CÂMARA MUNICIPAL DE INDAIATUBA

ESTADO DE SÃO PAULO

Identificação da Norma

LEI ORDINÁRIA Nº 6821/2017

Ementa

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.

Data da Norma	Data de Publicação	Veículo de Publicação
09/11/2017	**20/11/2017**	**Imprensa Oficial do Município**

Matéria Legislativa

Projeto de Lei nº 227/2017 - **Autoria: EXECUTIVO MUNICIPAL**

Histórico de Alterações

Data da Norma	Norma Relacionada	Efeito da Norma Relacionada
05/12/2022	Lei Complementar nº 92/2022	Norma correlata

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE INDAIATUBA

SECRETARIA GERAL DO MUNICÍPIO
ASSESSORIA TÉCNICA LEGISLATIVA

Aut. Nº 161/17
P.L. Nº 227/17
Publ.: 20/11/17 - PAG. 01

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE INDAIATUBA

SECRETARIA GERAL DO MUNICÍPIO
ASSESSORIA TÉCNICA LEGISLATIVA

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

Ação 2 - Ampliação da rede ciclável consolidada (trechos prioritários)
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

Programa	Ação
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