



Araçariгуama, 17 de Fevereiro de 2021.

Ofício nº 007/2021 - GP

Senhor Presidente,

Venho por meio deste, solicitar os bons préstimos à Vossa Excelência, apresentar para apreciação e votação do seguinte Projeto de Lei;

PROJETO DE LEI Nº 02 DE 17 DE FEVEREIRO DE 2021, que Dispõe sobre: Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Araçariгуama – PlanMob Araçariгуama, e dá outras providências.

Sem mais para o momento, aproveito a oportunidade para apresentar meus cordiais cumprimentos.


RODRIGO DE ANDRADE
Prefeito Municipal

C. M. ARAÇARIGUAMA - SP
PROTOCOLO Nº 133/2021

EM 18/02/2021

HORA: 13:55

ASS.: [assinatura]

Guiomar Lucas Rodrigues
Assistente Legislativo

Excelentíssimo Senhor

PAULO HENRIQUE SANCHES VOLCOV

DD. Presidente da Câmara Municipal de Araçariгуama.



Araçariguama, 17 de fevereiro de 2021.

MENSAGEM Nº 247/2021
PROJETO DE LEI Nº 02 /2021

Senhor Presidente,

Tenho a honra de apresentar a Vossa Excelência, o incluso Projeto de Lei, a fim de que o mesmo seja submetido à apreciação desse Legislativo.

O Projeto de Lei em exame visa instituir o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Araçariguama – PlanMob Araçariguama.

O problema da mobilidade urbana se destaca quando consideramos a qualidade ambiental das cidades e as desigualdades territoriais, que apresentam relação direta com o crescimento urbano desordenado e o desperdício energético na mobilidade urbana.

O tema mobilidade urbana diz sobre a melhoria da qualidade da vida urbana e sobre o direito à cidade. O direito à cidade está associado à possibilidade que os cidadãos têm em se deslocar para acessar as oportunidades oferecidas no território urbano: locais de trabalho e escola e demais serviços públicos e atividades essenciais como saúde, lazer e cultura.

A Constituição Federal de 1988, em seu art. 20, definiu como uma das competências da União instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, incluindo habitação, saneamento básico e transportes urbanos. Nesse contexto, foi estabelecida a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, a qual pode ser entendida como um conjunto de princípios, diretrizes e normas que norteiam a ação do Poder Público e da sociedade em geral, na produção e na gestão das cidades.

O Plano de Mobilidade urbana, Lei Federal nº 12.587/12, e sua formulação estão condicionados a liberação de recursos da União direcionados a questões de mobilidade urbana. A Política Nacional de Desenvolvimento Urbano tem como um dos seus eixos estruturadores a Política Nacional de Mobilidade urbana que, estabelecida pela Lei Federal Nº 12.587/12, objetiva a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do município. Dessa forma, ela busca contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que



contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

De acordo com o art. 24, §§ 1º e 1º A, alterado pela Lei nº 14.000/2020:

“Ficam obrigados a elaborar e a aprovar Plano de Mobilidade Urbana os Municípios:

I - com mais de 20.000 (vinte mil) habitantes;

II - integrantes de regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a 1.000.000 (um milhão) de habitantes;

III - integrantes de áreas de interesse turístico, incluídas cidades litorâneas que têm sua dinâmica de mobilidade normalmente alterada nos finais de semana, feriados e períodos de férias, em função do aporte de turistas, conforme critérios a serem estabelecidos pelo Poder Executivo.

O Plano de Mobilidade Urbana deve ser integrado e compatível com os respectivos planos diretores e, quando couber, com os planos de desenvolvimento urbano integrado e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana.” (BRASIL, 2020).

A legislação determina ainda, que “O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser elaborado e aprovado até o dia 12 de abril de 2023, para Municípios com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes” (BRASIL, 2020). Encerrado o prazo estabelecido no § 4º deste artigo, os Municípios que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade Urbana apenas poderão solicitar e receber recursos federais destinados à mobilidade urbana caso sejam utilizados para a elaboração do próprio plano. (BRASIL, 2020) Assim, a elaboração de plano de mobilidade enseja grande oportunidade para garantir a obtenção de recursos e financiamentos federais, que de outra maneira não estariam disponíveis.

Neste contexto, de forma a seguir o estabelecido na Política Nacional de Mobilidade Urbana e contribuir para a melhoria do sistema de mobilidade municipal, ampliando a qualidade de vida da população, será elaborado o Plano de Mobilidade Urbana de Araçariçuama.



Ante o exposto, considerando que se trata de medida político-administrativa de interesse público, tenho a satisfação de levar ao conhecimento dos Nobres Vereadores este Projeto de Lei para avaliação, discussão e aprovação por essa Egrégia Casa de Leis.

Por derradeiro, aproveito a oportunidade para apresentar a Vossa Excelência os meus protestos de estima e consideração.



RODRIGO DE ANDRADE
Prefeito do Município

Ao Excelentíssimo Senhor
PAULO HENRIQUE SANCHES VOLCOV
DD. Presidente da Câmara de Araçariguama/SP.



PROJETO DE LEI Nº _____, DE 17 DE FEVEREIRO DE 2021.

Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Araçariguama – PlanMob Araçariguama, e dá outras providências.

RODRIGO DE ANDRADE, Prefeito do Município de Araçariguama, no uso das atribuições que lhe são conferidas por Lei, faz saber que a Câmara Municipal aprova e ele sanciona e promulga a seguinte Lei:

TÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Capítulo I
DAS FINALIDADES

Art. 1º Fica instituído o Plano Municipal de Mobilidade Urbana do Município de Araçariguama – PlanMob Araçariguama, em cumprimento ao disposto no art. 24 da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU.

§ 1º O PlanMob Araçariguama é o instrumento de planejamento e de gestão da mobilidade urbana municipal, tendo por finalidade orientar as ações do Município no que se refere aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte, que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, com vistas a atender às necessidades atuais e futuras da mobilidade em Araçariguama para os próximos 10 (dez) anos.

§ 2º Para melhorar as condições de mobilidade urbana, o Poder Executivo priorizará a adequação do planejamento, o ordenamento e a operação da circulação urbana, atuando em cooperação com entidades públicas e privadas, em consonância com as políticas ambientais, de uso e ocupação do solo, de desenvolvimento econômico e de gestão da mobilidade.



Seção I
Dos conceitos e definições

Art. 2º Para os efeitos desta Lei ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições, sendo:

I – a **ACESSIBILIDADE UNIVERSAL**: condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida, respeitando-se a legislação em vigor;

II – a **CALÇADA**: espaço da via pública urbana destinada exclusivamente à circulação de pedestres, podendo estar no nível da via ou em nível mais elevado;

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

IV – a **CICLOVIA**: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregado da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;

V – a **CICLORROTA**: via local compartilhada com veículos automotores, que complementa a rede de ciclovias e ciclofaixas, sem segregação física;

VI – o **CICLOMOTOR**: veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda 50 cm³ (cinquenta centímetros cúbicos) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora);

VII – o **LOGRADOURO PÚBLICO**: espaço livre, inalienável, destinado à circulação pública de veículos e de pedestres, reconhecido pela municipalidade, tendo como elementos básicos o passeio público e a pista de rolamento;

VIII – a **MALHA VIÁRIA**: conjunto de vias urbanas do Município;



IX – a MOBILIDADE URBANA: conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte;

X – os MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS: modalidades que utilizam veículos automotores;

XI – os MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS: modalidades que utilizam esforço humano ou tração animal;

XII – o PARACICLO: local destinado ao estacionamento de bicicletas por períodos curtos ou médios, de pequeno porte, 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;

XIII – o PASSEIO PÚBLICO: espaço contido entre o alinhamento e o meio-fio, que compõe os usos de calçadas, passagens, acessos, serviços e mobiliários;

XIV – a PISTA DE ROLAMENTO: parte da caixa de rua destinada à circulação dos veículos;

XV – a POLÍTICA TARIFÁRIA: política pública que envolve critérios de definição de tarifas dos serviços públicos, precificação dos serviços de transporte público, coletivo ou individual;

XVI – o SISTEMA VIÁRIO: conjunto de vias do município, sendo constituído por pistas, locais de passeio, guias e sarjetas;

XVII – o TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL: meio de transporte utilizado para a realização de viagens individualizadas;

XVIII – o TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: serviço público de transporte de passageiros aberto a toda a população, mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;

XIX – o TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO INTERMUNICIPAL: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos ou que integrem a mesma região metropolitana;



XX – o TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas;

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

XXII – a VAGA: espaço destinado à paragem ou ao estacionamento de veículos;

XXIII – a VIA: superfície por onde transitam veículos e pessoas;

XXIV – a VIA COMPARTILHADA: via de circulação aberta à utilização pública, caracterizada pelo compartilhamento entre modos diferentes de transporte, tais como veículos motorizados, bicicletas e pedestres;

XXV – a VIA ARTERIA: tipo de via urbana caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade;

XXVI – a VIA COLETORA: tipo de via urbana destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade;

XXVII – as VIAS LOCAIS: demais vias, utilizadas para circulação interna no bairro, podendo ser preferenciais para pedestres; e

XXVIII – a VIA PREFERENCIAL DE PEDESTRES: via preferencial destinada à circulação de pedestres, com tratamento específico, podendo permitir acesso a veículos de serviço e aos imóveis lindeiros.

Capítulo II **DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA**

Seção I **Dos princípios, diretrizes e objetivos gerais**

Art. 3º A mobilidade urbana, entre outras exigências previstas em Lei, deverá obedecer aos seguintes princípios:

I – acessibilidade universal;



- II – desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III – equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV – eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V – gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI – segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII – justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII – equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX – eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 4º A mobilidade urbana de Araçariguama, entre outras exigências previstas em Lei, deverá balizar-se pelas seguintes diretrizes gerais:

- I – integrar as políticas de mobilidade urbana com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo;
- II – priorizar os modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III – reconhecer a importância dos deslocamentos de pedestres, valorizando o caminhar como modo de transportes para a realização de viagens curtas, e incorporando, definitivamente, a calçada como parte da via pública;
- IV – assegurar o atendimento por redes de transporte público, atendendo às linhas de desejo de deslocamento dos usuários com a quantidade e qualidade que garanta o exercício soberano de ir e vir;



V – mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

VI – incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VII – disciplinar o transporte de cargas e compatibilizá-lo às características de trânsito das vias urbanas;

VIII – integração com a política metropolitana para assegurar melhores condições de mobilidade, acessibilidade e conectividade em todo espaço urbano; e

IX – garantir a participação da população na gestão do sistema como forma de garantia permanente da qualidade dos serviços.

Art. 5º Com o propósito de atingir as diretrizes enumeradas no art. 4º desta Lei, o PlanMob Araçariçuama é orientado pelos seguintes e principais objetivos:

I – garantir conforto e segurança nos deslocamentos realizados por modos ativos de transporte;

II – aumentar a participação do transporte público nas viagens diárias da população;

III – diminuir o número de acidentes de trânsito com qualificação do sistema viário;

IV – reduzir as dificuldades de circulação dentro do território municipal; e

V – garantir a gestão eficaz e eficiente da mobilidade municipal.

Seção II

Do conteúdo e organização

Art. 6º Integram a presente Lei do Plano de Mobilidade Urbana do Município de Araçariçuama, os seguintes anexos:

Anexo I – Plano de Mobilidade Urbana de Araçariçuama;

Anexo II – Plano de Ação;

Anexo III – Mapa com as conexões viárias locais;



- Anexo IV – A – Mapa da hierarquização viária de Araçariguama;
- Anexo IV – B – Dimensões detalhadas das faixas para implantação de novas vias;
- Anexo V – Vias prioritárias para adequações geométricas;
- Anexo VI - Vias prioritárias para pavimentação;
- Anexo VII – Mapa da rede cicloviária proposta;
- Anexo VIII – Mapa do Parque Linear.

Art. 7º Para o cumprimento aos princípios, diretrizes e objetivos expostos nesta Lei, o PlanMob Araçariguama foi estruturado em torno de cinco grandes eixos, sendo:

- I – o Transporte Ativo;
- II – o Transporte Público;
- III – a Qualificação do Sistema Viário;
- IV – a Organização do Sistema Viário;
- V – a Gestão da Mobilidade.

TÍTULO II

DOS MODOS DE TRANSPORTE

Capítulo I

DO TRANSPORTE ATIVO

Art. 8º Caracteriza-se como transporte ativo aquele que utiliza propulsão humana para realizar determinado deslocamento.

Art. 9º O PlanMob Araçariguama, no âmbito do transporte ativo, aborda:

I – o Sistema de Circulação de pedestres, em especial:

- a) as características da rede de circulação de pedestres no Município de Araçariguama;
- b) a infraestrutura necessária para o deslocamento seguro e confortável do pedestre, principalmente calçadas, travessias para pedestres, arborização e iluminação pública.

II – o Sistema de Acessibilidade, em especial:

- a) as características da rede de circulação de pessoas portadoras de deficiência e com mobilidade reduzida no Município de Araçariguama;



- b) a infraestrutura necessária para o deslocamento seguro e confortável de pessoas portadoras de deficiência física e com mobilidade reduzida, principalmente rampas de acessibilidade, travessias elevadas e pisos homogêneos (sem ressalto ou relevos irregulares) com acabamento antiderrapante e dispositivos sensitivos para deficientes visuais.

III – o Sistema Cicloviário, em especial:

- a) a rede cicloviária no sistema viário estrutural, englobando ciclovias, ciclofaixas, e rotas compartilhadas entre bicicletas e outros modos de transporte. É importante a realização de estudos sobre a necessidade de Licenciamento ambiental para a viabilização do projeto.
- b) o estacionamento de bicicletas, com destaque para paraciclos dispostos juntos aos polos atratores de viagens.

Art. 10. Dentro do PlanMob Araçariquama, considerando a priorização dos transportes ativos sobre os transportes motorizados, são estabelecidos os seguintes objetivos:

I – estimular o deslocamento a pé;

II – tornar a infraestrutura viária acessível a pessoas portadoras de deficiência física;

III – incentivar o uso da bicicleta como veículo de locomoção.

Art. 11. Para atingir os objetivos expressos no art. 10 desta Lei, deverão ser efetuadas as seguintes ações:

I – padronização das novas calçadas do município, a partir de parâmetros definidos pela ABNT 9050 de acordo com a hierarquia viária;

II – qualificação das calçadas nas principais vias comerciais e onde estão localizados equipamentos públicos de acordo com a hierarquia viária;

III – implantar calçadas em lotes vazios de acordo com a hierarquia viária;

IV – sinalização das travessias de pedestres nas principais vias comerciais e onde estão localizados equipamentos públicos;



V – implantação de rota para a prática de esportes, incluindo prática de caminhada através da implantação do Parque Linear;

VI – implantação de rampas de acessibilidade nas principais vias comerciais e onde estão localizados equipamentos públicos;

VII – implantação de piso tátil nas principais vias comerciais e onde estão localizados equipamentos públicos;

IX – implantação de paraciclos nas principais vias comerciais e onde estão localizados equipamentos públicos;

X – instalação de sinalização específica para rotas de ciclistas.

Capítulo II **DO TRANSPORTE MOTORIZADO**

Art. 12. Constituem modos de transporte motorizados:

I – transporte de pessoas;

II – transporte de carga.

Seção I **Do transporte de pessoas**

Art. 13. Constitui modos de transporte motorizado de pessoas, os veículos motorizados determinados conforme classificação do DETRAN e classificados conforme o uso em:

I – transporte público;

II – veículos individuais privados de passageiros.

Parágrafo único. A circulação dos veículos motorizados de transporte de pessoas deverá obedecer a normas específicas do Código de Trânsito Brasileiro, bem como, a regulamentação viária estabelecida pelo Poder Público Municipal, quanto às condições de circulação, estacionamento e velocidade operacional das vias.

Seção II



Do transporte de cargas

Art. 14. Constitui transporte de carga os veículos especialmente produzidos para esta finalidade, com diferentes capacidades de carga.

Art. 15. São ações para a regulamentação e fiscalização dos transportes de carga que atendam às necessidades do comércio em geral e que não comprometam a integridade das infraestruturas viárias e a fluidez do tráfego, o estabelecimento de restrições nas vias dentro da área central indicadas em conjunto com o Demuttrans.

Art. 16. Nas vias dentro da área central poderão circular os veículos tipo VUC's com dimensões cuja largura máxima seja de 2,2 m e 6,3 m de comprimento em horários a serem estabelecidos pela Prefeitura Municipal de Araçariçuama e Demuttrans.

Capítulo III DO TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 17. O transporte público é uma das modalidades de transporte motorizado de passageiros acessível a toda a população, podendo ser coletivo ou individual.

Art. 18. O serviço de Transporte Público Coletivo de passageiros é aquele acessível a toda a população mediante condições de ingresso, itinerários e tarifaçãõ estabelecida pelo Poder Público, podendo operar na cidade os seguintes modos:

I – o Transporte Público Coletivo Municipal: planejado e regulamentado pelo Poder Executivo Municipal, podendo ser realizado diretamente pelo Poder Público Municipal ou delegado a terceiros mediante contratos de concessão por licitação pública ou permissão;

II – o Transporte Público Coletivo Intermunicipal: planejado e regulamentado pelo Poder Executivo Estadual em parceria com o Poder Público Municipal, podendo ser realizado diretamente pelo Poder Público Estadual ou delegado a terceiros mediante contratos de concessão por licitação pública ou permissão.

Art. 19. Caracteriza-se como Transporte Público Individual o serviço público remunerado prestado a passageiro, com destinação única e não sujeito a delimitação de itinerário, sujeito à concessão, permissão ou autorização do Poder Público Municipal, podendo ser operado por táxi.



Art. 20. Dentro do PlanMob Araçariquama, para o Transporte Público, são estabelecidos os seguintes objetivos:

I – realização de estudos específicos a fim de estabelecer estratégias para melhor operação do transporte público de Araçariquama proporcionando um sistema de qualidade e que atenda a população de todo o município;

II – aprimorar a infraestrutura de apoio ao transporte público, com especial atenção a o terminal rodoviário e aos pontos de embarque e desembarque do município.

Art. 21. Para atingir os objetivos expressos no art. 20 desta Lei, deverão ser efetuadas as seguintes ações:

I – elaboração de um estudo voltado à análise do Sistema de Transporte Público de Araçariquama, avaliando a demanda por este modo em cada região da cidade e propondo formas de melhor atendê-la;

II – revisar o sistema de circulação dos ônibus, dando enfoque aos itinerários das linhas, de forma a evitar longos percursos e reduzir tempos de viagem;

III – garantir que os veículos sejam acessíveis a pessoas portadoras de deficiência física. Mas também focando em segurança, conforto e limpeza;

IV – divulgar amplamente as informações referentes à circulação dos veículos de transporte público coletivo, apresentando o itinerário, horários e veículos de forma clara e completa;

V – fortalecer a rodoviária municipal, tornando-a o principal ponto de apoio ao transporte público coletivo municipal e intermunicipal;

VI – adequar à localização dos pontos de embarque e desembarque de transporte público coletivo à infraestrutura viária, garantindo conforto e segurança a todos os usuários;

VII – promover a demarcação dos pontos de embarque e desembarque de transporte público coletivo presentes na cidade, pelo menos com totem para os pedestres e sinalização horizontal para os demais veículos.



Art. 22. O estudo voltado à análise do Sistema de Transporte Público Coletivo de Araçariguama deverá conter como conteúdo mínimo:

- I – levantamento da demanda e fluxo de cada região da cidade pelo transporte público coletivo municipal;
- II – modelo econômico-financeiro para elaboração de cenários de crescimento do transporte público coletivo municipal;
- III – plano de ação apresentando as principais estratégias para o desenvolvimento do transporte público municipal, abrangendo formas de qualificação dos veículos, redes de serviço, política tarifária e serviço de informação ao usuário.

Parágrafo único. O estudo voltado a análise do Sistema de Transporte Público Coletivo de Araçariguama poderá ser elaborado pela Prefeitura Municipal ou através da contratação de terceiros, por meio de processo licitatório.

Art. 23. Esse estudo deverá orientar o processo de concessão do Transporte Público coletivo além de ser elaborada legislação específica sobre o transporte público coletivo municipal, estabelecendo normas para a operação de veículos, rede de serviços, política tarifária e serviço de informação ao usuário.

Art. 24. Para aprimorar o monitoramento e a avaliação sobre o sistema, todas as empresas prestadoras de serviços de transporte público coletivo municipal deverão apresentar a Prefeitura Municipal relatórios mensais de gestão, informando sobre o desempenho do sistema.

Parágrafo único. Os relatórios de gestão apresentados pelas empresas prestadoras de serviços de transporte público coletivo deverão ser disponibilizados para o acesso livre da população, garantindo transparência e facilitando o controle social.

TÍTULO III **DA ESTRUTURA DE CIRCULAÇÃO**

Capítulo I **DA QUALIFICAÇÃO E ORGANIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO**



Art. 25. Para atingir o objetivo de diminuir as dificuldades de circulação dentro do território municipal, o Poder Público Municipal deverá garantir a alta qualidade da Estrutura de Circulação do município.

Art. 26. Constitui a Estrutura de Circulação os elementos de infraestrutura e de superestrutura do ambiente físico, construído ou adaptado, que permite a circulação de pessoas e mercadorias em seus diferentes modos motorizados e não motorizados, dentro de normas de regulamentação estabelecidas.

Art. 27. Para a garantia da qualidade da Estrutura de Circulação de Araçariguama, estabelecem os seguintes objetivos:

- I – propiciar pavimentos de alta qualidade nas vias urbanas municipais;
- II – garantir boas condições de circulação nas estradas rurais do município;
- III – proporcionar deslocamentos seguros nas vias municipais.

Art. 28. A Estrutura de Circulação é composta pelos seguintes elementos:

- I – malha Viária;
- II – complementar a Sinalização de Segurança Viária;

Seção I Da Malha Viária

Art. 29. A Malha Viária é o conjunto de vias do Município, existentes e projetadas, classificadas e hierarquizadas segundo critérios funcionais, para os modos motorizados e não motorizados, considerando a circulação no âmbito urbano, nas conexões locais e regionais.

Parágrafo único. As vias que complementam a malha viária estão representadas no mapa Anexo III.

Art. 30. A malha viária do Município é classificada e hierarquizada com conceitos híbridos levando em consideração os termos dos incisos I e II da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro) e as características do sistema viário do município através do número de conexões que as vias estabelecem com outras, compreendendo os seguintes conjuntos e tipos:



I – vias urbanas:

- a) via de trânsito rápido: caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestre em nível;
- b) via arterial: caracterizada por interseções em nível, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando a ligação entre diferentes bairros ou regiões do Município;
- c) via coletora: destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade;
- d) via local: caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

II – Vias Rurais:

- a) rodovia: é a via rural pavimentada;
- b) estrada: é a via rural não pavimentada.

§ 1º As vias que complementam a malha viária, apresentadas no Anexo III, deverão seguir a mesma classificação.

§ 2º O Anexo IV – A – traz o mapa com a malha viária hierarquizada, contando com as novas vias as quais complementam o sistema.

§ 3º As dimensões detalhadas das faixas para implantação de novas vias segundo sua respectiva classificação se encontram no Anexo IV– B.

Art. 31. As vias já implantadas e pavimentadas permanecerão com as dimensões existentes, salvo quando:

- I – representem prejuízo à circulação, segurança ou fluidez do tráfego;
- II – constituírem parte ou prolongamento das vias sujeitas à expansão; e

III – representem prejuízo à implantação das conexões viárias previstas.

§ 1º As vias prioritárias para adequações geométricas estão relacionadas no Anexo V, parte integrante desta Lei.



§ 2º Existindo necessidade de interligação viária entre bairros, cujo dimensionamento de via seja inferior ao disposto no Anexo IV – B – este poderá ser feito, ajustando ao perfil existente, para o seu prolongamento.

Seção II Dos Dispositivos de Segurança Viária

Art. 32. Constituem dispositivos de segurança viária os símbolos gráficos colocados na via pública na forma de:

I – placas verticais;

II – pinturas horizontais;

III – equipamentos semafóricos que alternam os direitos de passagem;

IV – equipamentos limitadores de velocidade;

V – os demais equipamentos destinados ao monitoramento e fiscalização do trânsito.

Parágrafo único. A regulamentação viária se dará pela colocação dos elementos gráficos e dispositivos físicos, mecânicos/eletrônicos de controle de tráfego atendendo às normas e regulamentos da legislação federal, especialmente o CTB – Código de Trânsito Brasileiro e Resoluções do CONTRAN.

Art. 33. Os Dispositivos de Segurança Viária deverão ser instalados em vias de alta circulação de pedestres e veículos e em locais próximos a polos geradores de viagem, controlando a velocidade nas respectivas vias.

Art. 34. Aliada a instalação dos Dispositivos de Segurança Viária, deverá ser intensificada a fiscalização sobre o comportamento dos motoristas no trânsito, podendo o Poder Público se utilizar de meios eletrônicos, como radares de velocidade e meios humanos, com envolvimento de funcionários competentes.

TÍTULO IV DOS OBJETOS DE GESTÃO

Capítulo I



DA GESTÃO DA MOBILIDADE URBANA MUNICIPAL

Art. 35. A gestão da mobilidade urbana municipal dar-se-á por ações do Poder Público Municipal e pela participação democrática nos diferentes canais institucionalizados na esfera de sua competência.

Seção I

Do Poder Público Municipal

Art. 36. A gestão da mobilidade urbana tem por objetivo definir e orientar a atuação do Poder Público Municipal no que tange a capacidade gerencial, técnica e financeira para o pleno cumprimento de suas funções, na promoção da mobilidade urbana em consonância com as demais políticas públicas de promoção do desenvolvimento urbano, econômico e social do município.

Art. 37. São atribuições do Poder Público Municipal na gestão e planejamento da mobilidade urbana:

- I – coordenar a aplicação do Plano de Mobilidade Urbana de Araçariguama e suas revisões;
- II – promover adequada infraestrutura para a circulação de veículos, de pedestres e ciclistas, atendendo aos objetivos do PlanMob Araçariguama;
- III – manter o sistema viário em condições adequadas de circulação e transportes para as pessoas e mercadorias;
- IV – dotar e manter as vias com sinalização informativa e de regulamentação de trânsito de acordo com o CTB e suas Regulamentações do CONTRAN;
- V – zelar pela qualidade das calçadas e mantê-las em perfeitas condições de trânsito para todos os pedestres, em especial a acessibilidade universal na região central;
- VI – criar ambientes de circulação seguros para o uso de bicicletas como meio de transporte, promovendo a adequação viária e a construção de ciclovias;
- VII – ampliar e qualificar os serviços de transporte público e dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;



VIII – disciplinar a circulação de transportes de cargas e compatibilizá-los às características de trânsito e das vias urbanas;

IX – avaliar e fiscalizar os serviços, e monitorar desempenhos dos modos de transporte público, individuais e coletivos.

Art. 38. Para que o Poder Público Municipal possa melhor desempenhar as suas atribuições referentes à mobilidade urbana, são estabelecidas as seguintes ações:

I – realizar atividades de capacitação sobre o tema de mobilidade por um agente indicado o qual replicará a informação a todos os técnicos e gestores municipais envolvidos no assunto;

II – criar um Grupo de Trabalho para gestão do sistema de mobilidade urbana de Araçariguama.

§ 1º O Grupo de Trabalho para a gestão do sistema de mobilidade de Araçariguama deverá contar com a participação da Secretaria Municipal de Administração; Secretaria Municipal de Governo; Secretaria Municipal de Planejamento, Desenvolvimento, Meio Ambiente e Agricultura; Secretaria Municipal de Obras e Serviços municipais, Secretaria Municipal de Assuntos Jurídicos, e da Secretaria Municipal de Educação.

§ 2º O planejamento, a execução e a avaliação de todos os projetos e ações de mobilidade deverá ser efetuado com o envolvimento do Grupo de Trabalho.

Seção II

Da Participação Democrática

Art. 39. A base de uma Política Municipal de Mobilidade Urbana com participação democrática está no reconhecimento da participação do cidadão nas políticas públicas, que é um dever da administração pública e um direito de todo o cidadão.

Art. 40. São princípios da gestão democrática da cidade:

I – conscientização da população sobre questões da mobilidade urbana do Município;



II – valorização do papel da sociedade civil organizada e do cidadão como partícipes ativos, colaboradores e fiscalizadores das atividades da administração pública;

III – integração entre Poder Público Municipal e população na gestão da cidade;

IV – transparência no acesso à informação de interesse público;

V – garantia do funcionamento das estruturas de controle social previstas em legislação específica;

VI – promoção de formas de participação e organização, ampliando a representatividade social.

Art. 41. Serão incorporadas ao calendário oficial de eventos da Prefeitura Municipal, Câmara Municipal e das escolas municipais campanhas educativas relacionadas à temática de mobilidade, principalmente:

I – o Maio Amarelo – Segurança no Trânsito;

II – o Dia Nacional do Pedestre (8 de agosto);

III – o Dia Nacional do Ciclista (19 de agosto);

IV – o Dia Mundial Sem Carro (22 de setembro);

V – o Dia Nacional da Acessibilidade (5 de dezembro).

Art. 42. Será assegurada a participação da população e de associações representativas de vários segmentos da comunidade na formulação, execução, revisão e acompanhamento dos projetos previstos no PlanMob Araçariguama, mediante as seguintes instâncias de participação:

I – debates, audiências e consultas públicas;

II – iniciativa popular de projetos de lei, de planos, programas e projetos de mobilidade urbana.



Parágrafo único. O Poder Público Municipal poderá estimular a criação de outros espaços de participação popular para discussão de questões inerentes ao desenvolvimento urbano.

Capítulo II **DA GESTÃO DO PLANMOB ARAÇARIGUAMA**

Seção I **Dos prazos de implantação**

Art. 43. O presente PlanMob será implantado por meio das ações apresentadas no Anexo II para os horizontes de curto, médio e longo prazos.

§ 1º Para efeito dos prazos do caput são considerados os horizontes de 1 a 3 anos (curto prazo), de 3 a 7 anos (médio prazo) e de 7 a 10 anos (longo prazo), respectivamente.

§ 2º Além das ações de curto, médio e longo prazos, também são previstas ações contínuas para o PlanMob Araçariguama.

Art. 44. Anualmente, na execução da peça orçamentária municipal, serão elencadas as obras/ações a serem executadas no período, bem como os investimentos a serem realizados com vistas ao cumprimento ao disposto na presente Lei.

Seção II **Do financiamento**

Art. 45. Para o custeio das obras e ações preconizadas no Anexo II da presente Lei, anualmente, no Orçamento do Município, serão destinados recursos para a sua execução, que constarão, igualmente, nos Planos Plurianuais do Município.

Art. 46. Para a efetiva implementação das ações previstas no Anexo II da presente Lei o Poder Público Municipal poderá contar com a participação em programas de outras esferas da federação e com a formação de acordos e parcerias com instituições privadas.

Seção III **Do monitoramento e avaliação**



Art. 47. O monitoramento e a avaliação do PlanMob Araçariguama têm por objetivo relacionar, estruturar e analisar os dados e informações municipais sobre mobilidade para indicar a implementação das ações e o alcance dos objetivos e metas propostos neste PlanMob.

Art. 48. O monitoramento e a avaliação do PlanMob Araçariguama serão realizados por meio do acompanhamento dos indicadores apresentados para cada ação e objetivo geral, apresentado no Anexo II.

Art. 49. São diretrizes do sistema de monitoramento e avaliação do PlanMob Araçariguama:

I – acompanhamento do desempenho alcançado a partir da implementação das ações previstas nesta Lei;

II – fornecimento, através do monitoramento, de informações necessárias às futuras adaptações ou revisões do PlanMob Araçariguama, de forma a contribuir para a melhoria da gestão da mobilidade municipal;

III – promoção da publicidade das informações monitoradas, permitindo maior controle social e participação efetiva da população na gestão da mobilidade do Município;

IV – estabelecimento de parcerias com a sociedade civil organizada, universidades, cartórios de registro de imóveis e demais órgãos e entidades públicas e privadas, visando à obtenção ou acesso a informações necessárias ao monitoramento do PlanMob Araçariguama.

Art. 50. Compete ao Grupo de Trabalho, mencionado no Artigo 39 desta Lei, a realização de ações de monitoramento e avaliação do desempenho do PlanMob Araçariguama, devendo os resultados encontrados serem disponibilizados e divulgados de forma ampla, acessível, transparente e digital.

Art. 51. Deverão ser elaborados pelo Grupo de Trabalho, mencionado no art. 42 desta Lei, relatórios anuais de monitoramento das ações e objetivos estabelecidos nesta Lei.

TÍTULO IV **DAS DISPOSIÇÕES FINAIS**



Art. 52. O PlanMob Araçariguama deverá ser revisto e atualizado no máximo a cada 10 (dez) anos, contados a partir da data de sua publicação.

Parágrafo único. O disposto no caput deste artigo não impede a propositura e aprovação das modificações e alterações necessárias, desde que devidamente justificadas e de conformidade com o desenvolvimento da mobilidade do município.

Art. 53. As despesas com essa lei correrão por conta das verbas próprias consignadas no orçamento.

Art. 54. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Araçariguama/SP, 17 de Fevereiro de 2021.


RODRIGO DE ANDRADE
Prefeito do Município

