Art. 9º-** São diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana para atingir o objetivo estratégico de tornar a mobilidade urbana um fator positivo para desenvolvimento do Município:

I - Regular a prestação dos serviços de mobilidade urbana no sentido de torná-los economicamente viáveis, garantindo modicidade das tarifas sem prejuízo da qualidade para os usuários;

II - Adequar o planejamento, o ordenamento e a operação da logística urbana, coordenando as políticas de uso e ocupação do solo, de desenvolvimento econômico e de gestão da mobilidade;

III - Estabelecer uma melhor articulação viária do território, como forma de reduzir a sobrecarga de fluxos desnecessários nas vias principais, visando à redução dos tempos de circulação;

IV - Reorganizar o sistema viário e definir implantação de novas conexões viárias, de forma a reduzir as segregações do território e eliminar barreiras à circulação de veículos e pessoas;

V - Melhorar e ampliar as ligações viárias com outros Municípios da Região Metropolitana de Campinas;

VI - Aprimorar os métodos e processos de licenciamento de empreendimentos geradores de tráfego;

VII - Estabelecer diretrizes prévias para o parcelamento do solo e implantação de empreendimentos de grande porte que proporcionem continuidade da malha viária, reduzam os efeitos barreira, estabeleçam opções para o caminhamento das pessoas com menores percursos, e ofereçam, quando couber, soluções de infraestrutura para o transporte coletivo.

**Art. 10-** São diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana para atingir o objetivo estratégico de tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social:

I - Adotar uma política tarifária de inclusão social para o serviço de transporte coletivo municipal;

II - Readequar a frota de veículos de transporte coletivo, em conformidade com os requisitos de acessibilidade universal;

III - Adequar a infraestrutura das calçadas, passeios públicos em geral, travessias de pedestres, terminais de ônibus e demais equipamentos para a circulação adequada de pessoas com mobilidade reduzida.

IV - Garantir a cobertura de atendimento por transporte público a todo o território do Município.

**Parágrafo único-** O Executivo Municipal poderá usar recursos orçamentários para a cobertura de eventuais desequilíbrios econômico-financeiros ao sistema de transporte coletivo.

**CAPÍTULO III**

**DO SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

**Art. 11-** O Sistema Municipal de Mobilidade Urbana é definido como o conjunto dos modos de transporte, serviços, equipamentos, infraestruturas e instalações operacionais necessários à ampla mobilidade de pessoas e ao deslocamento de cargas pelo território municipal.

**Parágrafo único-** São componentes do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana:

I - Sistema viário;

II - Sistema de transporte coletivo;

III - Sistema cicloviário;

IV - Sistema de circulação de pedestres;

V - Sistema de transporte de cargas;

VI - Sistema de trânsito;

VII - Sistema de circulação na área central; e

VIII - Sistema de gestão da mobilidade.

**SEÇÃO I**

**DO SISTEMA VIÁRIO**

**Art. 12-** O sistema viário é constituído pela infraestrutura física das vias e logradouros que compõe a malha que serve de suporte à circulação de todos os modos de transporte.

**Art. 13-** A política municipal da mobilidade urbana terá as seguintes diretrizes para o sistema viário:

I - Adotar medidas visando à redução dos impactos degradantes do trânsito sobre os bens nas áreas de interesse de preservação do patrimônio histórico, artístico, cultural, arquitetônico, arqueológico, paisagístico e natural do Município;

II - Adequar o sistema viário, tornando-o mais abrangente e funcional e melhorando as ligações interbairros;

III - Estruturar o sistema viário visando ao desenvolvimento econômico e urbano ordenado das áreas periféricas do Município;

IV - Melhorar e descentralizar o fluxo de veículos por meio da realização de obras viárias e obras de arte, complementando o sistema de circulação do Município;

V - Implementar medidas de priorização do transporte coletivo no uso do sistema viário; e

VI - Construir infraestrutura viária adequada para os meios de transporte não motorizados.

**Art. 14-** Para a melhoria do sistema viário deverão ser desenvolvidos os seguintes programas:

I - Programa de ampliação da malha viária da Zona Consolidada;

II - Programa de ampliação da malha viária da Zona em Consolidação;

III - Programa de ampliação da malha viária da Zona de Expansão Urbana.

**Parágrafo único-** As ações propostas para o Plano de Mobilidade Urbana para o sistema viário estão relacionadas no Anexo desta Lei.

**SEÇÃO II**

**DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO**

**Art. 15-** O sistema de transporte coletivo de passageiros é constituído pelos veículos de acesso público, terminais urbanos, pontos de parada e outros equipamentos urbanos associados aos serviços de transporte coletivo municipais e intermunicipais em operação no Município.

**Art. 16-** A política municipal de modalidade urbana terá as seguintes diretrizes para o sistema de transporte coletivo:

I - Reorganizar as linhas municipais e suas integrações com as linhas metropolitanas dentro de um conceito de rede integrada de serviços;

II - Priorizar o transporte coletivo sobre o individual na ordenação e no uso do sistema viário;

III - Melhorar a qualidade e a eficiência dos serviços de transporte coletivo no Município;

IV - Satisfazer as condições de segurança, atualidade, regularidade, continuada, eficiência, generalidade, cortesia, conforto e modicidade tarifária no transporte coletivo;

V - Melhorar a infraestrutura urbana de apoio ao transporte coletivo;

VI - Firmar convênio com Governo do Estado de São Paulo visando à interligação dos sistemas de transporte municipal e metropolitano e a adoção de uma política tarifária integrada;

VII - Facilitar as condições de mobilidade para pessoas com mobilidade reduzida e idosos;

VIII - Aumentar a mobilidade da população de baixa renda;

IX - Promover a interligação dos diversos meios e serviços de transporte;

X - Prever a implantação de transporte coletivo visando ao atendimento às áreas urbanas, de expansão urbana e rural no Município.

**Art. 17-** Para a melhoria do sistema de transporte coletivo, deverá ser desenvolvido o programa de reconfiguração da rede de transporte coletivo.

**Parágrafo único-** As ações propostas para o Plano de Mobilidade Urbana para o sistema de transporte coletivo estão relacionadas no Anexo desta Lei.

**SEÇÃO III**

**DO SISTEMA CICLOVIÁRIO**

**Art. 18-** O sistema cicloviário é constituído pelas vias públicas com infraestrutura específica para a circulação do transporte cicloviário, pelos equipamentos urbanos destinados a estacionamento e guarda de bicicletas e pela sinalização cicloviária.

**Art. 19-** A política municipal da mobilidade urbana terá as seguintes diretrizes para o sistema cicloviário:

I - Recuperar e requalificar as ciclovias existentes;

II - Ampliar a infraestrutura cicloviária no Município, composta por ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas que garantam segurança, conforto e continuidade nos deslocamentos dos ciclistas;

III - Implantar equipamentos urbanos para estacionamento e guarda de bicicletas;

IV - Fortalecer o turismo ciclístico de lazer;

V - Desenvolver programas de educação e segurança aos ciclistas.

**Art. 20-** Para a melhoria do sistema cicloviário, deverão ser desenvolvidos os seguintes programas:

I - Requalificação e manutenção permanente da rede cicloviária existente;

II - Ampliação prioritária da rede cicloviária;

III - Complementação da rede cicloviária;

IV - Implantação de infraestrutura para estacionamento e guarda de bicicletas;

V - Fortalecimento do turismo ciclístico de lazer; e

VI - Estímulo à utilização da bicicleta como veículo de transporte urbano.

**Parágrafo único-** As ações propostas para o Plano de Mobilidade Urbana para o sistema cicloviário estão relacionadas no Anexo desta Lei.

**SEÇÃO IV**

**DO SISTEMA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES**

**Art. 21-** O sistema de circulação de pedestres é constituído pelos espaços em vias públicas destinados especificamente à circulação de pedestres incluindo vias exclusivas para pedestres, calçadas, transposições, passarelas e a sinalização específica, principalmente faixas de pedestres.

**Art. 22-** A política municipal da mobilidade urbana terá as seguintes diretrizes para o sistema de circulação de pedestres:

I - Reconhecer e valorizar o transporte a pé como um modo de transporte urbano fundamental para a qualidade de vida na cidade;

II - Melhorar o acesso e o deslocamento de qualquer pessoa pelos componentes do sistema de circulação de pedestres, com autonomia e segurança;

III - Construir e qualificar as calçadas e outros espaços destinados à circulação e à convivência dos pedestres;

IV - Adaptar as calçadas e os outros componentes do sistema de mobilidade às necessidades das pessoas com deficiência visual e mobilidade reduzida, eliminando barreiras físicas que possam representar riscos à circulação dos pedestres;

V - Priorizar a circulação de pedestres sobre os demais modos de transportes, especialmente em vias locais e não estruturais;

VI - Implantar medidas de moderação do tráfego motorizado, com redução dos limites de velocidade regulamentada visando aumentar a segurança dos pedestres

VII - Adequar o tempo semafórico para os pedestres nas travessias em locais de grande fluxo de pedestres;

VIII - Qualificar os pontos de parada do sistema de transporte coletivo visando melhorar a interação dos sistemas de circulação de pedestres e de transporte coletivo;

**Art. 23-** Para a melhoria do sistema de circulação de pedestres, deverá ser desenvolvido o programa de análise qualitativa e adequação da condição física das calçadas.

**Parágrafo único-** As ações propostas para o Plano de Mobilidade Urbana para o sistema de circulação de pedestres estão relacionadas no Anexo desta Lei.

**SEÇÃO V**

**DO SISTEMA DE TRANSPORTE DE CARGAS**

**Art. 24-** O sistema de transporte de cargas é constituído pelas rotas, veículos, pontos de carga e descarga, e plataformas logísticas, terminais e pátios de estacionamento públicos ou privados.

**Art. 25-** A política municipal de mobilidade urbana terá as seguintes diretrizes para o sistema de transporte de cargas:

I - Promover a elevação dos níveis de fluidez e segurança no trânsito, em conjunto com o equacionamento do sistema de movimentação e armazenamento de cargas diminuindo as ocorrências e congestionamento do trânsito;

II - Ampliar o sistema viário estrutural para melhorar as condições de circulação do transporte de carga de passagem pelo Município e restringir a circulação de cargas pesadas e perigosas na área urbanizada;

III - Planejar, implantar e ampliar a cadeia logística intermodal no Município, em conjunto com as demais esferas de governo;

IV - Disciplinar a circulação do transporte de carga na área central com restrições de horários e rotas para as operações de carga e descarga;

V - Promover a criação de terminais de carga e de plataformas logísticas próximas a entroncamentos rodoviários e áreas industriais;

VI - Definir e orientar rotas para o transporte de carga de modo a minimizar os conflitos de convivência e as interferências com os demais sistemas;

VII - Criar mecanismos de controle e de fiscalização de tráfego de materiais e cargas perigosas ou superdimensionadas no sistema viário municipal.

**Art. 26-** Para a melhoria do Sistema de Transporte de Cargas, deverão ser desenvolvidos os seguintes estudos:

I - Estudo para a definição de rotas de circulação de veículos de cargas; e

II - Estudo para a adequação e planejamento dos procedimentos de carga e de descarga na área central da cidade.

**Parágrafo único-** As ações propostas para o Plano de Mobilidade Urbana para o sistema de transporte de cargas estão relacionadas no Anexo desta Lei.

**SEÇÃO VI**

**DO SISTEMA DE TRÂNSITO**

**Art. 27-** O sistema de trânsito é o conjunto de elementos voltados para a operação do sistema viário, compreendendo os equipamentos de sinalização, a fiscalização e o controle de trafego.

**Art. 28-** A política municipal de modalidade urbana terá as seguintes diretrizes para o sistema de trânsito:

I - Promover a estruturação do trânsito com base na engenharia, na fiscalização e na educação, por meio da formação de agentes multiplicadores e da conscientização de crianças e adultos;

II - Melhorar a fluidez do trânsito geral;

III - Prever a implantação de ações de engenharia de tráfego, visando à orientação por meio do uso de sinalização especifica ampliação do sincronismo dos cruzamentos com controle semafórico;

IV - Promover a elevação dos níveis de fluidez e segurança no trânsito, diminuindo as ocorrências de congestionamento do trânsito;

V - Reduzir o trafego de passagem pela área urbanizada por meio da construção de dos anéis viários perimetrais;

VI - Melhorar as articulações intraurbanas por meio da ampliação do sistema viário estrutural do Município;

VII - Elaborar e implantar projetos de travessia segura de pedestres com utilização de sinalização e equipamentos.

VIII - Adotar medidas visando à redução dos impactos no trânsito quando da implantação de empreendimentos definidos como pólos geradores de tráfego.

**Art. 29-** Para a melhoria do sistema de trânsito, deverão ser desenvolvidos os seguintes programas:

I - Programa de adequação e regularização da sinalização viária;

II - Programa para centralização do registro de acidentes pelo órgão municipal responsável pela gestão do trânsito; e implantação de um procedimento periódico de análise e monitoramento desses registros de acidentes; e

III - Programa permanente de redução de acidentes com programas de conscientização e comunicação.

**Parágrafo único-** As ações propostas para o Plano de Mobilidade Urbana para o sistema de transporte de cargas estão relacionadas no Anexo desta Lei.

**SEÇÃO VII**

**DO SISTEMA DE CIRCULAÇÃO NA ÁREA CENTRAL**

**Art. 30-** O sistema de circulação na área central compreende as infraestruturas físicas (sistema viário, sistema cicloviário e de circulação de pedestres,) de serviços (sistema de transporte coletivo) e de gestão (gestão do trânsito e dos transportes de carga).

**Art. 31-** A política municipal de modalidade urbana terá as seguintes diretrizes para o sistema de circulação na área central:

I - Reorganizar a circulação da área central, visando a especialização funcional do sistema viário, desestimulando o tráfego de passagem e adaptando parte do sistema viário para o tráfego de caráter local;

II - Reorganizar a rede de linhas de transporte coletivo visando a redução do volume de ônibus em circulação pela área central;

III - Implantar uma política de estacionamento que desestimule o ingresso de automóveis particulares e do transporte de carga no perímetro da área central;

IV - Priorizar e estimular a circulação dos meios de transporte não motorizados;

V - Implantar tratamento nas principais rotas de pedestres com a ampliação dos passeios, redução do espaço destinado ao estacionamento de veículos em via pública, eliminação de barreiras a circulação das pessoas, rebaixamento de guias e iluminação das travessias de pedestres e implantação de sinalização especifica; e

VI - Implementar medidas de restrição de horários e rotas para operações de carga e descarga na área central.

**Art. 32-** Para a melhoria do sistema de circulação na área central, deverá ser desenvolvido o programa de adequação da área central.

**Parágrafo único-** As ações propostas para o Plano de Mobilidade Urbana para o sistema de circulação na área central estão relacionadas no Anexo desta Lei.

**SEÇÃO VIII**

**DO SISTEMA DE GESTÃO DA MOBILIDADE**

**Art. 33-** O sistema de gestão da mobilidade compreende a estrutura organizacional da Administração Municipal o marco regulatório e os procedimentos voltados para planejamento, implementação, controle e operação dos demais sistemas que compõem a política de mobilidade no Município.

**Art. 34-** A política municipal de modalidade urbana terá as seguintes diretrizes para o sistema de gestão da mobilidade:

I - Ampliar a eficiência e a eficácia da gestão municipal sobre as políticas de mobilidade;

II - Garantir transparência e participação da sociedade na gestão da política municipal de mobilidade;

III - Garantir condições de infraestrutura e de pessoal necessárias para o desempenho adequado da gestão de transportes;

**Art. 35-** Para a melhoria do sistema de gestão da mobilidade, deverá ser desenvolvido o programa de fortalecimento institucional do setor de gestão do transporte e da mobilidade.

**Parágrafo único -** As ações propostas para o Plano de Mobilidade Urbana para o sistema de gestão da mobilidade estão relacionadas no Anexo desta Lei.

**CAPÍTULO IV**

**DA IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA**

**Art. 36-** A implementação do Plano de Mobilidade Urbana se dará por meio dos programas relacionadas para cada sistema, cada um contendo um conjunto de ações e sub-ações.

**§ 1º-** As ações e sub-ações que integram cada programa estão relacionadas no Anexo desta Lei, e as ações referentes ao sistema viário, ao sistema de transporte coletivo, ao sistema cicloviário, ao sistema de circulação de pedestres, ao sistema de trânsito, e ao sistema de circulação na área central estão fundamentadas no Relatório do Plano de Mobilidade Urbana, disponível, nos termos desta lei, para acesso e conhecimento da sociedade.

**§ 2º-** Outros projetos e ações poderão ser integrados a qualquer tempo aos programas relacionados no *caput*, desde que em consonância com as diretrizes gerais e específicas estabelecidas nesta lei.

**Art. 37-** O Município, sem prejuízo de outras iniciativas, deverá estruturar a realização de Planos de Mobilidade Local, por bairro ou por outra unidade territorial que for definida, identificando necessidades e propondo medidas e projetos localizados, com foco nos seguintes aspectos, sem se limitar a eles:

I - Melhoria das calçadas e das travessias de pedestres;

II - Implantação de infraestrutura cicloviária, notadamente rotas de acesso aos grandes equipamentos de uso coletivo e aos terminais de ônibus;

III - Melhoria da infraestrutura de abrigos em pontos de parada de transporte coletivo;

IV - Adoção de medidas de moderação de tráfego, em especial nas vias de uso local;

V - Proposição de intervenções para superação de barreiras à circulação de veículos, pedestres e ciclistas, visando uma melhor articulação do território; e

VI - Melhoria da infraestrutura viária em geral.

**CAPÍTULO V**

**DO ACOMPANHAMENTO, CONTROLE E REVISÃO PERIÓDICA**

**Art. 38-** O Poder Executivo constituirá um Grupo Técnico Gestor, responsável pelo acompanhamento e controle da implementação do Plano de Mobilidade Urbana, constituído por:

I - Um representante da Secretaria Municipal de Administração, que o presidirá;

II - Um representante do órgão da Secretaria Municipal de Administração responsável pelos transportes coletivos;

III - Um representante da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Engenharia;

IV - Um representante da Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente;

V - Um representante da Secretaria Municipal de Obras e Vias Públicas; e

VI - Um representante da Secretaria Municipal dos Negócios Jurídicos.

**§ 1º-** As condições da atuação do Grupo Técnico Gestor do Plano de Mobilidade Urbana serão definidas em regulamento específico.

**§ 2º-** No prazo de 180 (cento e oitenta) dias a contar da data da vigência desta lei, o Grupo Técnico Gestor deverá elaborar o cronograma de implementação das medidas propostas no Plano de Mobilidade Urbana e tomar as providências necessárias para a sua inclusão no orçamento municipal.

**Art. 39-** O Grupo Técnico Gestor deverá elaborar relatórios semestrais informando o andamento da implementação do Plano de Mobilidade Urbana, os quais deverão ser encaminhados ao Chefe do Poder Executivo e à Comissão da Câmara Municipal relacionada ao tema.

**Art. 40-** Anualmente o Grupo Técnico Gestor deverá promover a atualização do cronograma de implementação das medidas propostas no Plano de Mobilidade Urbana e providenciar a atualização do orçamento municipal.

**Art. 41-** As revisões do Plano de Mobilidade Urbana terão periodicidade de 5 (cinco) anos.

**§ 1º-** As revisões periódicas do Plano de Mobilidade Urbana deverão ser precedidas da realização de diagnóstico e de prognóstico das condições de mobilidade no Município, contemplando minimamente:

I - Análise dos modos, dos serviços e da infraestrutura de transporte, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos no Plano de Mobilidade Urbana, considerando a avaliação de progresso de indicadores de desempenho;

II - Avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários que deverão considerar horizontes de curto, médio e longo prazos.

**§ 2º-** A avaliação de progresso dos indicadores de desempenho deverá levar em consideração os relatórios anuais de balanço da implantação do Plano de Mobilidade Urbana e seus resultados, elaborados pelo Grupo Técnico Gestor.

**§ 3º-** os relatórios semestrais do Grupo Técnico Gestor e as revisões periódicas do Plano de Mobilidade Urbana deverão ser divulgados por meio eletrônico e com acesso irrestrito no sítio eletrônico oficial do município de Indaiatuba.

**Art. 42-** O Município poderá editar outros atos normativos com o objetivo de garantir a eficácia e efetividade das disposições do Plano de Mobilidade Urbana.

**Art. 43-** Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Prefeitura Municipal de Indaiatuba, aos 09 de novembro de 2017, 187º de elevação à categoria de freguesia.

**NILSON ALCIDES GASPAR**

**PREFEITO**

Publicado na Assessoria Técnica Legislativa, em 09 de novembro de 2017. IOM 20/11/2017

**ANEXO**

**PROGRAMAS, AÇÕES E SUB-AÇÕES**

**Programa de Ações do Sistema Viário**

| **Ação** | **Sub-ação** |
| --- | --- |
| Expansão e/ou requalificação do sistema viário na zona consolidada | Implantação de binário transversal no ponto com potencial de conflito 1: Confluência Hospital Augusto de Oliveira Camargo. No sentido horário, o eixo é formado pelas ruas Eletro Treviziolli, Tiradentes, Eurico Primo Venturi, das Palmeiras e Pedro de Toledo. Para completar o eixo proposto, é preciso abrir duas novas ligações viárias. A primeira conecta a Rua Eurico Primo Venturi à Rua das Palmeiras, passando pela Praça Nelson de Almeida Domingues. A segunda é uma ligação entre a Rua das Palmeiras e a Rua Pedro de Toledo, passando por trás do Museu Ferroviário |
| Expansão e/ou requalificação do sistema viário na zona consolidada | Construção de uma nova ligação viária sobre o Parque Ecológico de Indaiatuba Ponto com potencial de conflito 2: Cruzamento da Av. Fábio Ferraz Bicudo com a Av. Eng. Fábio Roberto Barnabé |
| Expansão e/ou requalificação do sistema viário na zona consolidada | Implantação de binário paralelo como rota de acesso e saída ao terminal rodoviário para solução do Ponto com potencial de conflito 3:Entorno da nova Rodoviária. No sentido Rodoviária-Centro a rota é formada pelas seguintes vias; Rua Um-A, Rua Primo José Mattioni, Rua João Batista D’ Alessandro, Rua Salvador Castilho e Av. Nove de Dezembro. No sentido oposto, Centro-Rodoviária, a rota é constituída pelas seguintes vias: Av. Nove de Dezembro, Al. Dr. José Cardeal, Rua Primo José Mattioni e Rua Rev. Eliseu Narcizo |
| Expansão e/ou requalificação do sistema viário na zona consolidada | O Plano de Mobilidade Urbana recomenda promover uma análise funcional de tráfego no eixo viário da Av. Eng. Fabio Roberto Barnabé contemplando as interferências das oito travessias existentes: Rod. João Ceccon/R. José Amstalden; R. Fabio Ferraz Bicudo; R. Pedro Donda/ AlçaNilson Cardoso de Carvalho; R. Miguel Domingues; Av. Manoel Ruz Peres; Av. Ário Barnabé; R. Antônio Angelino Rossi; e R. Custódio Cândido Carneiro |
| Expansão e/ou requalificação do sistema viário na zona consolidada | O Plano de Mobilidade Urbana recomenda o desenvolvimento de estudos de viabilidade técnica e econômica, com anuência da ARTESP, para identificar e sugerir a implantação de nova transposição sobre a rodovia SP 075 no eixo da Estrada General Motors |
| Expansão e/ou requalificação do sistema viário na zona em consolidação | O Plano de Mobilidade Urbana recomenda que para a aprovação de novos loteamentos seja exigida uma via de articulação transversal a cada 600m de via radial |
| Expansão e/ou requalificação do sistema viário na zona em consolidação | Plano de Mobilidade Urbana recomenda que para a aprovação de novos loteamentos sejam instaladas travessias de pedestres idealmente a cada 100m de via construída, ou, no máximo a cada 150m |
| Expansão e/ou requalificação do sistema viário na zona de expansão | Vetor de Expansão Urbana Oeste/Sudoeste: Implantação de um eixo viário em torno de área de proteção permanente (APP do Córrego do Buru), nos mesmos moldes do sistema existente na Av. Eng. Fabio Roberto Barnabé delimitando o Parque Ecológico do Córrego do Barnabé. Dessa maneira a cidade passaria a contar com dois “eixos ecológicos” paralelos. Parte desse eixo pode aproveitar o eixo da Estrada Municipal do Saltinho/Alameda do Saltinho. A extensão aproximada dessa diretriz viária é de 7km em cada eixo marginal ao Córrego do Buru |
| Expansão e/ou requalificação do sistema viário na zona de expansão | Vetor de Expansão Urbana Norte/Nordeste: Implantação de um sistema viário baseado em diretrizes viárias de estradas municipais existentes (estradas IDT 357, IDT 334, e Estrada Municipal do Sapezal) proporcionando uma rede de circulação para a área e acesso às rodovias SP 075 e Eng. Paulo de Tarso Souza Martins |
| Expansão e/ou requalificação do sistema viário na zona de expansão | Vetor de Expansão Urbana Sudeste:Análise sistêmica da região para prover um sistema viário que esteja em consonância com as determinações que deverão ser apresentadas no âmbito do Plano de Ação da Macrometrópole – Transporte e Logística - PAM-TL ora em desenvolvimento sob gestão do DER/SP e Secretaria de Logística e Transportes SLT. |
| Expansão e/ou requalificação do sistema viário na zona de expansão | Requalificação viária da Alameda Cel. Estanislau do Amaral |

**Programa de Ações do Sistema de Transporte Coletivo**

| **Ação para Cada Grupo de Linhas**(Ver volume 2 do Relatório 3 e 4 do Plano de Mobilidade Urbana) | **Sub-ação****Linhas prioritárias para requalificação e dimensionamento** |
| --- | --- |
| Requalificação das linhas do Grupo 0 (Jardim Morada do Sol) | Requalificação e dimensionamento das Linhas 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 309, 310, 311, 312; 313, 314, 321, 324, 326, 330, 331, 332 |
| Requalificação das linhas do Grupo 1 (Distrito Industrial) | Requalificação e dimensionamento das Linhas 301, 326, 327, 330 |
| Requalificação das linhas do Grupo 2 (Morumbi) | Requalificação e dimensionamento das Linhas 305, 314 |
| Requalificação das linhas do Grupo 3 (Itamaracá) | Requalificação e dimensionamento das Linhas 303, 304, 309, 315 |
| Requalificação das linhas do Grupo 4 (Condomínios) | Requalificação e dimensionamento da Linha 321 |
| Requalificação das linhas do Grupo 5 (Jardim Brasil/ Aldrovandi) | Requalificação e dimensionamento da Linha 322 |
| Requalificação das linhas do Grupo 2 (Fogueteiro) | Requalificação e dimensionamento da Linha 319 |
| Requalificação das linhas do Grupo 7 (Jardim Europa) | Requalificação e dimensionamento da Linha 313 |
| Requalificação das linhas do Grupo 8 (Distritos e Plastek) | Requalificação e dimensionamento das Linhas 302, 326 |
| Requalificação das linhas do Grupo 9 (Areal) | Requalificação e dimensionamento da Linha 307 |
| Requalificação das linhas do Grupo 10 (Plastek/ Sapezal) | Requalificação e dimensionamento das Linhas 302, 306 |
| Requalificação das linhas do Grupo 11 (Nova Rodoviária) | Requalificação e dimensionamento das Linhas 310, 312 |
| Requalificação das linhas do Grupo 12 (Poupa Tempo) | Requalificação e dimensionamento da Linha 311 |
| Requalificação das linhas do Grupo 13 (Portal do Sol) | Requalificação e dimensionamento das Linhas 309, 314, 316 |
| Requalificação das linhas do Grupo 14 (Água Branca) | Requalificação e dimensionamento da Linha 324 |
| Requalificação das linhas do Grupo 15 (Casa Branca) | Requalificação e dimensionamento da Linha 325 |
| Requalificação das linhas do Grupo 12 (Jardim dos Colibris) | Requalificação e dimensionamento das Linhas 326, 331, 332 |
| Requalificação das linhas do Grupo 17 (Residencial Campo Bonito) | Requalificação e dimensionamento da Linha 320 |
| Terminal de transporte coletivo | Implantação do Terminal de ônibus na Praça Corolla, localizado na Rua Luiz Bérgamo (Jardim Morada do Sol) |

**Programa de Ações do Sistema Cicloviário**

|  |
| --- |
| **Ação 1 - Adequação de eixos cicláveis existentes** |
| Adequação de ciclovia de canteiro central na AV. ARIO BARNABÉ |
| Adequação de ciclovia de canteiro central e de ciclovia de bordo de pista esquerda na AV. ENG. FABIO ROBERTO BARNABÉ |
| Adequação de ciclovia de canteiro central e de ciclovia de bordo de pista direita na AV. FRANCISCO DE PAULA LEITE |

| **Ação 2 - Ampliação da rede ciclável consolidada (trechos prioritários)** |
| --- |
| Ciclovia de canteiro central na AL. COMENDADOR DR. SANTORO MIRONE |
| Ciclofaixa no eixo do leito carroçável na AL. DR. JOSE CARDEAL |
| Ciclofaixa de borda de pista direita na AL. JUPITER |
| Ciclofaixa de borda de pista direita na AL. PLUTAO |
| Ciclovia de canteiro central na AV. BERNARDINO BONAVITA |
| Ciclovia de canteiro central na AV. CONCEICAO |
| Ciclovia de canteiro central e ciclovia de bordo de pista direita na AV. FABIO FERRAZ BICUDO |
| Ciclovia de canteiro central na AV. MANOEL RUZ PERES |
| Ciclovia de bordo de pista direita e ciclofaixa de borda de pista direita na R. 11 DE JUNHO |
| Ciclofaixa no eixo do leito carroçável na R. 24 DE MAIO |
| Ciclofaixa de borda de pista direita na R. 5 DE JULHO |
| Construção de ciclovia de bordo de pista esquerda e ciclofaixa de borda de pista esquerda na R. 9 DE JULHO |
| Ciclofaixa de borda de pista direita na R. ALBERTO SANTOS DUMONT |
| Ciclovia de bordo de pista esquerda e ciclofaixa de borda de pista esquerda na R. ALEXANDRE RATTI |
| Ciclofaixa de borda de pista direita na R. ALGEMIRO CORAINE JUNIOR |
| Ciclofaixa no eixo do leito carroçável na R. ALZIRA BARNABÉ |
| Ciclofaixa de borda de pista direita na R. ANDRE ADOLO FERRARI |
| Ciclofaixa de borda de pista direita na R. ANGELO CIVOLANI |
| Ciclovia de canteiro central na R. ANTONIO BARNABÉ |
| Ciclovia de canteiro central e ciclofaixa de borda de pista esquerda na R. ANTONIO CANTELLI |
| Ciclofaixa de borda de pista direita na R. ANTONIO ZOPPI |
| Ciclofaixa no eixo do leito carroçável na R. ARARA |
| Ciclovia de canteiro central e ponte ciclável na R. ARTHUR BARBARINI |
| Ciclovia de bordo de pista direita na R. BAHIA |
| Ciclofaixa de borda de pista direita e ciclofaixa no eixo do leito carroçável na R. CERQUEIRA CEZAR |
| Ciclofaixa de borda de pista direita na R. DA CAIXA D'AGUA |
| Ciclofaixa no eixo do leito carroçável na R. DOM IDELFONSO STEHLE |
| Ciclofaixa de borda de pista direita na R. DR. OSWALDO CRUZ |
| Ciclofaixa de borda de pista direita na R. DR. RAUL DAVID DO VALLE |
| Ciclovia de bordo de pista direita e ciclofaixa de borda de pista direita na R. ELETRO TRIVISIOLI |
| Ciclovia de bordo de pista esquerda e ciclofaixa de borda de pista esquerda na R. EURICO PRIMO VENTURINE |
| Ciclofaixa de borda de pista direita na R. REGENTE FEIJÓ |
| Ciclofaixa de borda de pista direita na R. FRANCISCO ROSSI |
| Ciclofaixa de borda de pista direita na R. GUARIN JOAO BADIN |
| Ciclofaixa de borda de pista direita na R. GUILHERME MAGNUSSON SOBRINHO |
| Ciclofaixa no eixo do leito carroçável na R. HIGIENOPOLIS |
| Ciclofaixa de borda de pista direita na R. JANIO JEFFERSON DOS SANTOS |
| Ciclofaixa de borda de pista direita na R. JOAO MARTINI |
| Ciclofaixa de borda de pista esquerda na R. JUAREZ RODRIGUES DE LIMA |
| Ciclovia de bordo de pista esquerda na R. JUDITH CAMPAGNOLI DE OLIVEIRA |
| Ciclovia de bordo de pista esquerda e ciclofaixa de borda de pista esquerda na R. MARIA PARATELLO BARNABÉ |
| Ciclofaixa de borda de pista direita na R. MARIO DE ALMEIDA |
| Ciclofaixa no eixo do leito carroçável na R. NOEMIA VON ZUBEN AMSTALDEN |
| Ciclovia de bordo de pista esquerda na R. OSWALDO BARNABÉ |
| Ciclofaixa no eixo do leito carroçável na R. OSWALDO GROFF |
| Ciclofaixa de borda de pista direita na R. PAUL HARRIS |
| Ciclofaixa no eixo do leito carroçável na R. PAULO VACILOTTO |
| Ciclofaixa de borda de pista direita na R. PLATINA |
| Ciclovia de bordo de pista esquerda e ciclofaixa de borda de pista esquerda na R. PRIMO JOSE MATTIONI |
| Ciclovia de bordo de pista esquerda e ciclofaixa de borda de pista esquerda na R. REV. ELIZEU NARCISO |
| Ciclovia de bordo de pista esquerda e ciclofaixa de borda de pista esquerda na R. SILVIO CANDELLO |
| Construção de ciclovia de bordo de pista esquerda e ciclofaixa no eixo do leito carroçável na R. SILVIO TALLI |
| Construção de ciclovia de bordo de pista esquerda e ciclofaixa de borda de pista esquerda na R. SOROCABA |
| Ciclovia de bordo de pista esquerda e ciclofaixa de borda de pista esquerda na R. TUPI |
| Ciclofaixa no eixo do leito carroçável na R. URUGUAI |
| Ciclofaixa de borda de pista direita na RUA ALBERTO GUIZO |
| Ciclovia de bordo de pista direita na RUA NOVA |
| Ciclofaixa de borda de pista direita na RUA SEIS |

**Mobilidade a Pé/ Sistema de Circulação de Pedestres**

| **Ação para Sistema de Mobilidade a Pé** |
| --- |
| Programa de Análise e Adequação Física de Calçadas |

**Ações para Adequação e Ordenamento do Transporte de Cargas**

| **Ação para Adequação e ordenamento do transporte de cargas** |
| --- |
| Estudo para a definição de rotas de circulação de veículos de cargas |
| Estudo para a adequação e planejamento dos procedimentos de carga e de descarga na área central |

**Programa de Ações para o Trânsito**

| **Programa** | **Ação** |
| --- | --- |
| Programa de adequação e regularização da sinalização viária | Adequação e regularização da sinalização viária aos padrões estabelecidos pelo DENATRAN |
| Programa de melhoria da gestão municipal sobre acidentes de trânsito | Programa para centralização do registro de acidentes pelo órgão municipal responsável pela gestão do trânsito; e implantação de um procedimento periódico de análise e monitoramento desses registros de acidentes |
| Programa de melhoria da gestão municipal sobre acidentes de trânsito | Programa Permanente de redução de Acidentes com programas de conscientização e comunicação |
| Melhoria das condições operacionais da Av. Ário Barnabé | O Plano de Mobilidade Urbana recomenda elaborar o estudo funcional para adaptação do canteiro central da Av. Áureo Barnabé para a acomodação de ciclovia e também para área de estacionamento liberando assim, a faixa de tráfego da direita. |

**Programa de Ações para Adequação da Área Central**

| **Ações para a Adequação da Área Central** |
| --- |
| Estabelecimento da rótula, formada pelas ruas Pedro Gonçalves, Dom José, Pedro de Toledo e Vinte e Quatro de Maio compartilhando o espaço viário com tráfego de passagem |
| Estabelecimento de vias de tráfego local, em sua maioria internas à Rótula e destinadas à circulação local de acesso aos lotes lindeiros (R. Candelária, R. 15 de Novembro, R Cerqueira Cesar, R Padre Bento Pacheco, R. 7 de Setembro, R. Bernardino de Campos) |
| Estabelecimento do viário para o transporte coletivo (R. 15 de Novembro, R. 13 de Maio, R. das Primaveras, R. Padre Bento Pacheco, R. Humaitá e R. Candelária) sendo a R. 15 de Novembro a principal rota de saída do centro em direção ao Sul da cidade. Velocidade máxima estabelecida de 30 Km/h |
| Estabelecimento das vias cicláveis, nas ruas Cinco de Julho e a Cerqueira Cezar. Para o tráfego de bicicletas não competir o espaço com os pedestres, junto às áreas comerciais, na rua Cerqueira Cezar será previsto ampliação nas calçadas |
| Estabelecimento das vias com priorização à circulação de pedestres (ruas Candelária, 15 de Novembro, Cerqueira Cezar, além das ruas laterais da Igreja Matriz). O pavimento nestes trechos deve ser liso, regular, livre de interferências e obstruções e deve possuir a sinalização tátil. Nas ruas ao lado da Igreja Matriz serão exclusivas para pedestres, enquanto no restante haverá ampliação do passeio e leito carroçável reduzido |

**Ações para o Sistema de Gestão da Mobilidade**

| **Ação do Programa de Fortalecimento Institucional do Setor de Gestão do Transporte e da Mobilidade** |
| --- |
| Programa de capacitação a equipe técnica e gestora da SMT para o tratamento dos novos desafios da gestão da mobilidade |
| Programa de capacitação de agentes de trânsito municipais e fiscais do setor de transporte coletivo |
| Criação de um Grupo Técnico Gestor, responsável pelo acompanhamento e controle da implementação do Plano de Mobilidade Urbana e que garanta a revisão do Plano de Mobilidade Urbana a cada 5 anos. |
| Criação de um Observatório Municipal da Mobilidade para acompanhamento dos indicadores da mobilidade urbana, com participação de agentes da Sociedade, em especial das Universidades |