



**PLANO MUNICIPAL  
DE MOBILIDADE  
URBANA**

**PRODUTO 04  
Minuta de Lei**

**PREFEITURA MUNICIPAL DE CAJAMAR**

**ABRIL/2018**

RUA JOÃO DE LAET, 219 – VILA AURORA/SP – FONE/FAX: (11) 2099-6999

RUA JOÃO DE LAET, 219 – VILA AURORA/SP – FONE/FAX: (11) 2099-6999



**REF.: (C.E.001) DEZEMBRO / N.º 5801-15**

São Paulo, 25 de Abril de 2018

À  
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CAJAMAR  
CAJAMAR/SP

Atenção.:	Sr. Adizete
Ref.:	PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA - PRODUTO 4 - MINUTA DE LEI
LOCAL.:	MUNICÍPIO DE CAJAMAR

Prezados Senhores,

Conforme entendimento, estamos enviando em anexo o PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA – PRODUTO 04 – Minuta de Lei do Município de Cajamar/SP.

Atenciosamente,

SOLEIL – CONSULTORIA, PROJETOS E OBRAS  
JULIANA MARIA PINTO – Diretora

**ÍNDICE**

ÍNDICE ..... 3  
GRÁFICOS ..... Erro! Indicador não definido.  
TABELAS ..... Erro! Indicador não definido.  
MAPAS ..... Erro! Indicador não definido.

PROJETO DE LEI N.º XXXX, XX de XXXXXXXX de 2018.  
Institui a Política de Mobilidade Urbana do Município de Cajamar.  
Dalte de Oliveira, Prefeita do Município de Cajamar, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de XX de XXXXXXXX de 2018, decretou e promulgou a seguinte lei:

**TÍTULO I**  
**DA ABRANGÊNCIA, PRINCÍPIOS E DIRETRIZES**

**CAPÍTULO I**  
**DA ABRANGÊNCIA**

**Art. 1º** Esta Lei dispõe sobre a Política de Mobilidade Urbana e o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Cajamar e aplica-se à totalidade do seu território.

§ 1º A Política de Mobilidade Urbana orienta o estímulo ao planejamento urbano, no âmbito da mobilidade, visando à construção de cidades mais humanas, mais justas e acessíveis, indiscriminadamente, aos cidadãos.

§ 2º A Política de Mobilidade Urbana corresponde à qualidade dos deslocamentos que dependem de um sistema urbano integrado e planejado, buscando induzir a diminuição do tempo dos deslocamentos ao distribuir de forma mais equilibrada e otimizada as atividades na cidade – a partir do adensamento das regiões providas de infraestrutura e cortadas pelos eixos de deslocamentos prioritários.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento da Política de Mobilidade Urbana do Município de Cajamar, determinante para todos os agentes públicos e privados que atuam em seu território.

**Art. 2º** A presente lei tem como base os fundamentos expressos na Constituição Federal; na Lei Federal nº 10.257/01 - Estatuto da Cidade, no Código de Trânsito Brasileiro - Lei Federal nº 9.503/97; na Constituição do Estado de São Paulo, bem como na Lei Orgânica do Município de Cajamar, atendendo, ainda, a NBR 9.050/04, que trata sobre acessibilidade, edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos, e principalmente, na Lei Federal nº 12.587/12, que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

2

AVENIDA ÁGUAS DE SÃO PEDRO, 447 – VILA PAULICÉIA/SP – FONE/FAX: (11) 2099-6999

V - Reordenar o tráfego privado visando a obtenção da equidade na apropriação do sistema viário;

VI - Desenvolver uma sinalização qualificada que propicie um tráfego fluido e seguro;

VII - Regular a circulação de bens e serviços no meio urbano;

VIII - Fortalecer a estrutura institucional responsável pela gestão das políticas e serviços de mobilidade urbana na cidade;

IX - Assegurar a ampla participação da sociedade no planejamento, gerenciamento e investimento no transporte público e na circulação.

4

AVENIDA ÁGUAS DE SÃO PEDRO, 447 – VILA PAULICÉIA/SP – FONE/FAX: (11) 2099-6999

**CAPÍTULO II**  
**DOS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES**

**Art. 3º** Os princípios que regem a Política de Mobilidade Urbana e o Plano de Mobilidade são:

I – Articulação com a Política Urbana do município, através do seu Plano Diretor e demais legislações pertinentes;

II – Acessibilidade a partir da priorização dos modos de transporte coletivos e não motorizados, colaborando para diminuição da emissão de gases poluentes e dos congestionamentos;

III – Segurança, a partir da estruturação e qualificação dos espaços de deslocamento para os pedestres e às pessoas portadoras de necessidades especiais;

IV – Eficiência, otimizando e adequando o uso do solo ao longo dos principais eixos de deslocamento, e por onde passam as linhas de transporte coletivo;

V – Qualidade de vida, ao promover maior acessibilidade, gerando menos poluição, mais saúde à população;

VI – Dinamizar a economia através da indução do uso misto nas proximidades da rede de transporte coletivo;

VII – Promover a inclusão social, através da melhoria da acessibilidade da população de baixa renda.

**Art. 4º** A Política de Mobilidade Urbana e o Plano de Mobilidade são orientados pelas seguintes diretrizes:

I - Promover a circulação e o transporte de forma coerente com a política urbana sustentável;

II - Priorizar e incentivar a maior utilização do sistema viário pelo transporte público e do transporte não motorizado;

III - Viabilizar uma gestão inteligente da circulação e do transporte público;

IV - Viabilizar a integração física, operacional e tarifária dos sistemas de transporte municipal e intermunicipal;

3

AVENIDA ÁGUAS DE SÃO PEDRO, 447 – VILA PAULICÉIA/SP – FONE/FAX: (11) 2099-6999

**TÍTULO II**  
**DA ORDENAÇÃO E OBJETIVOS DO SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE**

**Art. 5º** O Sistema de Mobilidade Urbana de Cajamar leva em conta o conjunto organizado e coordenado dos meios, serviços e infraestruturas, que garante os deslocamentos de pessoas e bens na cidade.

**Art. 6º** O Sistema Municipal de Mobilidade Urbana é ordenado a partir de três componentes estruturadores:

I – Sistema Municipal de Vias;

II – Sistema Municipal de Transporte;

III – Controle Social.

§ 1º O Sistema Municipal de Vias é constituído pela infraestrutura física das vias que compõem a malha viária, compreendida pelo sistema viário, ciclovias, calçadas, passeios, viadutos, estacionamentos e todas as demais estruturas por onde circulam veículos, pessoas e animais.

§ 2º O Sistema Municipal de Transportes é constituído pelos serviços de transportes de passageiros e de mercadorias, abrigos, estações e terminais de passageiros e operadores de serviços.

§ 3º O Controle Social é constituído pelo órgão da municipalidade, responsável pela gestão eficiente e coordenada do sistema de mobilidade urbana do município, pelo Fundo de Mobilidade e pelo Conselho de Mobilidade.

**Art. 7º** A Política de Mobilidade Urbana, o Plano de Mobilidade e o Sistema Municipal de Mobilidade se orientam pelos seguintes objetivos:

I - Promover a diversificação de uso do solo, o dinamismo econômico e a qualificação urbana das regiões de entorno das vias estruturantes;

II - Qualificar os serviços de transporte público local;

III - Qualificar a infraestrutura viária existente visando o compartilhamento do espaço de vias entre diferentes modos de circulação, priorizando os meios de transporte não-motorizado e o transporte coletivo;

5

AVENIDA ÁGUAS DE SÃO PEDRO, 447 – VILA PAULICÉIA/SP – FONE/FAX: (11) 2099-6999

- IV - Implantar sistema cicloviário adequado a realidade do município;
- V - Qualificar os espaços de circulação de pedestres;

**TÍTULO III**  
**DO SISTEMA MUNICIPAL DE VIAS**

**CAPÍTULO I**  
**DOS COMPONENTES, DIRETRIZES E OBJETIVOS**

**Art. 8º** O Sistema Municipal de Vias é definido como as infraestruturas necessárias para a circulação de pessoas e de cargas, se configura como suporte para a realização dos fluxos e é capaz de interferir, de forma incisiva, na maneira como se estabelece a dinâmica urbana local.

**Art. 9º** O Sistema Municipal de Vias é composto pelos subsistemas:

- I - Subsistema de Circulação de Pedestres;
- II - Subsistema Cicloviário;
- III - Subsistema Viário.

**Art. 10º** São componentes do Sistema Municipal de Vias:

- I - acostamento;
- II - calçada;
- III - canteiro central;
- IV - ciclofaixa;
- V - ciclorota;
- VI - ciclovia;
- VII - estacionamento;
- VIII - estrada;
- IX - faixa de estacionamento;
- X - faixa de transito;
- XI - faixa de pedestre;
- XII - logradouro público;

- XIII - travessia elevada;
- XIV - passeio;
- XV - pista de rolamento;
- XVI - rodovia;
- XVII - via;
- XVIII - via de trânsito rápido;
- XIX - via arterial;
- XX - via coletora;
- XXI - via local;
- XXII - via rural;
- XXIII - via urbana;
- XXIV - vias e áreas de pedestres.

§ 1º O acostamento é a parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim.

§ 2º A calçada é a parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.

§ 3º O canteiro central é denominado obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício).

§ 4º A ciclofaixa é a parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.

§ 5º A ciclorota funcionada com carro e bicicleta dividem a rua, e sinalização aponta a preferência dos ciclistas.

§ 6º A ciclovia é uma pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum.

§ 7º Estacionamento é a área para imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros.

§ 8º Estrada é denominada via rural não pavimentada.

§ 9º A faixa de estacionamento é a área dentro da pista de rolamento reservada para estacionamento dos veículos automotores.

§ 10º Faixa de transito é a área reservada dentro da pista de rolamento para circulação de veículos automotores.

§ 11º Faixa de pedestre é a faixa reservada para travessia de pedestre, que para esta fim terão prioridade de passagem.

§ 12º Logradouro público é o espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões.

§ 13º A travessia elevada é identificada como a faixa elevada para travessia de pedestre implantada no trecho da pista onde o pavimento é elevado conforme critérios técnicos e sinalização específica.

§ 14º O passeio é a parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.

§ 15º A pista de rolamento é a parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais.

§ 16º Rodovia é denominada como via rural pavimentada.

§ 17º A via é identificada como superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.

§ 18º Via de trânsito rápido é aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

§ 19º A via arterial é aquela 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.

§ 20º A via coletora é aquela 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.

§ 21° Via local é aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

§ 22° A via rural se compõe de estradas e rodovias.

§ 23° A via urbana são as ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão.

§ 24° As vias e áreas de pedestres são vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres.

Art. 11° São diretrizes do Sistema Municipal de Vias:

I – priorizar a circulação de pedestres e dos meios não motorizados sobre os demais modos de transporte;

II – garantir as condições de segurança e conforto para pedestres e ciclistas;

III – integrar os elementos de locomoção calçadas, faixa de pedestre, transposições, passarelas, com o sistema de transporte coletivo as visando o pleno acesso de pedestres aos serviços de Transporte Público Coletivo e aos equipamentos urbanos e sociais;

IV – eliminar barreiras físicas que possam representar riscos à circulação do pedestre, principalmente de crianças e pessoas com mobilidade reduzida e portadoras de necessidades especiais;

V – incorporar o conceito de acessibilidade universal em todas as intervenções relacionadas ao Sistema de Mobilidade Urbana do município;

VI – qualificar a infraestrutura do sistema viário estrutural e não estrutural para atender aos diferentes modos de circulação, motorizados e não motorizados;

VII – promover a implantação do sistema cicloviário no município de Cajamar;

VIII – integrar o sistema de paraciclos e bicicletários às calçadas e aos equipamentos de transporte visando o pleno acesso de ciclistas aos estabelecimentos;

10

AVENIDA ÁGUAS DE SÃO PEDRO, 447 – VILA PAULICÉIA/SP – FONE/FAX: (11) 2099-6999

IX – propor a melhoria das vias estruturantes articulando a circulação prioritária para os eixos com concentração dos estabelecimentos comerciais e de serviços;

X – propor, através da priorização da adequação, alargamento ou duplicação das vias arteriais (A3), a indução da ocupação contínua em Cajamar.

XI – propor no sistema viário estrutural de interesse do transporte coletivo, tratamento adequado, para priorização desse modo;

XII – propor a melhoria das vias arteriais e coletoras, articulando a circulação prioritária nas áreas onde predominam as características rurais e de preservação, de forma a inibir a indução da ocupação urbana desse território;

XIII – adotar para os projetos de intervenções viárias os parâmetros de componentes viários estabelecidos neste PlanMob;

XIV – implantar novos tramos viários, somente em casos excepcionais, necessários para a integração e adequada continuidade da malha viária existente, nas situações em que forem implantados novos loteados, avaliando a possibilidade de execução pelos empreendedores particulares, dentro dos parâmetros estabelecidos pelo poder público, como medidas mitigadoras de implantação desses novos empreendimentos;

XV – viabilizar recursos junto aos governos estadual e federal, e de outras fontes de financiamento externo, para a implantação das obras de interesse prioritário do município, sobretudo as referentes as arteriais de nível 3 (A3).

Art. 12° Os programas, ações prioritárias e investimentos, públicos e privados, no Sistema Municipal de Vias devem ser orientados visando os seguintes objetivos específicos:

I – viabilizar a adequação das vias arteriais de nível 3 (A3) dentro dos parâmetros estabelecidos neste Planmob;

II – viabilizar obras para adequar e padronizar as calçadas, bem como os demais componentes do sistema de circulação de pedestres, visando garantir a acessibilidade universal e o atendimento das pessoas com necessidades nas rotas de maior trânsito de pedestres;

11

AVENIDA ÁGUAS DE SÃO PEDRO, 447 – VILA PAULICÉIA/SP – FONE/FAX: (11) 2099-6999

III – implantar cicloviás e ciclofaixas sobre o sistema viário estrutural e vias coletoras, e definir os locais onde deverão ser implantados os paraciclos e demais equipamentos de apoio ao sistema cicloviário do município;

IV – implantar a sinalização adequada nas vias de baixo fluxo, que servirão de ciclorrotas do município;

V – garantir a implantação de estruturas de moderação de tráfego (traffic calming), em locais onde existir maior circulação de pedestres;

VI – promover obras de melhoria viária das vias coletoras, visando a adequação e padronização das calçadas e a implantação de sinalização adequada para receberem ciclorrotas, incorporando os padrões dos componentes viários definidos neste PlanMob;

Parágrafo único. Todos objetivos estão ilustrados no Mapa 03 do Anexo I e no Anexo II.

## SEÇÃO I

### SUBSISTEMA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES

Art. 13° O Subsistema de Circulação de Pedestres é o conjunto de vias e estruturas físicas destinadas à circulação de pedestres, composto pelas calçadas, calçadões, passeios público, faixa de pedestres, travessias elevadas e sinalização específica (sobretudo travessias).

Art. 14° Esses elementos devem possuir revestimento apropriado à permeabilidade no solo das águas pluviais, continuidade longitudinal ao fluxo de pedestres e acessibilidade universal.

Art. 15° Para cada nível de classificação viária, as calçadas deverão obedecer um dimensionamento adequado para garantir a segurança, conforto e autonomia para os deslocamentos de pedestres, conforme os parâmetros estabelecidos no Anexo I.

12

AVENIDA ÁGUAS DE SÃO PEDRO, 447 – VILA PAULICÉIA/SP – FONE/FAX: (11) 2099-6999

### SUBSEÇÃO I – ACESSIBILIDADE UNIVERSAL

Art. 16° Para garantir o atendimento das condições que permitam a utilização dos sistemas de circulação de pedestre, com segurança e autonomia, por pessoas portadoras de necessidades especiais e de mobilidade reduzida, as calçadas, faixas de pedestres, transposições e passarelas deverão ser gradualmente adequadas para atender os padrões de mobilidade inclusiva.

Art. 17° É de incumbência de a administração pública elaborar um plano específico de adequação, recuperação e manutenção dos passeios públicos, visando assim, a acessibilidade universal.

Art. 18° O plano específico de adequação, recuperação e manutenção dos passeios públicos deverá prever a implantação gradual de rede semaforizada destinada à travessia de pedestres, que incorpore dispositivos que garantam às pessoas portadoras de necessidades especiais e mobilidade reduzida, a possibilidade de se deslocarem e realizarem a travessia na faixa de pedestres com segurança e autonomia.

Art. 19° O Anexo III, Catálogo de Alternativas em anexo a lei, estabelece os parâmetros de acessibilidade que nortearão os espaços públicos de Cajamar, adequando-os as normas de acessibilidade universal e, em específico, à NBR 9050.

## SEÇÃO II

### SUBSISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 20° O Subsistema Cicloviário se caracteriza por ser um sistema de mobilidade não-motorizado, composto por um conjunto de infraestruturas necessárias para circulação segura dos ciclistas.

13

AVENIDA ÁGUAS DE SÃO PEDRO, 447 – VILA PAULICÉIA/SP – FONE/FAX: (11) 2099-6999

Art. 21° São componentes do subsistema cicloviário as ciclovias, ciclofaixas, ciclorotas, paraciclos e demais equipamentos urbanos de suporte, bem como, de sinalização adequada.

Art. 22° São objetivos do subsistema cicloviário:

- I - possibilitar a ampliação da mobilidade urbana no município;
- II - estruturar uma rede complementar de transporte urbano, devendo ser integrado aos demais sistemas de transporte coletivo do município e intermunicipal.

Art. 23° O subsistema cicloviário deverá ser priorizado para atender as possibilidades de deslocamentos em, e entre, todas as regiões da cidade.

Art. 24° O subsistema cicloviário deverá ser implantado no município sobre a rede viária estrutural e as vias coletoras, sendo necessário realizar a adequação física dos componentes viários.

Art. 25° Ao longo da malha cicloviária deverão ser dispostos paraciclos ou bicicletários em pontos próximos ao comércio, aos equipamentos públicos, e notadamente, aos equipamentos de transporte público, escolas, postos de saúde, praças e parques.

Art. 26° Estudo específico deverá prever locais onde deverão ser instalados os paraciclos e as vias, com fluxo de trânsito mais brando, adequadas para receber ciclorotas.

Art. 27° Em parques urbanos e equipamentos de interesse turístico, o Poder Público poderá explorar, ou conceder a exploração, para o serviço de locação de bicicletas interconectados pela malha cicloviária.

Art. 28° Novas vias poderão ser incorporadas a rede cicloviária proposta, de acordo com a dinâmica urbana.

14

AVENIDA ÁGUAS DE SÃO PEDRO, 447 – VILA PAULICÉIA/SP – FONE/FAX: (11) 2099-6999

Art. 29° As dimensões para cada situação sugerida encontram-se no Anexo I, Catálogo de Alternativas, e a rede cicloviária proposta delimitada no Mapa 02 do Anexo I.

15

AVENIDA ÁGUAS DE SÃO PEDRO, 447 – VILA PAULICÉIA/SP – FONE/FAX: (11) 2099-6999

### SEÇÃO III SUBSISTEMA VIÁRIO

Art. 30° O Subsistema Viário configura-se pelas vias estruturantes, arteriais e coletoras, que estruturam a dinâmica da cidade e serve como suporte para a realização dos fluxos de pessoas e mercadorias.

Art. 31° São elementos do subsistema viário:

- I - Vias de trânsito rápido;
- II - Vias arteriais;
- III - Vias coletoras;
- IV - Vias locais.

#### SUBSEÇÃO I – HIERARQUIA DAS VIAS

Art. 32° As Vias de Trânsito Rápido, utilizadas como ligação entre o Município e demais municípios do Estado de São Paulo e, ainda com os demais Estados da Federação, são caracterizadas por acessos especiais, com trânsito livre e expresso, que não permitem acessibilidade direta aos lotes lindeiros, interseções veiculares e transposição de pedestres em nível.

Art. 33° As Vias Arteriais, que desempenham caráter estruturante dentro do sistema viário, são responsáveis pela distribuição do fluxo na malha viária, por onde passam as linhas de transporte coletivo, apresentam acesso direto aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, conectam as diversas regiões da cidade, e caracterizam-se pela preferência quando cortadas por interseções em nível, sendo controladas por semáforo ou rotatória.

Art. 34° As vias arteriais estão classificadas em três níveis:

16

AVENIDA ÁGUAS DE SÃO PEDRO, 447 – VILA PAULICÉIA/SP – FONE/FAX: (11) 2099-6999

I - as vias de nível 1 (A1); são aquelas utilizadas como ligação entre Cajamar e os municípios vizinhos, realizada a conexão com as vias de trânsito rápido e possui em seu entorno uso do solo diferenciado, caracterizado pela presença de comércio, serviços e indústria.

II - as vias de nível 2 (A2) são aquelas utilizadas como ligação entre Cajamar com os municípios vizinhos e/ou realizam as conexões com as vias de trânsito rápido, e cortam as áreas de características rurais e de preservação/reflorestamento ou ainda não urbanizadas.

III - as vias de nível 3 (A3) são aquelas responsáveis pela interligação dos distritos de Cajamar e, por isso, devem exercer função indutora dos vazios urbanos intradistritais e, por isso, sua adequação, alargamento ou duplicação deverão ser prioritários entre as intervenções de mobilidade propostas no município.

Art. 35° As vias coletoras são as vias que articulam as Vias Arteriais com as de Trânsito Rápido, algumas possuem tráfego de coletivo sendo destinadas a coletar e distribuir o trânsito das vias de trânsito rápido ou arteriais, e possuem acessibilidade aos lotes lindeiros.

Art. 36° As vias coletoras estão classificadas em dois níveis:

I – coletoras (C1), com função de ligação entre as vias locais e as vias arteriais ou de trânsito rápido, distribuindo o transporte coletivo.

II – coletoras (C2), com função de ligação entre as vias locais e a via de trânsito rápido, em áreas que apresentam, prioritariamente, características rurais e de preservação.

Art. 37° As vias locais são as vias com a função predominante de proporcionar o acesso aos imóveis lindeiros, não classificadas como coletoras ou estruturais.

Parágrafo único. A classificação das vias do município está indicada no Mapa 01 do Anexo I.

17

SUBSEÇÃO II – CATÁLOGO DE ALTERNATIVAS

Art. 38º O catálogo de alternativas contém os principais componentes das vias urbanas e rurais do município.

Art. 39º O catálogo de alternativas será utilizado de forma agregada e combinada conforme as necessidades e características dos fluxos e, ainda, das condições físicas e do dimensionamento das vias existentes e propostas.

Art. 40º Cada via urbana e rural deve obedecer a uma composição específica e programada para que desempenhe, de forma adequada, seu papel de conexão e de suporte para realização dos fluxos de pedestres e cargas, dentro do conjunto da malha viária do município, conforme Anexo II.

Art. 41º São adotados como parâmetros técnicos para as condições físicas e dimensionamento das vias, a partir de dois padrões de dimensionamento:

- I - mínimo aceitável;
- II - adequado.

§ 1º O padrão mínimo aceitável é aquele é implantado dentro dos limites mínimos existentes da via.

§ 2º O padrão adequado é aquele que é implantado com dimensões maiores do que as mínimas estabelecidas.

Art. 42º É recomendado que seja implantado o padrão II, sempre que possível, dentro das condições e dimensões das vias existentes no município.

Art. 43º O projeto de novas vias, prolongamentos ou a retificação de existentes, dependerá de avaliação técnica elaborada pelo poder público, visando a melhor combinação destes parâmetros pré-estabelecidos, priorizando a

18

AVENIDA ÁGUAS DE SÃO PEDRO, 447 – VILA PAULICÉIA/SP – FONE/FAX: (11) 2099-6999

circulação de pedestres e bicicletas, e sempre que possível almejando a adoção do padrão adequado.

Art. 44º Em quaisquer circunstâncias a composição das vias urbanas deverá atender aos preceitos instituídos pela Lei Federal nº 9.503/97 – Código de Trânsito Brasileiro e pela NRB 9.050/04 – acessibilidade a edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos.

SEÇÃO IV  
EMPREENDIMENTOS IMPACTANTES

Art. 45º Para efeito da presente lei são adotadas as seguintes definições e/ou expressões:

- I- Áreas Construídas Computáveis (ACC): são as áreas de construção consideradas para o cálculo do Coeficiente de Aproveitamento - CA. Para a edificação residencial de caráter multifamiliar, somente será considerada como ACC a somatória das áreas úteis das unidades habitacionais, incluindo as varandas ou sacadas com área construída superior a 25,00m<sup>2</sup>;
- II- Medidas Compensatórias: conjunto de ações com o objetivo de compensar o impacto gerado pelo empreendimento no sistema viário do entorno, quando da impossibilidade de mitigação completa dos impactos negativos;
- III- Medidas Mitigadoras: conjunto de ações com objetivo de minimizar o impacto causado pela implantação de empreendimentos;
- IV- Empreendimentos Impactantes: o empreendimento que, pela concentração da oferta de bens ou serviços, gere grande fluxo de população, com substancial interferência no tráfego do entorno, necessitando de grandes espaços para estacionamento, carga e descarga, ou movimentação de embarque e desembarque;
- V- Relatório de Impacto e Trânsito: é o documento contendo a descrição do projeto arquitetônico da obra a ser aprovado e os estudos técnicos que permitam a identificação de impactos no trânsito ou na geometria viária, decorrentes da

19

implantação e funcionamento do empreendimento, apresentando as medidas mitigadoras ou compensatórias correspondentes;

Art. 46º Os Empreendimentos Impactantes subdividem-se em função do grau de impacto no sistema viário:

- I – E0: Empreendimento de Baixo Impacto;
- II – E1: Empreendimento de Médio Impacto;
- III – E2: Empreendimento de Grande Impacto.

§ 1º. O enquadramento de cada empreendimento deverá ser regulamentado em legislação posterior.

§ 2º Os E2 deverão condicionar sua aprovação a um Relatório de Impacto e Trânsito, submetido à análise da municipalidade.

Art. 47º No caso de exigência do RIT o mesmo deverá ser elaborado por profissional técnico habilitado, com a apresentação da respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica - ART, sendo o mesmo responsável pelos resultados e análises apresentadas.

§ 1º. O Roteiro Mínimo e os Parâmetros para elaboração do RIT serão discriminados por meio de Manual Técnico que será editado, publicado e atualizado periodicamente pela Diretoria de Mobilidade Urbana.

§ 2º. O RIT deverá identificar os impactos gerados pela implantação do empreendimento ao sistema viário do entorno, ficando sob responsabilidade da Diretoria de Mobilidade Urbana a análise e a definição das medidas mitigadoras e/ou compensatórias a serem implantadas a fim de minimizar tais impactos.

§ 3º. Caso o RIT apresentado seja julgado insuficiente pela Diretoria de Mobilidade Urbana, o responsável pelo empreendimento deverá refazê-lo, a expensas do empreendedor, e reapresentá-lo para avaliação, no prazo máximo de 30 dias corridos, sob pena de Indeferimento do pedido e arquivamento do processo.

Art. 48º Nos casos em que a análise do RIT indicar a necessidade da execução de obras e/ou serviços relacionados à operação do Sistema Viário, o

20

AVENIDA ÁGUAS DE SÃO PEDRO, 447 – VILA PAULICÉIA/SP – FONE/FAX: (11) 2099-6999

empreendedor arcará com as despesas que couberem.

21

**TÍTULO IV**  
**DO SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTE**

**CAPÍTULO I**  
**DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE E COMPONENTES**

**Art. 49°** O Sistema Municipal de Transporte Coletivo é o conjunto de modais, infraestruturas e equipamentos que realizam o serviço de transporte de passageiros, acessível a toda à população, com itinerários e preços fixados pelo poder público.

**Art. 50°** São serviços de transporte:

- I – Transporte Público Coletivo - serviços de ônibus municipal e intermunicipal;
- II – Transporte por Bicicleta - bicicleta pública;
- III – Transporte Público Individual - serviços de táxis;
- IV – Transporte Escolar - serviços de transporte escolar;
- V – Transporte de Carga - serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias.

**Art. 51°** São Componentes do Sistema Municipal de Transporte coletivo:

- I - Veículos que realizam os serviços de transporte público coletivo;
- II - Pontos de parada, estações de transferência e terminais de integração;
- III - Vias por onde circulam os veículos que realizam os serviços de transporte público coletivo;
- IV - Pátio de manutenção e estacionamento dos veículos;
- V - Instalações e edificações de apoio ao sistema.

22

AVENIDA ÁGUAS DE SÃO PEDRO, 447 – VILA PAULICÉIA/SP – FONE/FAX: (11) 2099-6989

**SEÇÃO I**  
**TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO**

**Art. 52°** O transporte público coletivo urbano é o serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público, sendo esta a modalidade preferencial de deslocamento motorizado utilizado pela população do município.

**SUBSEÇÃO I – DAS DIRETRIZES**

**Art. 53°** Considera-se que a operação para os serviços de Transporte Público Coletivo, a gestão e a fiscalização dos serviços de transporte público municipal é competência executiva da Prefeitura Municipal, em consonância com o artigo 30 da Constituição Federal.

**Art. 54°** São diretrizes do transporte público coletivo:

- I - incentivar o uso do transporte público municipal nas viagens municipais;
- II - adotar medidas para desestimular o uso do transporte individual para realização das viagens internas ao município;
- III - garantir a cobertura espacial e temporal adequadas para atendimento do maior número de usuários possível;
- IV - propor a hierarquização da rede de transporte coletivo local e intermunicipal visando a racionalização do sistema;
- V - viabilizar uma gestão inteligente da circulação e do transporte público coletivo;
- VI - modernizar os sistemas de informação relacionados ao transporte público coletivo;
- VII - promover uma política tarifária voltada a proporcionar uma maior inclusão social;
- VIII - promover, dentro de suas atribuições, a buscar por fontes alternativas de energia, menos poluidoras e com recursos abundantes.

23

AVENIDA ÁGUAS DE SÃO PEDRO, 447 – VILA PAULICÉIA/SP – FONE/FAX: (11) 2099-6989

**IX** - realizar estudos que permitam o pleno conhecimento do funcionamento da rede de transporte de Cajamar, para posterior elaboração de certame licitatório visando o adequado atendimento das diretrizes estabelecidas neste artigo.

**SUBSEÇÃO II – DAS AÇÕES PRIORITÁRIAS**

**Art. 55°** São ações prioritárias do transporte público coletivo:

- I – iniciar, no prazo máximo de cinco anos, a contar da data de publicação desta lei, o processo para contratação visando a elaboração de estudos como: Pesquisa Origem-Destino, Pesquisa visual de carregamento e Pesquisa de embarque/desembarque necessárias para subsidiar a elaboração de Plano municipal de transporte, e outros que se façam necessários.
- II – elaborar, no prazo de um ano após a finalização dos estudos, o Plano Municipal de Transporte de Cajamar.
- III – promover processo de licitação para regularizar os contratos dos serviços de transporte público coletivo municipal, em atendimento às exigências da Lei Federal nº 8.987/95, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, e das diretrizes estabelecidas no artigo 54 desta lei. Tal edital do processo de licitação, a ser detalhado, deverá prever entre outros aspectos:
  - a) ampliação e melhoria da frota para atender a configuração da rede futura (incluindo micro-ônibus e ônibus), em conformidade com os requisitos de segurança, conforto e acessibilidade universal;
  - b) integração física, operacional e tarifária dos sistemas de transporte local;
  - c) adoção de sistema de controle operacional por GPS ou similar, garantindo à Prefeitura condições de acesso as informações de forma independente da vontade das empresas operadoras;
  - d) definição de uma política tarifária para o transporte público local, considerando a utilização de descontos, subsídios e desoneração tarifária, para atender demandas específicas, como: idosos, estudantes e pessoas com necessidades especiais;

24

AVENIDA ÁGUAS DE SÃO PEDRO, 447 – VILA PAULICÉIA/SP – FONE/FAX: (11) 2099-6989

**SEÇÃO II**  
**TRANSPORTE POR BICICLETA**

**Art. 56°** O transporte por bicicletas será incentivado pelo Poder Público Municipal, através da adoção do Sistema Cicloviário Municipal, com a previsão de rotas estruturantes desta modalidade.

**Art. 57°** O sistema cicloviário deverá garantir e atender os seguintes objetivos:

- I - a inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos devendo ser abordado como elemento para a implantação do conceito de Mobilidade Urbana Sustentável e como forma de redução do custo da mobilidade das pessoas;
- II - a integração aos modos coletivos de transporte, através da construção de bicicletários e/ou paraciclos junto às estações de transferência.

25



**Art. 58°** Nas vias urbanas de pista dupla a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

### SEÇÃO III TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL (TÁXI)

**Art. 59°** O serviço de transporte público individual (táxi) é o serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

**Art. 60°** Caracteriza-se, o serviço público remunerado prestado a passageiro, com destinação única e não sujeito a delimitação de itinerário.

**Art. 61°** Configura-se igualmente ao serviço público coletivo e, por isso, sujeito a concessão, permissão ou autorização do Poder Público Municipal.

**Art. 62°** O transporte público individual deverá satisfazer além das exigências previstas na Lei Federal nº 9.503/97 - Código de Trânsito Brasileiro, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos através de normatização específica.

### SEÇÃO IV TRANSPORTE ESCOLAR

**Art. 63°** Caracteriza-se como transporte escolar, o serviço público ou privado, fretado a passageiro ou grupo, em número limitado a capacidade do veículo transportador, voltado à locomoção de estudantes entre suas residências e os estabelecimentos de ensino.

26

AVENIDA ÁGUAS DE SÃO PEDRO, 447 - VILA PAULICÉIA/SP - FONE/FAX: (11) 2099-6999



**Art. 64°** O transporte escolar de caráter público, quando não executado diretamente pelo Poder Público, poderá ser terceirizado mediante processo licitatório público.

**Art. 65°** O transporte escolar privado ficará sujeito às exigências previstas na Lei Federal nº 9.503/97 - Código de Trânsito Brasileiro, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos através de normatização municipal específica.

**Art. 66°** Aos veículos de transporte escolar poderão ser regularizados espaços de parada específicos sobre a via pública não sendo aceitas condições de restrição, exclusividade ou privatizantes do seu uso.

27

AVENIDA ÁGUAS DE SÃO PEDRO, 447 - VILA PAULICÉIA/SP - FONE/FAX: (11) 2099-6999



### SEÇÃO V TRANSPORTE DE CARGA

**Art. 67°** Caracteriza-se como transporte urbano de cargas o serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias.

**Art. 68°** O Transporte de cargas e mercadorias no município divide-se, em relação aos seus deslocamentos, entre:

I - Tráfego de carga de passagem, com origem ou destino fora do município, mas que utiliza seu sistema viário para como itinerário;

II - Tráfego de carga municipal, que objetiva ascender em algum ponto do município ou dele sair;

§ 1° Ao Tráfego de carga de passagem deverá ser imposto limites de circulação segundo as características do veículo de carga, restringindo seus itinerários sendo direcionado, para o sistema estruturante e, preferencialmente, para o anel viário local proposto.

§ 2° Ao Tráfego de cargas municipal deverá ser estipulado limites de horários segundo entendimento do órgão gestor.

**Art. 69°** As áreas especialmente adensadas ou de caráter polarizador, deverão ter o acesso de veículos controlado, considerando o seu tamanho, peso, grau de emissão de poluentes, grau de periculosidade da carga e impacto sobre as atividades locais, e serão regulamentadas por Decreto Municipal.

**Art. 70°** Nas áreas especialmente adensadas poderão ser criadas, vagas de estacionamento regulamentado destinadas exclusivamente para carga e descarga.

**Art. 71°** As previsões de ampliação da malha viária municipal deverão considerar alternativas para o transporte de cargas nos diversos lugares da cidade.

28

AVENIDA ÁGUAS DE SÃO PEDRO, 447 - VILA PAULICÉIA/SP - FONE/FAX: (11) 2099-6999



**Art. 72°** Poderão ser previstas estações de transbordo de mercadorias para veículos compatíveis com aquele tráfego.

**Art. 73°** Poderá ainda ser padronizado, por Decreto Municipal, o tipo de veículo de carga urbana não-motorizado que poderá circular livremente nas áreas restritas, de acordo com as regras estabelecidas pelo Poder Público.

### TÍTULO V CONTROLE SOCIAL

#### CAPÍTULO I DO FUNDO E CONSELHO DE MOBILIDADE URBANA

**Art. 74°** Fica designado o Fundo de Trânsito, elemento na peça orçamentária, visando dar maior transparência para a destinação dos recursos oriundos das multas de trânsito arrecadadas pelo município.

**Art. 75°** Quando no momento da licitação do sistema de transporte, poderá ser prevista ainda a criação de um segundo fundo (Fundo de Transportes) que receberá os recursos provenientes da taxa de gerenciamento sobre o sistema de transporte, a ser pago pelo gerenciador conforme previsão em edital.

**Art. 76°** Ambos os fundos deverão ser acompanhados por um Conselho de Mobilidade, previsto nesta lei, que poderá exercer papel de influência sobre as decisões do órgão gestor.

**Art. 77°** Fica instituído o CoMob - Conselho de Mobilidade Urbana de Cajamar, com o objetivo de realizar o monitoramento da Política Municipal de Mobilidade Urbana.

**Art. 78°** Caberá ao CoMob as seguintes atribuições:

29

AVENIDA ÁGUAS DE SÃO PEDRO, 447 - VILA PAULICÉIA/SP - FONE/FAX: (11) 2099-6999





- I - Acompanhar as principais ações do órgão gestor, opinando sobre o andamento das mesmas;
- II - Avaliar balanço anual relativo à implantação da Política Municipal de Mobilidade Urbana e seus resultados;
- III - Acompanhar o balanço mensal com os gastos oriundos do Fundo de Trânsito e demais fundos eventualmente criados pelo órgão gestor;
- IV - Auxiliar, dentro de suas atribuições, as campanhas educativas de trânsito desenvolvidas pelo órgão gestor;
- V - Dar publicidade, dentro de sua área de atuação, das ações desenvolvidas pelo órgão gestor;
- VI - Propor o desenvolvimento de ações de mobilidade, inseridas nas variadas áreas que engloba o tema;
- VII - Elaborar e aprovar seu Regimento Interno, a partir de proposta encaminhada pela Prefeitura Municipal.

**TÍTULO VI**  
**DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS**

Art. 80ª Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.