PREFEITURA MUNICIPAL DE PIEDADE
CHEFIA DE GABINETE
Praça Raul Gomes de Abreu, 200 - Centro - Piedade - SP
CEP. 18.170-000 - Telefone (15) 3244-8400
E-mail: gabinete@piedade.sp.gov.br

Ofício Seg. 108/2020

Piedade, 07 de outubro de 2020.

Senhor Presidente:

Temos a elevada honra de submeter a Vossa Excelência, e aos seus dignos pares, o presente Projeto de Lei n.º 39/2020, institui o Plano de Mobilidade Humana Sustentável do Município de Piedade e dá outras providências.

Assim, solicitamos a apreciação do presente projeto de lei, na forma do artigo 42 da Lei Orgânica do Município – LOM, de 5 de abril de 1990.

Valemo-nos do ensejo para renovar a Vossa Excelência, assim como aos nobres dignos Vereadores, que honram e dignificam esta Egrégia Casa Legislativa, a nossa manifestação de elevado apreço e consideração.

Atenciosamente,

José Tadeu da Resende
Prefeito Municipal

Exmo. Sr.
Daniel Dias de Moraes.
D.D Presidente da
Câmara Municipal de Vereadores de
Piedade – SP

Câmara Municipal de Piedade
PROTOCOLO GERAL 598/2020
Data: 13/10/2020 - Horário: 10:14
Legislativo

PREFEITURA MUNICIPAL DE PIEDADE
CHEFIA DE GABINETE
Praça Raul Gomes de Abreu, 200 - Centro - Piedade - SP
CEP. 18.170-000 - Telefone (15) 3244-8400
E-mail: gabinete@piedade.sp.gov.br

Mensagem projeto de lei 39/2020

Tenho a honra de submeter, por intermédio de Vossa Excelência, à apreciação dessa Egrégia Câmara Municipal, o Projeto de Lei em anexo, Institui o Plano de Mobilidade Humana Sustentável do Município de Piedade e dá outras providências.

A mobilidade urbana é considerada um dos principais desafios de gestão das cidades na atualidade, considerando o crescente índice populacional.

O desenvolvimento de um Plano de Mobilidade Humana Sustentável trata-se de uma ação complexa, uma vez que, o Plano deve propor soluções para questões que por muito tempo foram fomentadas pelo modelo de desenvolvimento urbano brasileiro, o qual não induzia o crescimento com equidade e sustentabilidade, e, os locais de trabalho e lazer se concentram nas zonas mais centrais enquanto a maior parte da população reside em áreas distantes.

A elaboração deste Plano de Mobilidade Urbana foi baseada nos conceitos de Mobilidade Humana Sustentável considerando: foco nas pessoas, acessibilidade e qualidade de vida, importantes atores ativamente envolvidos no processo, planejamento multidisciplinar, combinação de infraestrutura, mercado, serviços, informações e promoção, aumento gradual de eficiência e otimização, avaliação periódica de impactos e elaboração de um processo de aprendizado.

Para a construção do Plano foram realizadas Pesquisas e levantamento de informações, Diagnósticos e Prognósticos, foram realizadas reuniões com os agentes envolvidos, para coletar as
informações básicas para subsidiar as análises técnicas, além de levantamento da legislação, aplicação de questionários, realização de relatórios de campo, a partir dos quais foram mapeados os principais pontos de atenção do Sistema de Mobilidade Humana de Piedade.

Houve também a participação popular através da aplicação de questionários, reuniões temáticas e setoriais. O processo participativo foi associado ao técnico através dos diagnósticos, reuniões propositivas e de sistematização

Assim solicitamos a análise por essa E. Casa de Leis levando à discussão à Vossa Procuradoria Jurídica, Comissões e Plenário.

Prefeitura Municipal de Piedade, em 07 de outubro de 2020

José Tadeu de Resende
Prefeito Municipal

PREFEITURA MUNICIPAL DE PIEDADE
CHEFIA DE GABINETE
Praça Raul Gomes de Abreu, 200 - Centro - Piedade - SP
CEP. 18.170-000 - Telefone (15) 3244-8400
E-mail: gabinete@piedade.sp.gov.br

Projeto de Lei 39/2020

"Institui o Plano de Mobilidade Humana Sustentável do Município de Piedade e dá outras providências."

JOSÉ TADEU DE RESENDE, Prefeito do Município de Piedade, Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, na forma do artigo 2º, inciso I, da Lei Orgânica do Município, faz saber que o Legislativo aprovou e ele promulga a seguinte Lei:

TITULO I – DOS FUNDAMENTOS

Art. 1º Em atendimento ao disposto no artigo 24 da lei federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, fica aprovado o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Município de Piedade, nos termos dispostos na presente lei.

Parágrafo único: O Plano de Mobilidade Humana Sustentável Municipal é o instrumento para a efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável.

Art. 2º A Política Municipal de Mobilidade Humana tem como objetivo contribuir para a melhoria da qualidade de vida das pessoas, servindo como instrumento de planejamento e gestão municipal.

Parágrafo único: Todas ideias construídas através do Plano de Mobilidade Urbana do Município serão válidas através de uma conscientização e de um exercício pratico da cidadania, com resultados positivos para transformação da mobilidade humana.

Art. 3º A visão da Política Municipal de Mobilidade Humana é incentivar e criar mecanismos para subsidiar o transporte coletivo e/ou não motorizados, organizando o uso do espaço público priorizando as pessoas através de investimentos em políticas públicas e de conscientização.

TITULO II – DAS DEFINIÇÕES

Art. 4° Para os fins desta Lei, considera-se:

I - Acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomias nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;
II - Código de Obras – Lei Municipal nº. Lei nº 3939 de 26 de junho de 2008 e suas alterações;
III - mobilidade humana: condição, forma e estratégia em que se realiza o deslocamento de pessoas no espaço público e privado no município;
IV - mobilidade humana sustentável: objetivo máximo de tornar toda forma de deslocamento sustentável ecologicamente e financeiramente.
V - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;
VI - modos de transporte ciclo ativos ou não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;
VII - PDMP: Plano Diretor Municipal de Piedade;
VIII - Plano de Mobilidade Humana Sustentável - PMHS.

TITULO III - DOS PRINCIPIOS E DIRETRIZES

CAPITULO I - DOS PRINCÍPIOS DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE HUMANA

Art. 5º São princípios gerais que fundamentam a Política Municipal de Mobilidade Humana Sustentável:

I - priorização do pedestre, do transporte não motorizado e do transporte coletivo;
II - eficiência e eficácia na prestação dos serviços prestados à população;
III- acessibilidade universal;
IV - promoção da qualidade de vida;
V - proteção ambiental;
VI - Justiça social;
VII - equidade de direitos; e
VIII - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Estadual e Nacional de Mobilidade Urbana.

Parágrafo único: são princípios específicos deste Plano, conforme Anexo I - Os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável da ONU, os indicadores da norma 37120 do desenvolvimento sustentável nas comunidades e as orientações do Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável – DOTS.

CAPITULO II - DAS DIRETRIZES DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE HUMANA

Art. 6º A Política Municipal de Mobilidade Humana Sustentável possui as seguintes Diretrizes gerais

I – Segurança e Circulação Viária;
II – Gestão Democrática, sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica;
III – Acessibilidade universal e principalmente para Pessoas Com Deficiência (PCD);
IV – Transporte Ciclo ativos (transporte não motorizado);
V – Transporte Público e Coletivo;
VI – Integração dos Modos públicos e privados;
VII – Polos Geradores de Tráfego;
VIII - Restrição do uso do automóvel, circulação restrita e controlada, estacionamentos;
IX – Instrumento de Financiamento da Mobilidade urbana e da Infraestrutura;
X - Inovação.

Seção I - Segurança e Circulação Viária;

Art. 7º A diretriz segurança e circulação viária possui o objetivo geral de garantir a segurança viária de modo geral a todos os integrantes do sistema.

Parágrafo único: são objetivos específicos a criação de mecanismos que irão garantir a circulação viária de forma segura, aumentando a eficácia dos métodos a ser implantados.

Art. 8º Para melhoria da diretriz segurança e circulação viária serão realizadas as seguintes ações:

Praça Raul Gomes de Abreu, 200 - Centro - Piedade - SP
CEP. 18.170-000 - Telefone (15) 3244-8400
E-mail: gabinete@piedade.sp.gov.br

I - Aumento do efetivo de fiscalização do trânsito:

a) Aumento do efetivo de fiscalização do trânsito, de 2 para 7 agentes, e após, de 7 para 15 agentes, divididos em turno.
b) Criação efetivo de fiscalização do transporte coletivo, a ser composto por 2 agentes;

II - Criação de hierarquia de transportes, nela incluído o motorizado, o não motorizado; e os pedestres, com priorização do modal "a pé", devendo:
a) elaborar projeto para subdivisão dessa hierarquia viária;
b) regulamentar legislação para prever essas hierarquias nos futuros projetos urbanos.

III – Revisão das sinalizações horizontais e verticais, com os seguintes parâmetros:
a) desenvolver projeto para adequação de todos os sistemas de segurança (lombada, faixas elevadas, sonorizadores, etc)
b) implantar projeto dos sistemas de segurança viária

IV – Apresentação de Estudos para os seguintes cruzamentos e rotatórias:
a) Acesso da Rua Capitão Moraes com SP 079, km 103 (Policia Rodoviária)
b) Rotatória Praça da Bandeira
c) Cruzamento Rua Capitão Moraes X Rua Francisco Antonio Correa
d) Cruzamento Rua Gal Waldomiro de Lima X Rua Capitão Moraes
e) Acesso da Rua Benedito Xavier de Oliveira para Via Antonio Leite de Oliveira
f) Cruzamentos (Rua Petrolândia, Rua Chosako Nohama, Rua Francisco Antonio Correa e Estrada dos Lavradores)
g) Cruzamentos (Via Antônio Leite de Oliveira, Avenida Amazonas, Rua Laureano Pereira de Camargo)
h) Cruzamento Rua Capitão Moraes X Rua Vinte de Maio
i) Rotatória da Rua Simão Vieira X SP 250
j) Cruzamento da SP 079 X Estrada Municipal Giacomo Bassi
k) Cruzamento Avenida Tenente Procópio Tenório X Rua Quintino de Campos X Rua Armando Salles
l) Cruzamento Rua Quintino de Campos X Rua Nelson da Silva
m) Cruzamento SP 250 (Entrada Bairro dos Ortizes - Radar)

V - Implantar sistema de segurança para declive (Trevo da Usininha)

VI - Alterar Projeto Trevo da Usininha

VII - Núcleos Rurais Urbanizados merecem estudos para os acessos as SP (Miguel Russo, Jurupará, Caetezal, Roseira, Ribeirão Grande, entre outros)

VIII - Criar sistema de fiscalização e monitoramento viário por câmeras

IX – Implementar um sistema de rua com mão única na rua Cônego José Rodrigues de acordo com o plano funcional da SP 250 realizado pelo DEP.

Art. 9º Para colaborar com a medição da implementação das ações descritas acima, além das próprias ações, usaremos os seguintes indicadores:

I - Melhorias em cruzamentos/rotatórias;
II - Sistema de Monitoramento Integrado;
III - Atualização do Plano Diretor Municipal;
IV - Atualização da Lei de Parcelamento do Solo;
V - Sinalização completa;
VI - Intervenção no entorno das praças.

Seção II – Da Gestão Democrática, Sistemática de Avaliação, Revisão e Atualização Periódica.

Art. 10. A diretriz gestão democrática, operacionalizada consoante disposto no art. 37, envolve a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica e possui o objetivo geral de incluir a participação da sociedade junto ao município para alcance dos preceitos desta norma.

Parágrafo único: É objetivo específico desta diretriz a criação de conselhos e ações que visualizem a integração de ideias com a participação efetiva da comunidade em meio físico e virtual.

Art. 11. Para melhoria da diretriz gestão democrática, sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica serão realizadas as seguintes ações:

I - Conselho Municipal de Mobilidade Humana Sustentável, com indicação de nomes para sua composição e elaboração de Decreto regulamentador.

II – Introdução do Plano de Mobilidade Urbana Calendário de Ações sobre o Trânsito, alinhado ao cronograma anual de ações educativas estipuladas pelo Denatran;

III - Integração de entidades de classe, do terceiro setor e conselhos, dentre outras, nas Ações de Trânsito;

IV- Criação de canais de comunicação com a comunidade, em especial:

a) o uso da tecnologia para alcance das sugestões/reclamações dos munícipes com maior agilidade, criando espaços no site oficial e/ou redes sociais para manifestações;

b) a realização de reuniões em Bairros que não possuem acesso à internet, com representantes do poder público para coleta de informações;

c) abertura de fóruns de troca de ideais em escolas, com participação de alunos do ensino médio;

d) Criação enquetes e pesquisas periódicas sobre a satisfação do munícipe sobre diversas áreas.

Art. 12. Para colaborar com a medição da implementação das ações descritas acima, além das próprias ações, usaremos os seguintes indicadores:

I- Criar o Conselho Municipal de Mobilidade Humana Sustentável;
II- Institucionalização do Seminário anual;
III- Pesquisas/enquetes de satisfação anual;
IV- Criar e integrar um calendário anual de Mobilidade Humana Sustentável com Meio Ambiente; e
V- Criação da estratégia de planejamento da cidade polinucleada.

Seção III - Acessibilidade universal e principalmente para Pessoas Com Deficiência – PCDs.

Art. 13. A diretriz acessibilidade universal possui o objetivo geral de garantir a livre circulação dos PCDs a todos os polos geradores de viagem e demais áreas de interesse comum.
Parágrafo único: são objetivos específicos:
a) revisar cada ponto associado a acessibilidade;
b) regulamentar a padronização do direito ao acesso às áreas de convivência comum.

Art. 14. Para melhoria da diretriz acessibilidade universal, serão realizadas as seguintes ações:

I- Implantação de acessibilidade nas vias, na forma da lei, com atenção aos seguintes aspectos:

a) ampliação do número de rampas de acesso e faixas de travessia elevada;
b) reavaliação dos pontos de iluminação pública em vias e espaços públicos para maior segurança;
c) inclusão semáforos sonoros;
d) inclusão de placas indicativas em braile nas principais áreas do município;

II - Implantação de acessibilidade no transporte coletivo;
III – Criação de regulamentação para padronização das calçadas (modelo e aplicação), considerando as características de uso do entorno e da hierarquia viária, prevendo áreas de drenagens;
IV – Criação parcerias com Universidades para a implantação de novas tecnologias de calçamento e acessibilidade;
V - Criação campanhas educativas para a conscientização das limitações de cada indivíduo e respeito mútuo.

Art. 15. Para colaborar com a medição da implementação das ações descritas acima, além das próprias ações, serão usados os seguintes indicadores:

I- Rampas de acesso e travessia elevada;
II- Acessibilidade no transporte coletivo;
III- Implementação de Iluminação em LED;
IV- Sinais sonoros e;
V- Sinalização de Pessoas com Deficiência.

Seção IV – Transporte Ciclo Ativos – Transporte não motorizado

Art. 16. A diretriz transporte ciclo ativos - não motorizado - tem como objetivo geral incentivar o uso de meios de locomoção sustentáveis e não ou menos poluentes.
Parágrafo único: são objetivos específicos desta diretriz:

a) modificar padrões culturais a médio/longo prazo;
b) realizar campanhas de incentivo e movimentos para o uso de transporte não motorizado;
c) Conscientizar a sociedade em geral com campanhas permanentes.

Art. 17. Para melhoria da diretriz transporte ciclo ativos, serão realizadas as seguintes ações
I - Implantação de ciclofaixas nas Marginais Rio Pirapora e Ribeirão dos Cotianos, com aproximadamente 5 km;
II - Implantação de ciclovias, nos seguintes logradouros:
a) Via Antonio Leite de Oliveira, Marginal Rio Pirapora, Marginal Ribeirão dos Cotianos, Estrada dos Lavradores, Saladino de Araújo Leite;
b) Rodovia SP 079 (Vila Moraes) e Rodovia SP 250;
c) Estradas vicinais pavimentadas.
III – Regulamentação do uso da ciclovia e dos transportes não motorizados;
IV - Criação campanhas para incentivo para locomoção de transportes não motorizados;

V - Incentivo ao cicloturismo no município;
VI - Criação de bolsões de estacionamento para transportes não motorizados (públicos e privados);
VI – Regulamentação do Transporte Compartilhado, por meio de bicicletas elétricas públicas, entre outros modais, que podem ser utilizadas por todos os munícipes, dentro do limite do município e de forma gratuita;
VII – Inserção do ciclismo nos eventos municipais, principalmente em escolas, como forma de incentivo ao esporte, com acompanhamento de profissionais na área.

Art. 18. Para colaborar com a medição da implementação das ações descritas acima, além das próprias ações, usaremos os seguintes indicadores:

I- Implantação de ciclofaixas;
II- Implantação de ciclovia;
III- Bicicletários públicos;
IV- Ciclo ativos – patinetes;
V- Regulamentação dos Ciclo Ativos; e
VI- Sinalização nas estradas vicinais.

Seção V – Transporte Público e Coletivo

Art. 19. A diretriz transporte público e coletivo tem como objetivo de adequar o sistema público de transporte e implementar facilitadores para seu desenvolvimento.
Parágrafo único: são objetivos específicos:

a) realizar estudos e testes para melhor atender aos bairros centrais e periféricos;
b) criar incentivos ao uso do transporte coletivo.

Art. 20. Para melhoria da diretriz transporte público e coletivo, serão realizadas as seguintes ações:

I- Realização de estudos do uso de meios de transportes menores mais frequentes e com maior abrangência;
II – Criação de novas linhas, itinerários e horários;
III – Divulgação de linhas, itinerários e horários, nos pontos de ônibus e no interior dos veículos;
IV – Disponibilização de aplicativos e uso de equipamentos para divulgação das linhas, itinerários e horários;
VI – Abrangência de áreas rurais, com priorização do acesso de todos aos locais de convivência comum;
VII - Criação de incentivos para uso do transporte coletivo;
VIII – Disponibilização de faixa exclusiva de ônibus urbanos na área central e marginais;
IX – Criação de transportes alternativos integrando transportes urbanos e turísticos;

X - Criação de pontos concentradores para embarque e desembarque, em especial, terminais fechados na área central, com parceria pública/privada;
XI - Restrição das áreas de estacionamento de veículos individuais na área central;

XII - Implantação e realização de manutenção de abrigos de espera em paradas de transporte coletivo na zona rural;
XIII – Criação de Lei regulamentadora do transporte compartilhado no município.

XIV - Criação de regulamento sobre transporte coletivo, com definição de idade máxima da frota e estabelecimento de pesquisas periódicas de satisfação dos usuários do transporte público.
XV - Criação metas para transporte coletivo, dentre as quais, o alcance de 20.000 passageiros diários.

Art. 21. Para colaborar com a medição da implementação das ações descritas acima, além das próprias ações, usaremos os seguintes indicadores:

I - Idade média e máxima da frota do transporte coletivo;
II - Implementação dos terminais principais;
III - Implantação da divulgação e comunicação do sistema de operação do Transporte Coletivo;
VI - Implantação de Corredores exclusivos de ônibus;
V - Implantação de corredores seletivos de ônibus; e
VI - Número de usuários.

Seção VI – Integração dos Modos Públicos e Privados

Art. 22. A diretriz integração dos modos públicos e privados tem como objetivo geral criar formas para unificar modos de pagamento e informações.

Parágrafo único: É objetivo específico incentivar a utilização de formas de transporte combinadas, de forma a garantir a opção do coletivo acima do individual.

Art. 23. Para melhoria da diretriz integração dos modos públicos e privados, serão realizadas as seguintes ações:

I - Criação de bolsões de estacionamento de veículos não motorizados em:
a) Terminal Rodoviário, Prefeitura, Rua Capitão Antônio Parada;
b) Marginal Rio Pirapora, Rua Capitão Antonio Loureiro;
c) Cotianos;
d) Escolas municipais e estaduais de grande porte;
e) Demais prédios públicos;
f) Prédios comerciais privados (parcerias);
g) Futuros terminais de transporte coletivo.

II - Exigir que porcentagem dos estacionamentos privados seja reservada à criação de bolsões para estacionamento de veículos não-motorizados (legislação).

III - Incentivos pela prefeitura ao uso de tecnologias, em especial, proceder estudos para uso de bilhete unificado com cobrança eletrônica de passagens.

Art. 24. Para colaborar com a medição da implementação das ações descritas acima, além das próprias ações, usaremos os seguintes indicadores:

I - Criação de bolsões de estacionamento;
II - Atualização da Legislação do Plano Diretor;
III - Implementação do bilhete integrado; e
IV - Racks de integração.

Seção VII – Dos Polos Geradores de Tráfego

Art. 25. A diretriz dos polos geradores de tráfego tem como objetivo geral flexibilizar pontos que interfiram diretamente na mobilidade urbana.

Parágrafo único: O objetivo específico é descentralizar pontos de atendimento com grande aglomeração de pessoas, criando formas de alcançar a todos de forma rápida e eficaz.

Art. 26. Para melhoria da diretriz integração dos modos públicos e privados, serão realizadas as seguintes ações:

I - Criar pontos livres próximo a polos geradores para transporte regulamentado e/ou transporte compartilhado.
II - Regulamentar a carga e descarga nos pólos geradores;
III - Regulamentar a circulação próxima aos pólos geradores.
IV - Modificar o Plano Diretor quanto ao zoneamento comercial na área central, com a criação de corredores de desenvolvimento comerciais em áreas de expansão do município.
V – Flexibilizar o horário de atendimento de repartições públicas e escolas, em especial, na alternando a entrada e saída de alunos nas escolas municipais e das escolas Estaduais;
VI - Criar postos de atendimento público descentralizados.
VII - Alterar localização do Terminal Rodoviário Municipal que possibilite sua ampliação.

Art. 27. Para colaborar com a medição da implementação das ações descritas acima, além das próprias ações, usaremos os seguintes indicadores:
I- Criação de pontos livres;

II- Necessidade de elaboração do Decreto para carga e descarga;
III- Necessidade de elaboração do Decreto para Estudo de Impacto de Vizinhança;
IV- Postos descentralizados.

Seção VIII – Restrição do uso do automóvel, circulação restrita e controlada, estacionamentos.

Art. 28. A diretriz restrição do uso do automóvel, circulação restrita e controlada, estacionamentos tem como objetivo geral criar e/ou modificar a legislação vigente.

Parágrafo único: são objetivos específicos:

I - restringir áreas de ocupação de solo, criando formas de melhor atender à demanda;
II - Regulamentar áreas de circulação restrita para garantir maior fluidez de pedestres e veículo motorizados ou não, criando um convívio harmonioso entre todos.

Art. 29. Para melhoria da diretriz restrição do uso do automóvel, circulação restrita e controlada, estacionamentos, serão realizadas as seguintes ações:
I - Regulamentação do uso de áreas para lazer e comércio recreativo de uso comum, com as seguintes ações:
a) implantação e padronização do uso de áreas contíguas às calçadas como espaços compactos de convivência comum;
b) regulamentação do uso das vagas de estacionamento;
c) regulamentação do fechamento de ruas para uso de lazer;

II – Restrição, de forma eficaz, da carga e descarga na área central, com o aumento a área da restrição e extensão do horário não permitido;
III- Criação de restrições de acesso a área central em determinados horários;
IV – Regulamentação de portos secos para diminuição de caminhões de grande porte na área central;
V - Incentivos a criação de estacionamentos próximos aos polos geradores, com as seguintes ações:
a) disponibilizar áreas públicas para estacionamento a serem exploradas por entidades;
b) instituir o IPTU progressivo como forma de favorecimento à criação de estacionamentos privados;
VI - Modificar a Lei de estacionamento rotativo (Zona Azul);
VII - Determinar o fechamento de ruas para transformação em calçadões e/ou aumento de calçadas e estreitamento das pistas de rolamento, priorizando o pedestre.

Art. 30. Para colaborar com a medição da implementação das ações descritas acima, além das próprias ações, usaremos os seguintes indicadores:
I- Atualizar a legislação da Zona Azul;
II- Criar legislação para a rua do lazer e;
III- Implementar os Instrumentos do Estatuto da Cidade.

Seção IX - Instrumento de Financiamento da Mobilidade urbana e da Infraestrutura.

Art. 31. A diretriz instrumento de financiamento da mobilidade urbana e da infraestrutura tem como objetivo geral criar parcerias entre iniciativas públicas e privadas para garantir a mobilidade.
Parágrafo único: É objetivo específico criar métodos de incentivos fiscais, gerando formas de implantar estruturas que beneficiarão à segurança, disponibilizando informação e geração de demanda.

Art. 32. Para melhoria da diretriz instrumento de financiamento da mobilidade urbana e da infraestrutura, serão realizadas as seguintes ações:

I - Criação do Fundo de Mobilidade Urbana, com os seguintes parâmetros:
a) reversão dos recursos provenientes da arrecadação com estacionamento rotativo (Zona Azul) para subsídio do transporte público e transportes não motorizados;

b) Reversão ao Fundo os recursos oriundos da publicidade em vias públicas (outdoors, faixas, painéis, entre outros).
II – Promoção de incentivos para a iniciativa privada, na criação de terminais e/ou paradas de ônibus, nos seguintes termos:
a) implantar terminais e/ou paradas de ônibus de transporte coletivo na área central e marginais;
b) regulamentar o uso dos terminais e/ou paradas de ônibus como espaço publicitários em contrapartida à manutenção dos mesmos pela iniciativa privada.
III – Formatação de parcerias com empresas de tecnologia em infraestrutura e mobilidade.

Art. 33. Para colaborar com a medição da implementação das ações descritas acima, além das próprias ações, usaremos os seguintes indicadores:
I- Atualização da Legislação da Zona Azul;
II- Atualizar o Código Tributário e;
III- Regulamentar o uso da publicidade nos equipamentos e mobiliários público

Seção X – Inovação.

Art. 34. A diretriz inovação tem como objetivo geral atualizar a legislação para a tecnologia disponível visando facilitar o deslocamento das pessoas e melhorar a qualidade de vida do cidadão.
Parágrafo único: são objetivos específicos:
I - tornar a legislação mais flexível;
II - incorporar as inovações na agenda municipal;
III - adaptar os espaços públicos para acolher mudanças.

Art. 35. Para melhoria da diretriz inovação, serão realizadas as seguintes ações:
I – Utilizar aplicativos disponíveis para melhorar a administração do sistema de planejamento da mobilidade humana e dar liberdade de escolha ao usuário.
II – Acolher os 17 (dezessete) objetivos do desenvolvimento sustentável disponíveis que compõe a agenda 2030 da Organização das Nações Unidas.
III - Utilizar pelo menos 4 (quatro) dos 22 (vinte e dois) indicadores da norma 37120 Norma Brasileira do Desenvolvimento Sustentável das Comunidades, quais sejam: Meio Ambiente, Recreação, Transporte e Planejamento Urbano.

IV – Acolher, como princípio de planejamento territorial sustentável, os 8 princípios do Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável – DOTS e suas métricas para análise, quais sejam: Conectar, adensar, misturar, compactar, caminhar, pedalar, transporte público e mudar.
V- Acolher as novas fontes de energia alternativa e implementa-las, sempre que necessário nos elementos e modos de transporte inseridos neste plano.
VI – Promover a equidade no espaço público, entendendo a rua como um projeto completo de intervenção.

Art. 36. Para colaborar com a medição da implementação das ações descritas acima, além das próprias ações, usaremos os seguintes indicadores:

I - Implementação dos 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável;
II - Indicadores da ISO 37.120 e;
III - Inserção das Energias Alternativas nos equipamentos públicos.

TITULO IV
DA GESTÃO DEMOCRÁTICA E DOS MECANISMOS DE PARTICIPAÇÃO COMUNITÁRIA

Art.37 A gestão democrática tem como objetivo estabelecer uma relação entre a Administração Pública e a população, construída com base na democracia comunitária e na cidadania, assegurando o controle pela sociedade e visando a sustentabilidade do Município.

Art.38 A gestão democrática será implementada através das seguintes estruturas:
I - órgãos colegiados, tais como o Plano de Mobilidade Humana Sustentável;
II - debates, audiências e consultas públicas;
III - conferências;
IV - Iniciativa popular de projetos de lei, de planos, programas e projetos de desenvolvimento sustentável do Município;
V - plebiscito;
VI - referendo; e
VII - orçamento elaborado com a participação da comunidade.

Art.39 Fica criado o Conselho Municipal de Mobilidade Humana Sustentável - PMHS que contará com a participação paritária entre o governo e a sociedade civil; será composto por 12 representantes totais das entidades da sociedade civil e do Poder Executivo indicados de forma paritária; e terá as seguintes atribuições:

I - emitir orientações e recomendações sobre a aplicação da lei federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e sobre os demais atos normativos relacionados ao tema da mobilidade;
II - incentivar a criação, a estruturação e o fortalecimento institucional de conselhos afetos à política de desenvolvimento do Município;
III - propor, acompanhar, fiscalizar e avaliar a implementação dos objetivos e diretrizes do Plano de Mobilidade Humana Sustentável - PMHS e a execução dos planos, programas e projetos de interesse para o desenvolvimento urbano, rural e ambiental, podendo ouvir os demais Conselhos Municipais quando entender necessário;
IV - apresentar, apreciar e avaliar propostas de revisão e adequação da legislação urbanística e do presente Plano;

IV – Acolher, como princípio de planejamento territorial sustentável, os 8 princípios do Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável – DOTS e suas métricas para análise, quais sejam: Conectar, adensar, misturar, compactar, caminhar, pedalar, transporte público e mudar.
V- Acolher as novas fontes de energia alternativa e implementa-las, sempre que necessário nos elementos e modos de transporte inseridos neste plano.
VI – Promover a equidade no espaço público, entendendo a rua como um projeto completo de intervenção.

Art. 36. Para colaborar com a medição da implementação das ações descritas acima, além das próprias ações, usaremos os seguintes indicadores:

I - Implementação dos 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável;
II - Indicadores da ISO 37.120 e;
III - Inserção das Energias Alternativas nos equipamentos públicos.

TITULO IV
DA GESTÃO DEMOCRÁTICA E DOS MECANISMOS DE PARTICIPAÇÃO COMUNITÁRIA

Art.37 A gestão democrática tem como objetivo estabelecer uma relação entre a Administração Pública e a população, construída com base na democracia comunitária e na cidadania, assegurando o controle pela sociedade e visando a sustentabilidade do Município.

Art.38 A gestão democrática será implementada através das seguintes estruturas:
I - órgãos colegiados, tais como o Plano de Mobilidade Humana Sustentável;
II - debates, audiências e consultas públicas;
III - conferências;
IV - Iniciativa popular de projetos de lei, de planos, programas e projetos de desenvolvimento sustentável do Município;
V - plebiscito;
VI - referendo; e
VII - orçamento elaborado com a participação da comunidade.

Art.39 Fica criado o Conselho Municipal de Mobilidade Humana Sustentável - PMHS que contará com a participação paritária entre o governo e a sociedade civil; será composto por 12 representantes totais das entidades da sociedade civil e do Poder Executivo indicados de forma paritária; e terá as seguintes atribuições:

I - emitir orientações e recomendações sobre a aplicação da lei federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e sobre os demais atos normativos relacionados ao tema da mobilidade;
II - incentivar a criação, a estruturação e o fortalecimento institucional de conselhos afetos à política de desenvolvimento do Município;
III - propor, acompanhar, fiscalizar e avaliar a implementação dos objetivos e diretrizes do Plano de Mobilidade Humana Sustentável - PMHS e a execução dos planos, programas e projetos de interesse para o desenvolvimento urbano, rural e ambiental, podendo ouvir os demais Conselhos Municipais quando entender necessário;
IV - apresentar, apreciar e avaliar propostas de revisão e adequação da legislação urbanística e do presente Plano;

V - propor, apreciar e avaliar projetos de lei e medidas administrativas que possam ter repercussão a mobilidade sustentável do Município;
VI - sugerir ao Poder Executivo, adequações nas ações destinadas à implementação dos objetivos, diretrizes, planos, programas e projetos referentes ao desenvolvimento e ao planejamento da mobilidade sustentáveis;
VII - debater em plenário, matérias relacionadas com o Plano de Mobilidade Humana Sustentável - PMHS, emitindo sugestões ao Poder Executivo;
VIII – construir e aprovar por maioria do Conselho, seu regimento próprio.

Parágrafo único: A regulamentação do Conselho Municipal do Plano Diretor, bem como as entidades e seus representantes dar-se-á por Decreto Municipal.

Art.40 O Poder Executivo promoverá debates com Municípios limítrofes, podendo formular políticas, diretrizes e ações comuns, que abranjam a totalidade ou parte de seu território, baseadas nesta Lei e destinadas à superação de problemas setoriais ou regionais comuns, bem como firmar convênios ou consórcios com este objetivo, sem prejuízo de igual articulação com o Governo do Estado de São Paulo.

Art.41 Os planos integrantes do processo de gestão democrática do Município deverão ser compatíveis entre si e seguir as políticas de desenvolvimento contidas na presente Lei, bem como levar em consideração os planos intermunicipais de cuja elaboração o Município participe.

Art.42 O plebiscito é caracterizado por ser uma consulta de caráter geral que visa decidir previamente sobre fato específico, decisão política, programa ou obra pública, a ser exercitado no âmbito da competência municipal, relacionada aos interesses da comunidade local.

Art.43 O referendo é a manifestação do eleitorado sobre matéria legislativa de âmbito municipal decidida no todo ou em parte.

Art.44 O referendo e o plebiscito de iniciativa popular deverão obedecer ao disposto na Lei Orgânica do Município de Piedade.

TITULO V
DOS PRAZOS E DOS RECURSOS
CAPITULO I – DOS PRAZOS

Art. 45 Será estabelecida para cada ação inserida nas diretrizes deste plano, prazos a serem realizados, podendo ser a curto, médio e longo.
I – Curto Prazo: são prazos de 1 a 2 anos, medidas imediatas ou urgentes, de baixo.
II - Médio Prazo: são prazos de 3 a 4 anos, medidas importantes e de médio custo para o município.
III – Longo Prazo: são prazos de 5 a 10 anos, medidas necessárias e que demandam projetos complementares e de alto custo para o município.

CAPÍTULO II – DOS RECURSOS

Art. 46 Os recursos para efetivação do plano serão alocados na Lei Orçamentária Municipal e na Lei de Diretrizes Orçamentárias.

TITULO V
DISPOSIÇÕES FINAIS

Art.47 Fazem parte desta lei os seguintes anexos:

I- ANEXO I: LOCALIZAÇÃO DE PIEDADE
II- ANEXO II: NÚCLEOS URBANOS DE PIEDADE
III- ANEXO III: ABRANGÊNCIA DO TRANSPORTE COLETIVO ATUAL
IV- ANEXO IIIa: PROPOSTA TRANSPORTE COLETIVO
V- ANEXO IVa - MAPA FÍSICO: Densidade demográfica
VI- ANEXO IVb - MAPA FÍSICO: Morfologia Urbana
VII- ANEXO V - LOCALIZAÇÃO DAS AÇÕES EFETIVAS DO PLANO
VIII- ANEXO VIa - CIRCULAÇÃO VIÁRIA
Diretriz 1: Segurança e Circulação Viária
IX- ANEXO VIb - CIRCULAÇÃO VIÁRIA
Diretriz 1: Diagramas de Contagem e Soluções das Principais Interseções
X- ANEXO VIc - CIRCULAÇÃO VIÁRIA
Diretriz 4: Transporte não motorizado
XI- ANEXO VId - CIRCULAÇÃO VIÁRIA
Diretriz 6: Integração dos modos públicos, privados e não motorizados
XII- ANEXO VIe - CIRCULAÇÃO VIÁRIA
Diretriz 7: Polos Geradores de Viagem
XIII- ANEXO VIf - CIRCULAÇÃO VIÁRIA
Diretriz 8: Áreas e Horários de acesso e circulação resitrita e controlada, estacionamentos
XIV- ANEXO VI: INTERVENÇÕES PONTUAIS
XV- ANEXO VIIa: INTERVENÇÕES PONTUAIS
Etapa 01 – Praça central
XVI- ANEXO VIIb: INTERVENÇÕES PONTUAIS
Etapa 02 - Calçadão
XVII- ANEXO VIIc - INTERVENÇÕES PONTUAIS
Etapa 03 – Eixo verde
XVIII- ANEXO VIII – PRAZOS DOS INDICADORES DAS DIRETRIZES
DIRETRIZ – SEGURANÇA E CIRCULAÇÃO VIÁRIA
DIRETRIZ – GESTÃO DEMOCRÁTICA, SISTEMÁTICA DE AVALIAÇÃO, REVISÃO E ATUALIZAÇÃO PERIODICA
DIRETRIZ – ACESSIBILIDADE PARA PCDs E RESTRIÇÃO
DIRETRIZ – TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO - Ciclo ativos
DIRETRIZ – TRANSPORTE PÚBLICO E COLETIVO
DIRETRIZ – INTEGRAÇÃO DOS MODOS PÚBLICOS E PRIVADOS e os NÃO MOTORIZADOS (CICLO ATIVOS)
DIRETRIZ – POLOS GERADORES DE VIAGEM
DIRETRIZ – AREAS E HORÁRIOS DE ACESSO E CIRCULAÇÃO RESTRITA E CONTROLADA, ESTACIONAMENTOS.

DIRETRIZ – INSTRUMENTOS DE FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE COLETIVO E DA INFRAESTRUTURA.
DIRETRIZ – INOVAÇÕES
XIX- ANEXO XI - PRINCIPIOS E DIRETRIZES DAS METODOLOGIAS UTILIZADAS PARA A REALIZAÇÃO DO PLANO
I. Objetivos do Desenvolvimento Sustentável que compõe a Agenda 2030 da ONU (Metas específicas com relação direta a mobilidade humana)
1. Erradicação da Pobreza
2. Fome Zero
3. Boa Saúde em Bem-Estar
4. Educação de Qualidade
5. Igualdade de Gênero
6. Água Limpa e Saneamento
7. Energia Acessível e Limpa
8. Emprego Digno e Crescimento Econômico
9. Industria, Inovação e Infraestrutura
10. Redução das Desigualdades
11. Cidades e Comunidades sustentáveis
12. Consumo e Produção responsáveis
13. Combate às Alterações Climáticas
15. Vida Sobre a Terra
16. Paz, Justiça e Instituições Fortes
17. Parcerias em Prol das Metas

II. Da ISO 37120:2017
Indicador número 8 – Meio Ambiente
Indicador número 13 – Recreação
Indicador número 18 – Transporte
Indicador número 19 – Planejamento Urbano

III. Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS)
XX- ANEXO X – Glossário

Art. 48 Para o acompanhamento e implementação das ações constantes do Plano de Mobilidade Humana poderão ser constituídos Grupos Inter secretariais.

Art. 49 O Plano Municipal de Mobilidade Humana de Piedade deverá ser revisto periodicamente a cada 5 (cinco) anos, a partir da data de sua publicação, e as suas revisões deverão ser precedidas da elaboração de levantamentos e estudos do Município.
Parágrafo único. As revisões deste plano deverão contemplar a análise do desempenho em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte no território do Município, mediante o uso de indicadores, bem como deverão contemplar a avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários que deverão considerar horizontes de curto, médio e longo prazo.

Art. 50 O relatório técnico bem como todo o conteúdo desta legislação que contém o Plano de Mobilidade Humana estará disponibilizado na página eletrônica da Prefeitura Municipal de Piedade.

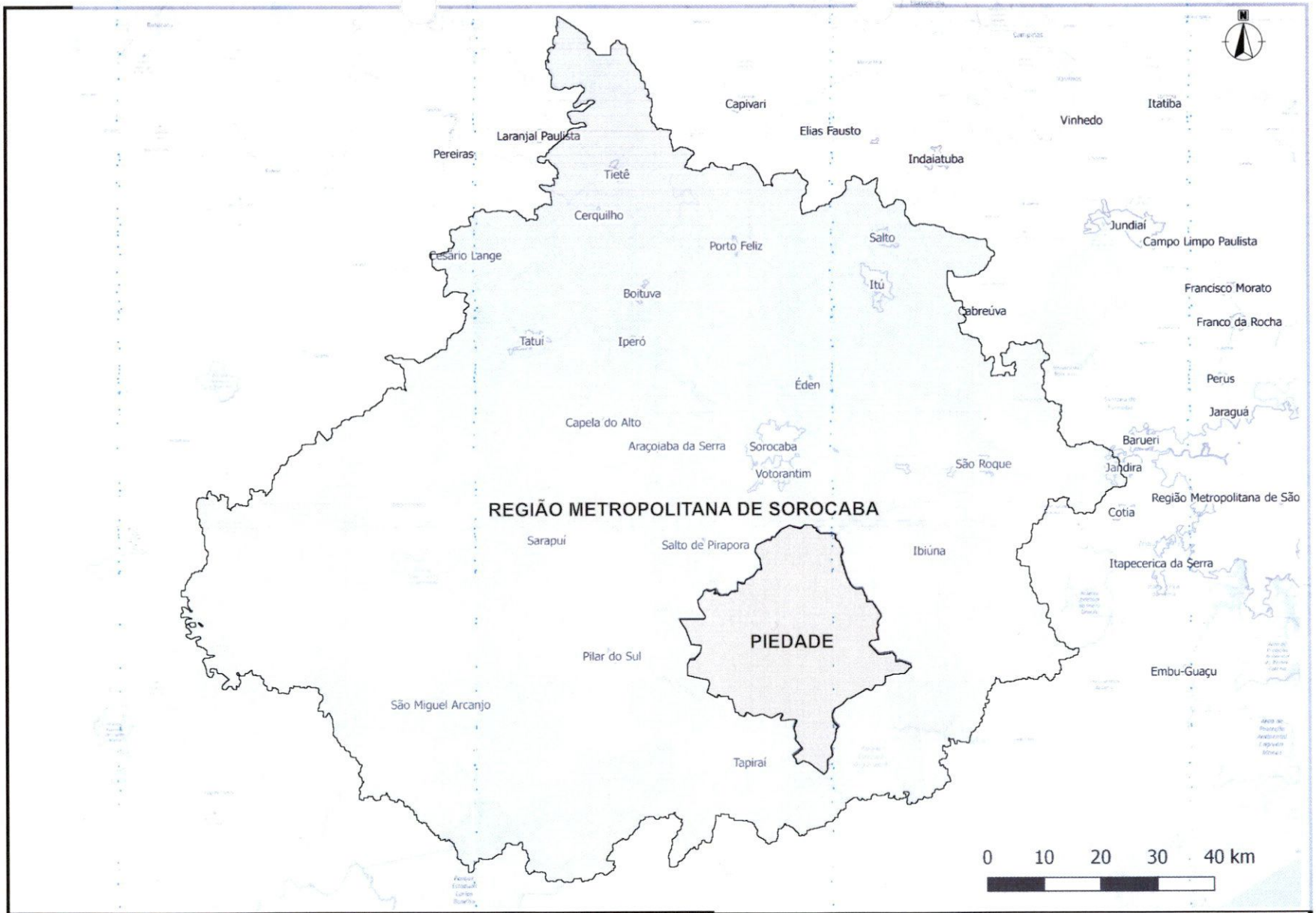
Praça Raul Gomes de Abreu, 200 - Centro - Piedade - SP
CEP. 18.170-000 - Telefone (15) 3244-8400
E-mail: gabinete@piedade.sp.gov.br

Art. 51 A Prefeitura Municipal de Piedade poderá editar outros atos normativos com o objetivo de garantir a eficácia e a efetividade das disposições desta lei.

Art. 52 - Esta Lei entrará em vigor na data da publicação, revogadas as disposições em contrário.

Piedade, 07 de outubro de 2020.

José Tadeu de Resende
Prefeito Municipal



LEGENDA

- Região Metropolitana de Sorocaba
- Município de Piedade

INFORMAÇÕES CARTOGRÁFICAS

0 10 20 30km

FONTE DE DADOS

Arquivos da Prefeitura de Piedade/SP

ANEXO I: LOCALIZAÇÃO DE PIEDADE

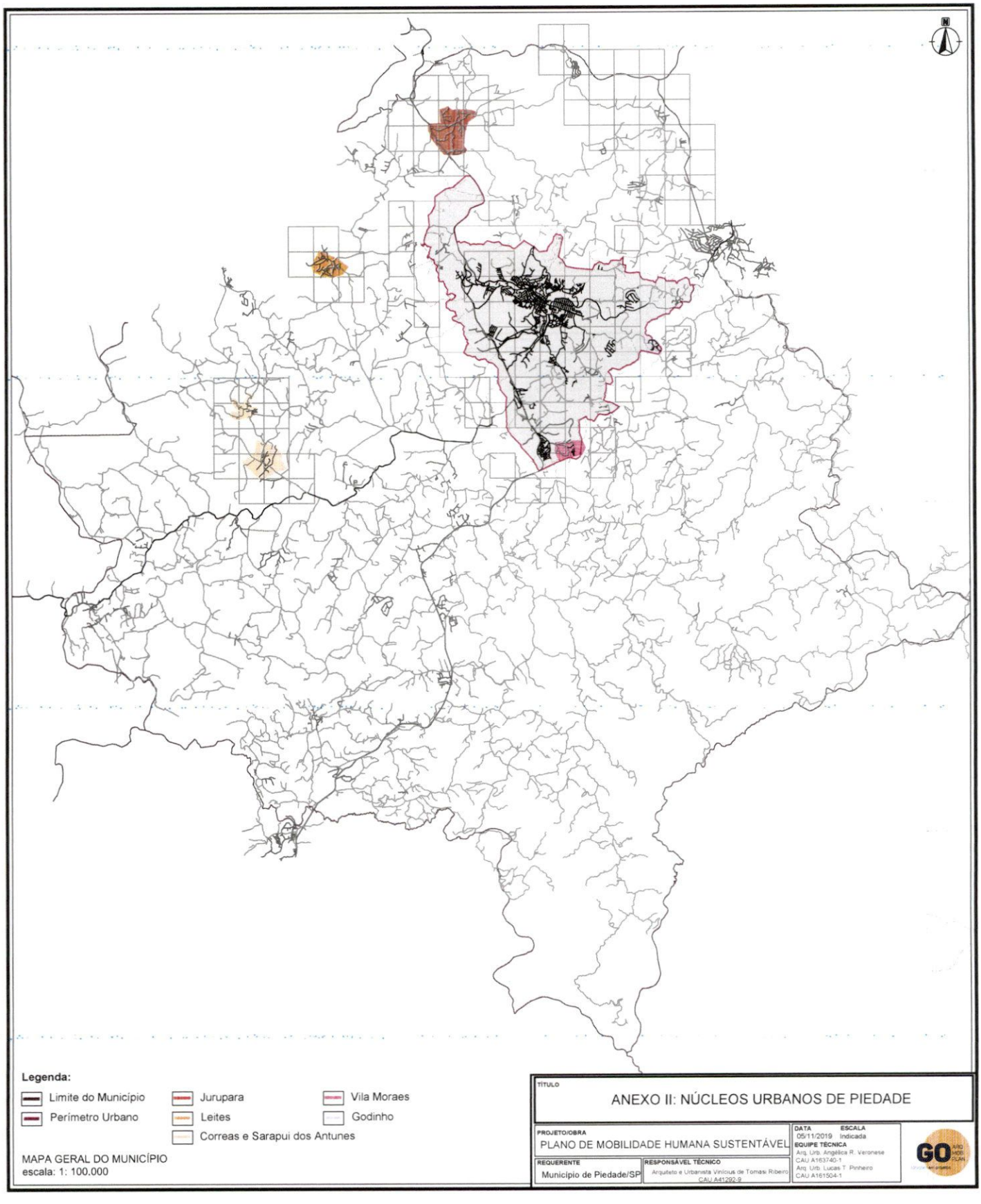
Este mapa faz parte do relatório final de acordo com o Contrato nº 64/2019 Processo PMP nº 07732/2018

PROJETO/OBRA	DATA	ESCALA
PLANO DE MOBILIDADE HUMANA SUSTENTÁVEL	28/10/2019	Indicada

Arq. Urb. Angélica R. Veronese CAU A163740-1
Arq. Urb. Lucas T. Pinheiro CAU A161504-1

REQUERENTE: Município de Piedade/SP

Arquiteto e Urbanista Vinicius de Tomasi Ribeiro CAU A41292-9



Legenda:

- Limite do Município
- Perímetro Urbano
- Jurupara
- Leites
- Correas e Sarapui dos Antunes
- Vila Moraes
- Godinho

MAPA GERAL DO MUNICÍPIO
escala: 1: 100.000

TÍTULO
ANEXO II: NÚCLEOS URBANOS DE PIEDADE

PROJETO/OBRA
PLANO DE MOBILIDADE HUMANA SUSTENTÁVEL

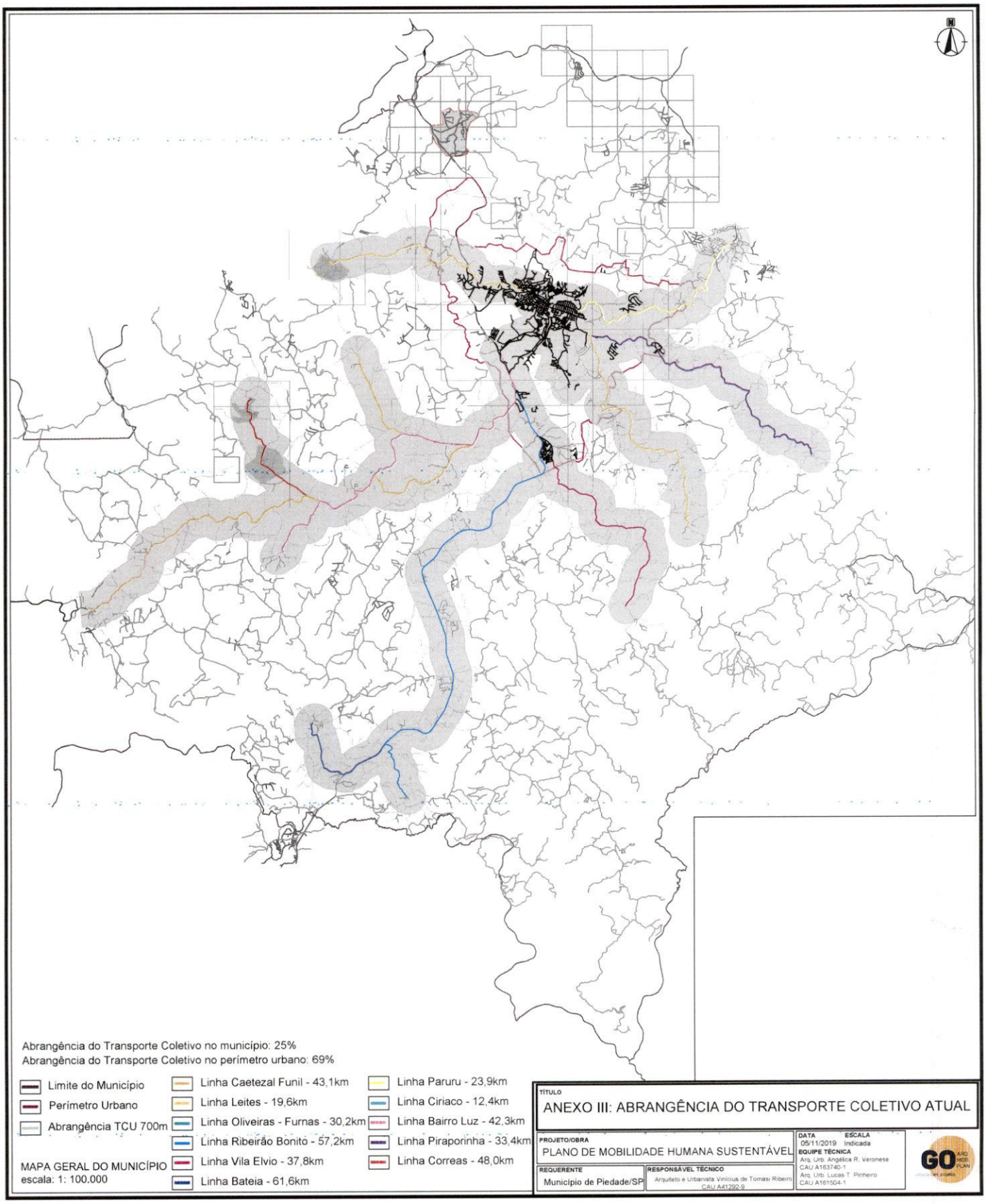
DATA 05/11/2019 ESCALA Indicada

EQUIPE TÉCNICA
Arq. Urb. Angélica R. Veronese
CAU A163740-1
Arq. Urb. Lucas T. Pinheiro
CAU A161504-1

REQUERENTE
Município de Piedade/SP

RESPONSÁVEL TÉCNICO
Arquiteto e Urbanista Vinicius de Tomasi Ribeiro
CAU A41292-9

GO ARQ. MOB. PLAN



Abrangência do Transporte Coletivo no município: 25%
Abrangência do Transporte Coletivo no perímetro urbano: 69%

- Limite do Município
- Perímetro Urbano
- Abrangência TCU 700m

MAPA GERAL DO MUNICÍPIO
escala: 1: 100.000

- Linha Caetezal Funil - 43,1km
- Linha Leites - 19,6km
- Linha Oliveiras - Furnas - 30,2km
- Linha Ribeirão Bonito - 57,2km
- Linha Vila Elvio - 37,8km
- Linha Bateia - 61,6km
- Linha Paruru - 23,9km
- Linha Ciriaco - 12,4km
- Linha Bairro Luz - 42,3km
- Linha Piraporinha - 33,4km
- Linha Correas - 48,0km

TÍTULO
ANEXO III: ABRANGÊNCIA DO TRANSPORTE COLETIVO ATUAL

PROJETO/OBRA
PLANO DE MOBILIDADE HUMANA SUSTENTÁVEL

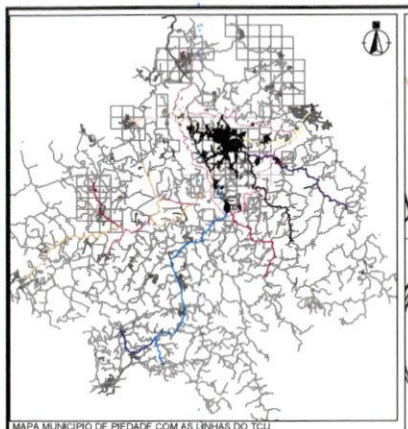
DATA 05/11/2019 ESCALA Indicada

EQUIPE TÉCNICA
Arq. Urb. Angélica R. Veronese CAU A163740-1
Arq. Urb. Lucas T. Pinheiro CAU A161504-1

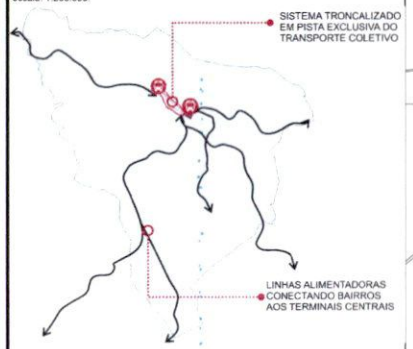
REQUERENTE
Município de Piedade/SP

RESPONSÁVEL TÉCNICO
Arquiteto e Urbanista Vinicius de Tomasi Ribeiro CAU A41292-9

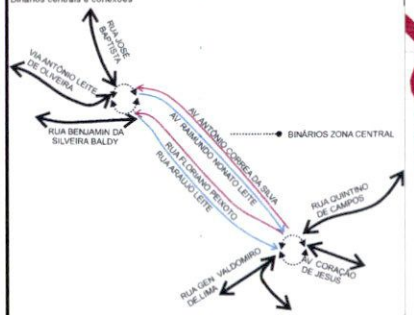
GO ARQ. MOB. PLAN

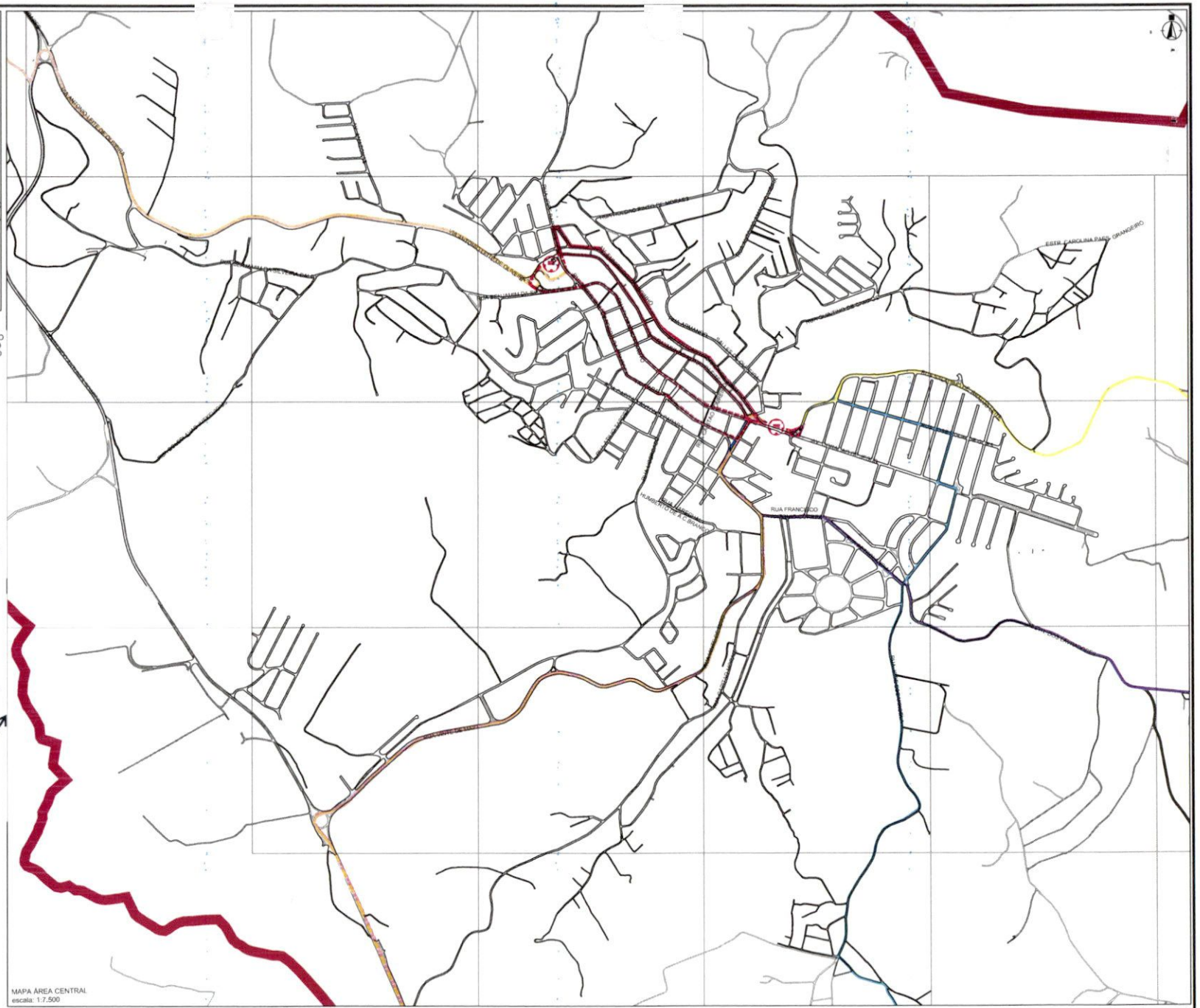


MAPA MUNICÍPIO DE PIEDADE COM AS LINHAS DO TCU
escala: 1:200.000



Binários centrais e conexões





MAPA ÁREA CENTRAL
escala: 1:7.500

Legenda:

- Linha Caetezal Funil - 40,6km
- Linha Leites - 19,6km
- Linha Oliveiras - Furnas - 27,6km
- Linha Ribeirão Bonito - 54,9km
- Linha Vila Elvio - 35,2km
- Linha Bateia - 58,2km
- Linha Bairro Luz - 39,7km
- Linha Piraporinha - 30,7km
- Linha Correas - 45,3km
- Linha Paruru - 20,7km
- Linha Ciriaco - 8,8km
- Sistema troncalizado em pista seletiva do TCU - 3,4km
- Sistema troncalizado em pista excusiva do TCU - 3,2km
- Terminias Urbanos do TCU

TÍTULO
ANEXO IIIa: PROPOSTA TRANSPORTE COLETIVO

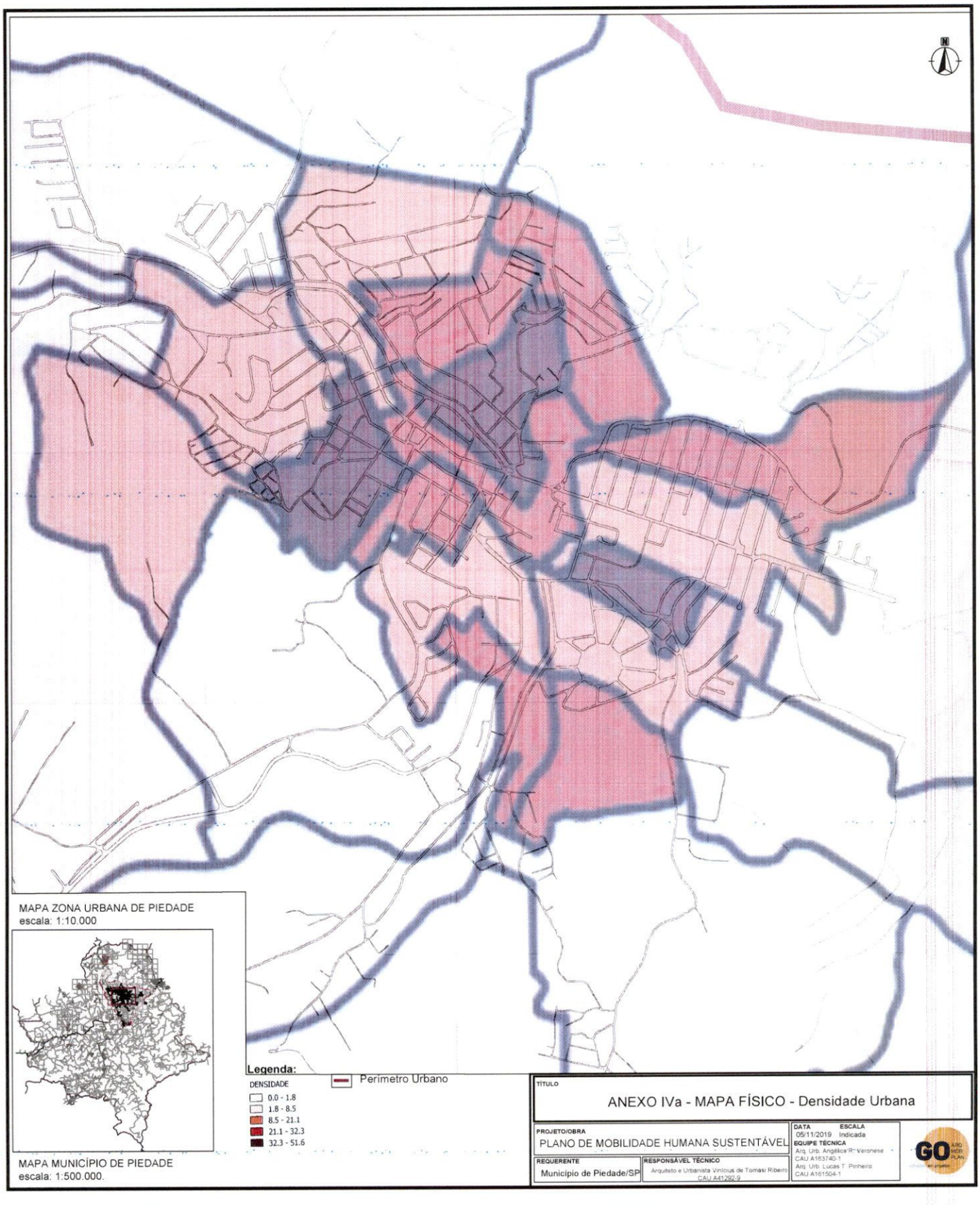
PROJETO/OBRA
PLANO DE MOBILIDADE HUMANA SUSTENTÁVEL

DATA: 05/11/2019 ESCALA: Indicada

EQUIPE TÉCNICA
Arq. Urb. Angelica R. Veronese
CAU A162748-1
Arq. Urb. Lucas T. Pinheiro
CAU A161596-1

REQUERENTE
Município de Piedade/SP

RESPONSÁVEL TÉCNICO
Arquiteto e Urbanista Vinicius de Tomasi Ribeiro
CAU A32923-3



MAPA ZONA URBANA DE PIEDADE
escala: 1:10.000

MAPA MUNICÍPIO DE PIEDADE
escala: 1:500.000.

Legenda:

Perímetro Urbano

DENSIDADE
- 0.0 - 1.8
- 1.8 - 8.5
- 8.5 - 21.1
- 21.1 - 32.3
- 32.3 - 51.6

TÍTULO
ANEXO IVa - MAPA FÍSICO - Densidade Urbana

PROJETO/OBRA
PLANO DE MOBILIDADE HUMANA SUSTENTÁVEL

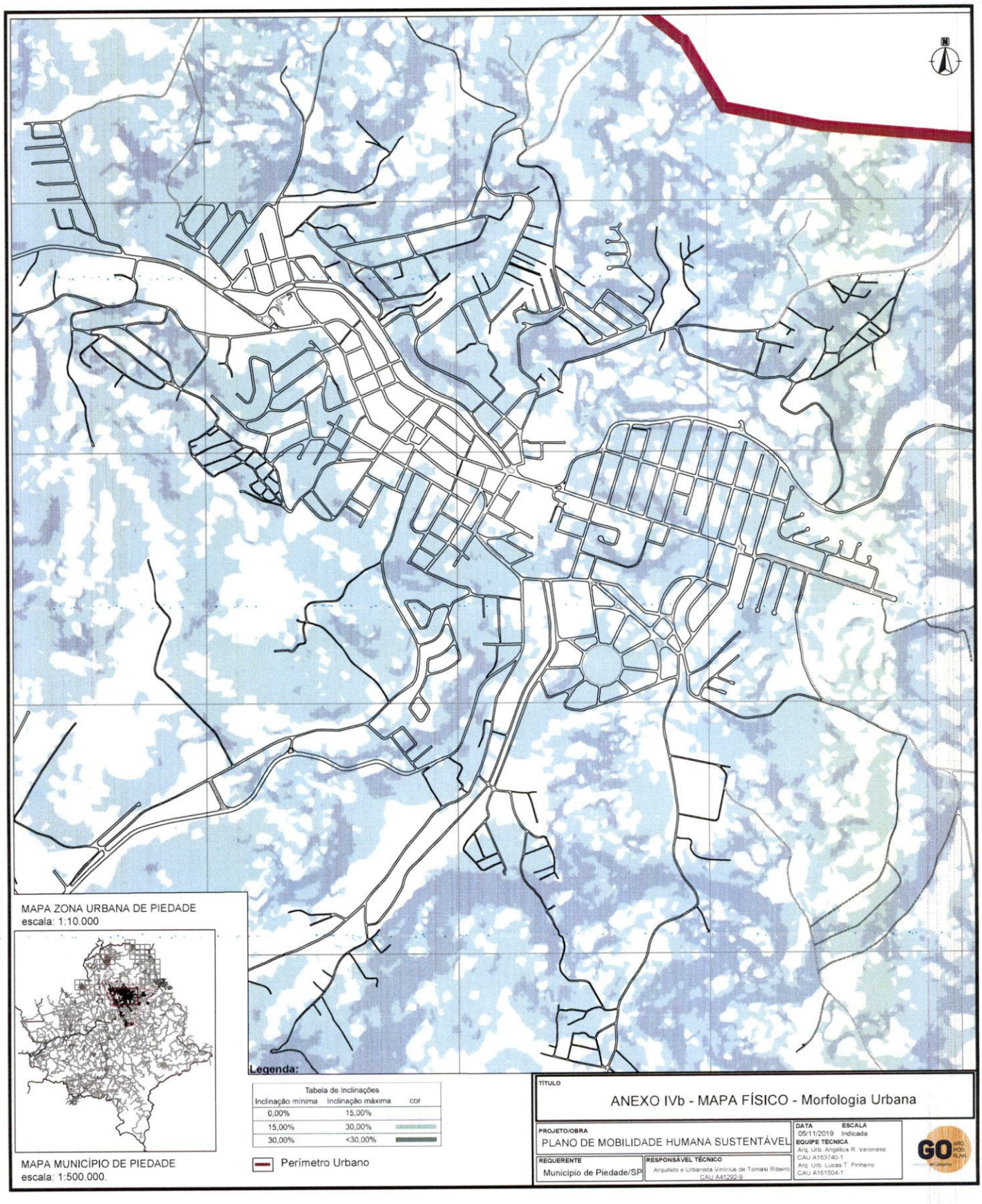
DATA 05/11/2019 ESCALA Indicada

EQUIPE TÉCNICA
Arq. Urb. Angélica R. Veronese CAU A163740-1
Arq. Urb. Lucas T. Pinheiro CAU A161504-1

REQUERENTE
Município de Piedade/SP

RESPONSÁVEL TÉCNICO
Arquiteto e Urbanista Vinicius de Tomasi Ribeiro CAU A41292-9

GO ARQ MOB PLAN



MAPA ZONA URBANA DE PIEDADE
escala: 1:10.000

MAPA MUNICÍPIO DE PIEDADE
escala: 1:500.000.

Legenda:

Tabela de Inclinações		
Inclinação mínima	Inclinação máxima	cor
0,00%	15,00%	
15,00%	30,00%	
30,00%	<30,00%	

Perímetro Urbano

TÍTULO

ANEXO IVb - MAPA FÍSICO - Morfologia Urbana

PROJETO/OBRA

PLANO DE MOBILIDADE HUMANA SUSTENTÁVEL

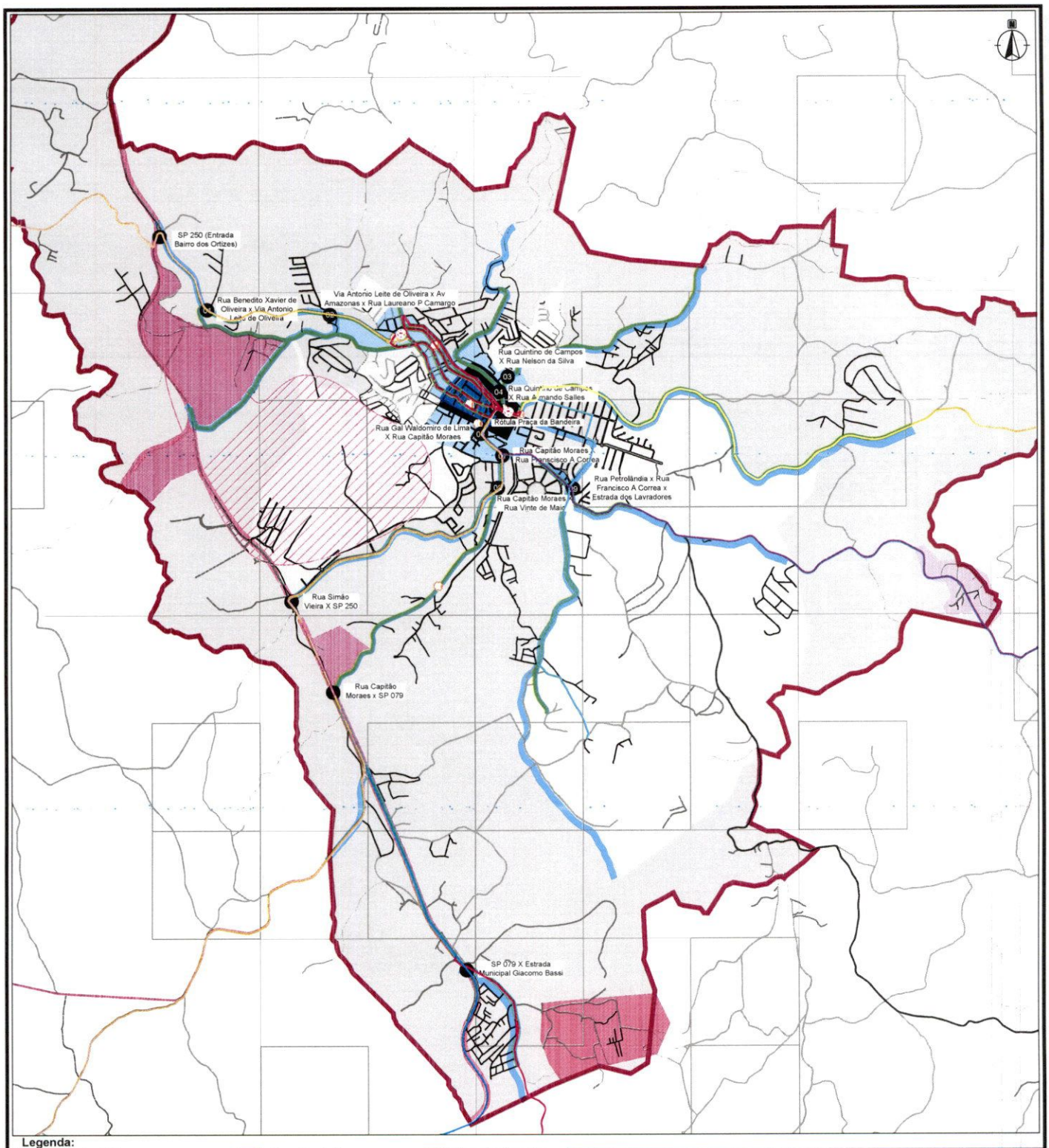
DATA 05/11/2019 ESCALA Indicada

EQUIPE TÉCNICA
Arq. Urb. Angélica R. Veronese
CAU A163740-1
Arq. Urb. Lucas T. Pinheiro
CAU A161504-1

REQUERENTE
Município de Piedade/SP

RESPONSÁVEL TÉCNICO
Arquiteto e Urbanista Vinicius de Tomasi Ribeiro
CAU A41292-9

GO arq. mob. urb.



Legenda:

- Perímetro Urbano
- Corredor Comercial e de Serviços
- Corredor Comercial e Indústrial
- Diretriz de segurança e circulação viária: principais pontos
- Zona Central
- Zona Indústrial atacadista
- Zona Verde nova ação - etapa 1
- Zona Azul
- Zona Resicendial
- Calçadão
- Terminais nova ação - etapa 1
- Zona de Expansão
- Diretriz integração dos modos públicos e privados e os não motorizados: bolsões

MAPA ZONA URBANA DE PIEDADE
escala: 1:25.000

TÍTULO
ANEXO V - Localilzação das Ações Efetivas das Diretrizes do Plano

PROJETO/OBRA
PLANO DE MOBILIDADE HUMANA SUSTENTÁVEL

DATA 05/11/2019 ESCALA Indicada

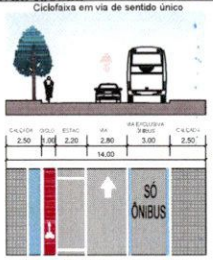
EQUIPE TÉCNICA
Arq. Urb. Angélica R. Veronese CAU A163740-1
Arq. Urb. Lucas T. Pinheiro CAU A161504-1

REQUERENTE
Município de Piedade/SP

RESPONSÁVEL TÉCNICO
Arquiteto e Urbanista Vinicius de Tomasi Ribeiro CAU A41292-9

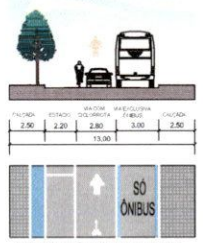
GABARITOS VIÁRIOS

Ciclofaixa em via de sentido único



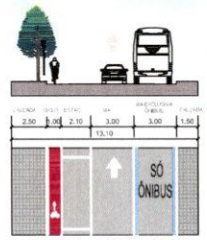
AVENIDA ANTÔNIO CORREA DA SILVA

Ciclorrota em via de sentido único



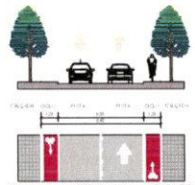
AVENIDA ANTÔNIO CORREA DA SILVA

Ciclovia em via com transporte coletivo



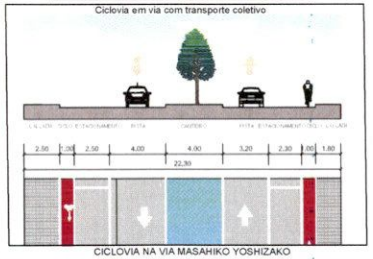
AVENIDA RAIMUNDO NONATO LEITE

Ciclovia em via de sentido duplo



CICLOVIA NA ESTRADA DOS LAVRADORES

Ciclovia em via com transporte coletivo



CICLOVIA NA VIA MASAHIKO YOSHIZAKO



MAPA ÁREA CENTRAL
escala: 1:7.500

MAPA MUNICÍPIO DE PIEDADE
escala: 1:500.000

Legenda:

- Perímetro Urbano
- Ciclofaixas
- Ciclovias
- Ciclorrotas
- Sentido da Via
- Diretriz integração dos modos públicos e privados e os não motorizados: bolsões
- Proibição de Transporte de Cargas
- Restrição de Transporte de Cargas

TÍTULO: ANEXO VId - CIRCULAÇÃO VIÁRIA
Diretriz 6: Integração dos modos públicos, privados e não motorizados

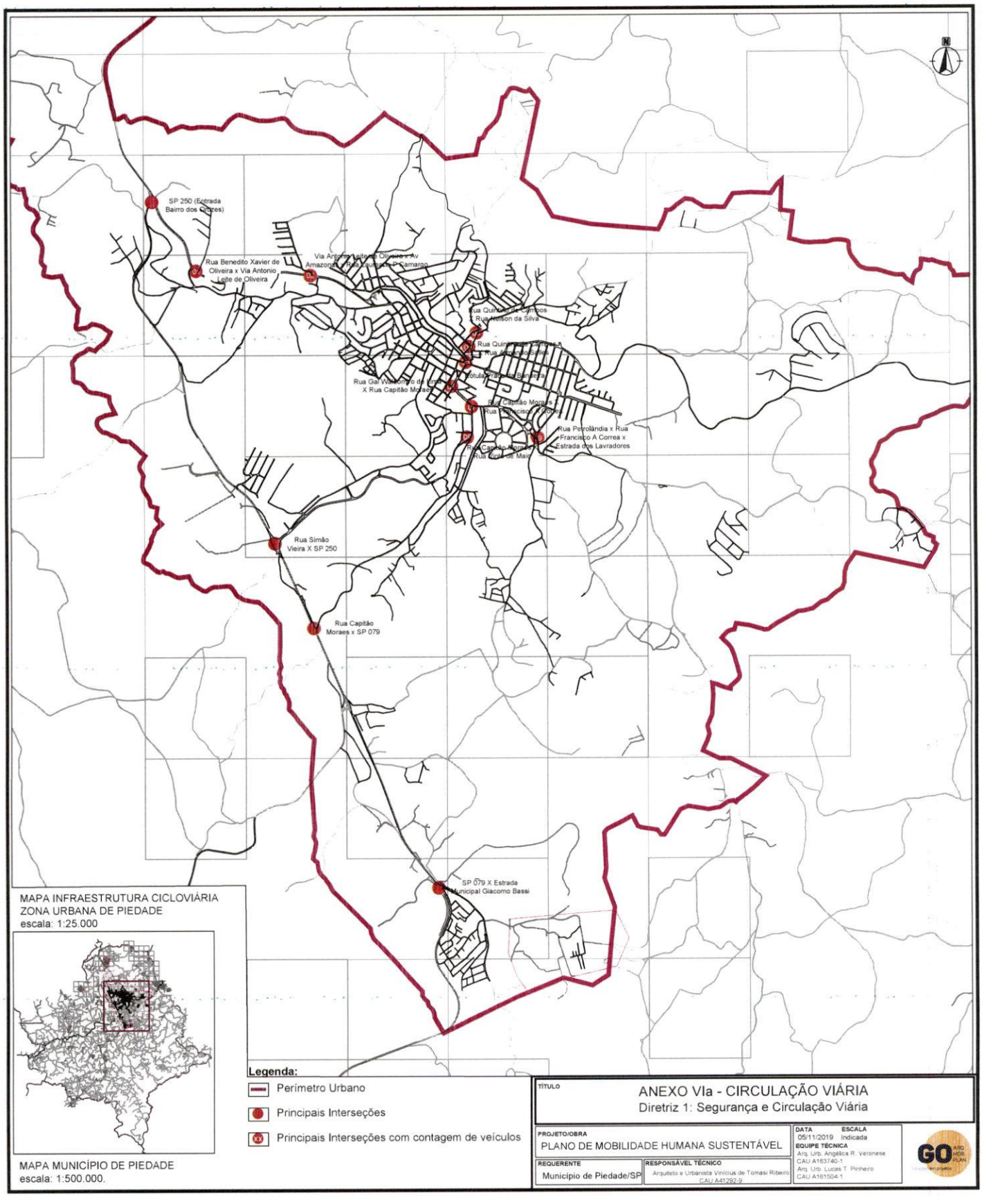
PROJETO/OBRA: PLANO DE MOBILIDADE HUMANA SUSTENTÁVEL

REQUERENTE: Município de Piedade/SP

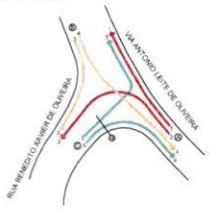
RESPONSÁVEL TÉCNICO: Arquiteto e Urbanista Vinicius de Tonasi Ribeiro, CAU A47253-9

DATA: 05/11/2019 — ESCALA: Indicada

EQUIPE TÉCNICA:
Arq. Urb. Angelica R. Veronese, CAU A163740-1
Arq. Urb. Lucas T. Pinheiro, CAU A161506-1


SP 250 (Estrada Bairro dos Soares)
Rua Benedito Xavier de Oliveira x Via Antonio Leite de Oliveira
Via Antonio Leite de Oliveira x Av Amazonas / Rua Claudiano P Camargo
Rua Quintino de Campos x Rua Antison da Silva
Rua Quintino de Campos x Rua Alcides Ferreira
Rua Gal Waschington de Lima x Rua Capitão Moraes
Rua Capitão Moraes x Rua Francisco A Correa
Rua Petrolândia x Rua Francisco A Correa x Estrada dos Lavradores
Rua Capitão Moraes x Rua Cruz de Malta
Rua Simão Vieira X SP 250
Rua Capitão Moraes x SP 079
SP 079 X Estrada Municipal Giacomo Bassi
MAPA INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA
ZONA URBANA DE PIEDADE
escala: 1:25.000
MAPA MUNICÍPIO DE PIEDADE
escala: 1:500.000.
Legenda:
Perímetro Urbano
Principais Interseções
Principais Interseções com contagem de veículos
TÍTULO
ANEXO VIa - CIRCULAÇÃO VIÁRIA
Diretriz 1: Segurança e Circulação Viária
PROJETO/OBRA
PLANO DE MOBILIDADE HUMANA SUSTENTÁVEL
DATA 05/11/2019
ESCALA Indicada
EQUIPE TÉCNICA
Arq. Urb. Angélica R. Veronese CAU A163740-1
Arq. Urb. Lucas T. Pinheiro CAU A161504-1
REQUERENTE
Município de Piedade/SP
RESPONSÁVEL TÉCNICO
Arquiteto e Urbanista Vinicius de Tomasi Ribeiro CAU A41292-9

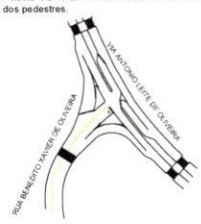
CRUZAMENTO 01 - modelo atual
Rua Benedito Xavier de Oliveira x Via Antônio Leite de Oliveira
escala: 1:1.250



CONTAGENS

CR 01	Tipo de veículo	Média diária
A1	Veículo leve	1215
	Motos	348
	Bicicleta	6
A2	Veículo leve	151
	Motos	22
	Bicicleta	1
B3	Veículo leve	3551
	Motos	733
	Bicicleta	9
B4	Veículo leve	304
	Motos	79
	Bicicleta	5
C5	Veículo leve	204
	Motos	14
	Bicicleta	1
C6	Veículo leve	223
	Motos	48
	Bicicleta	6

PROPOSTA
Para solução deste cruzamento sugere-se uma nova sinalização horizontal criando novos bolsões para os veículos pararem não prejudicando o principais fluxos da via Antônio Leite de Oliveira, também nesta via foram acrecentados lombofaixas para travessia segura dos pedestres.



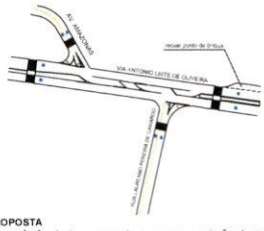
CRUZAMENTO 02 - modelo atual
Via Antonio Leite de Oliveira x Av Amazonas x Rua Laureano P Camargo
escala: 1:1.250



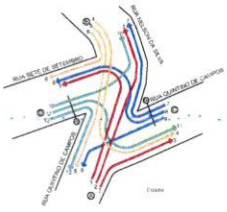
CONTAGENS

CR 02	Tipo de veículo	Média diária
A1	Veículo leve	771
	Bicicleta	1
A2	Veículo leve	433
	Motos	82
	Bicicleta	1
B3	Veículo leve	1785
	Motos	258
	Bicicleta	2
B4	Veículo leve	71
	Motos	11
	Bicicleta	1
C5	Veículo leve	556
	Motos	74
	Bicicleta	1
C6	Veículo leve	1771
	Motos	277
	Bicicleta	4
D7	Veículo leve	62
	Motos	16
	Bicicleta	1
D8	Veículo leve	1811
	Motos	317
	Bicicleta	4

PROPOSTA
Para solução deste cruzamento sugere-se uma nova sinalização horizontal com novos bolsões de acesso aos principais fluxos da via Antônio Leite de Oliveira, onde também foram acrecentadas lombofaixas para travessia segura dos pedestres e recuo da parada de ônibus dando mais espaço na pista próximo ao cruzamento.



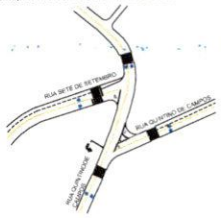
CRUZAMENTO 03 - modelo atual
Rua Quintino de Campos x Rua Nelson da Silva
escala: 1:1.250



CONTAGENS

CR 03	Tipo de veículo	Média diária
A1	Veículo leve	1
	Bicicleta	1
A2	Veículo leve	1621
	Motos	1
	Bicicleta	1
A3	Veículo leve	853
	Motos	1
	Bicicleta	1
B4	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
B5	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
B6	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
C7	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
C8	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
C9	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
D10	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
D11	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
D12	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1

PROPOSTA
Para solução deste cruzamento sugere-se a criação de um novo acesso na rua Quintino de Campos para a conversão à direita, distribuindo os veículos e tirando o acúmulo na ponta do cruzamento. Sugere-se também a proibição da conversão à esquerda (rua Quintino de Campos para a via de mesmo nome), mantendo um fluxo retilíneo na via. Foram acrecentadas lombafaixas nas vias para travessia segura dos pedestres.
Esta interseção está diretamente ligada a interseção 04, por serem as principais vias de acesso norte da cidade.



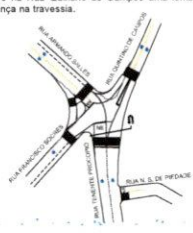
CRUZAMENTO 04 - modelo atual
Rua Quintino de Campos x Rua Armando Salles
escala: 1:1.250



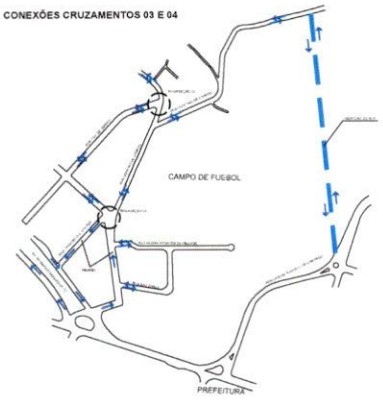
CONTAGENS

CR 04	Tipo de veículo	Média diária
A1	Veículo leve	1
	Bicicleta	1
A2	Veículo leve	164
	Motos	1
	Bicicleta	1
A3	Veículo leve	630
	Motos	1
	Bicicleta	1
B4	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
B5	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
B6	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
C7	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
C8	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
C9	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
D10	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
D11	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
D12	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1

PROPOSTA
Para solução deste cruzamento sugere-se a implantação de um único sentido na rua Tenente Procopio (sentido Sul - Norte) , criando assim um binário com a rua Francisco Socres. Na rua Armando Salles é criado um novo acesso para quem vai converter à direita, distribuindo de forma mais retilínea seus fluxos. Nas vias são implantados faixas para pedestres e na Rua Quintino de Campos uma lombofaixa para dar mais segurança na travessia.

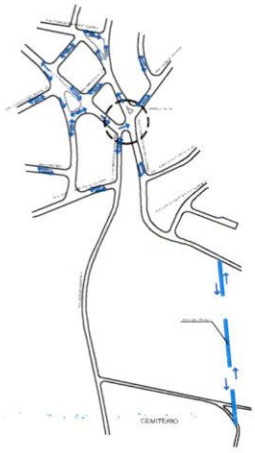


CONEXÕES CRUZAMENTOS 03 E 04



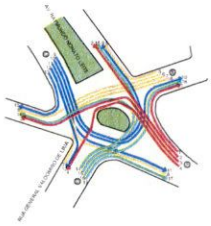
PROPOSTA
Para o desafogo de veículos nas interseções 03 e 04 também é sugerido a abertura de uma nova via na rua Quintino de Campos até a rotatória da rua Carlos Augusto de Camargo diminuindo o fluxo para esses cruzamentos e criando um novo acesso para quem vem da Estrada dos Garcias.

CONEXÕES CRUZAMENTO 09



PROPOSTA
Para o desafogo de veículos nas interseções 09 também é sugerido uma nova rua ligando a Estrada Municipal ao cemitério, dando uma nova opção para quem vem do sul na rua José Escanhoela e vai em direção ao sudoeste da cidade e vice versa, diminuindo o fluxo na interseção.

CRUZAMENTO 05 - modelo atual
Rótula Praça da Bandeira
escala: 1:1.250



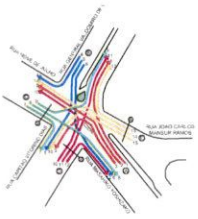
CONTAGENS

CR 05	Tipo de veículo	Média diária
A1	Veículo leve	1.190
	Motos	12
	Bicicleta	1
A2	Veículo leve	1826
	Motos	222
	Bicicleta	1
A3	Veículo leve	905
	Motos	87
	Bicicleta	1
A4	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
B5	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
B6	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
B7	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
B8	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
C9	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
C10	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
C11	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
C12	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
C13	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
D14	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
D15	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
D16	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
D17	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1

PROPOSTA
Para este cruzamento sugere-se reforçar a sinalização horizontal, acrecentar as ciclovias na Avenida Raimundo Nonato Leite e tornar a rua Tenente Procopio de sentido único (Sul - Norte).



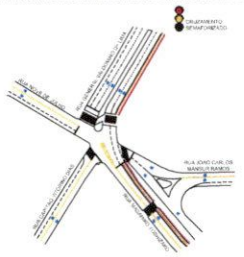
CRUZAMENTO 06 - modelo atual
Rua Gal Waldomiro de Lima X Rua Capitão Moraes
escala: 1:1.250



CONTAGENS

CR 06	Tipo de veículo	Média diária
A1	Veículo leve	1449
	Motos	194
	Bicicleta	1
A2	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
A3	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
B4	Veículo leve	837
	Motos	85
	Bicicleta	1
B5	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
B6	Veículo leve	831
	Motos	217
	Bicicleta	1
C7	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
C8	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
C9	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
D10	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
D11	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
D12	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
E13	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
E14	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
E15	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1

PROPOSTA
Para este cruzamento sugere-se o reforço da sinalização horizontal e o acréscimo das ciclifaixas na rua General Valdomiro de Lima.



CRUZAMENTO 07 - modelo atual
Rua Capitão Moraes X Rua Franscisco A Correa
escala: 1:1.250



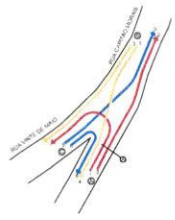
CONTAGENS

CR 07	Tipo de veículo	Média diária
A1	Veículo leve	1015
	Motos	146
	Bicicleta	0
A2	Veículo leve	971
	Motos	171
	Bicicleta	1
B3	Veículo leve	3571
	Motos	708
	Bicicleta	13
B4	Veículo leve	994
	Motos	70
	Bicicleta	1
C5	Veículo leve	1264
	Motos	212
	Bicicleta	1
C6	Veículo leve	993
	Motos	54
	Bicicleta	6

PROPOSTA
Para este cruzamento sugere-se o reforço da sinalização horizontal e o acréscimo das ciclifaixas na rua Capitão Moraes.



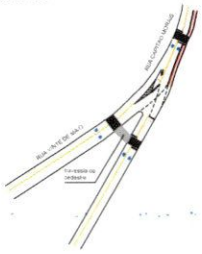
CRUZAMENTO 08 - modelo atual
Rua Capitão Moraes X Rua Vinte de Maio
escala: 1:1.250



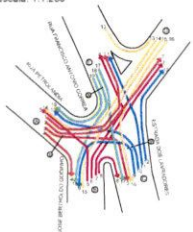
CONTAGENS

CR 08	Tipo de veículo	Média diária
A1	Veículo leve	1
	Bicicleta	1
A2	Veículo leve	833
	Motos	113
	Bicicleta	1
B3	Veículo leve	875
	Motos	87
	Bicicleta	1
B4	Veículo leve	606
	Motos	72
	Bicicleta	1
C5	Veículo leve	830
	Motos	140
	Bicicleta	1
C6	Veículo leve	712
	Motos	1
	Bicicleta	1

PROPOSTA
Para este cruzamento sugere-se o reforço da sinalização horizontal e o acréscimo das ciclifaixas na rua Capitão Moraes.
Para travessia de pedestres é sugerido uma rampa da rua Vinte de Maio para a Rua Capitão de Moraes, implantando acessibilidade universal no local.



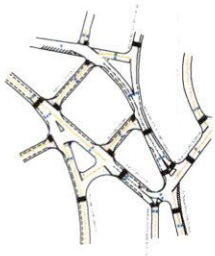
CRUZAMENTO 09 - modelo atual
Rua Petrolândia x Rua Francisco A Correa x Estrada dos Lavradores
escala: 1:1.250



CONTAGENS

CR 09	Tipo de veículo	Média diária
A1	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
A2	Veículo leve	706
	Motos	1
	Bicicleta	1
A3	Veículo leve	2107
	Motos	181
	Bicicleta	1
A4	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
B5	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
B6	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
B7	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
B8	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
C9	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
C10	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
C11	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
C12	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
D13	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
D14	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
D15	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
D16	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
E17	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
E18	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1
E19	Veículo leve	1
	Motos	1
	Bicicleta	1

PROPOSTA
Neste cruzamento sugere-se a implantação de sentido único na rua Petrolandia (Norte - Sul) entre as ruas Irnin Marciana e Chosaka Nohana e sentido único na rua Francisco Antônio Correa (Sul - Norte) criando assim um binário entre elas e dividindo os movimentos dessa interseção.
Também é feito um ajuste no trevo da rua Francisco Antônio Correa para facilitar o acesso de quem vem da rua Eucalipto Stor seguindo para rua Plinio Leite de Oliveira.



TÍTULO
ANEXO VIb - CIRCULAÇÃO VIÁRIA
Diretriz 1: Diagramas de Contagem e Soluções das Principais Interseções

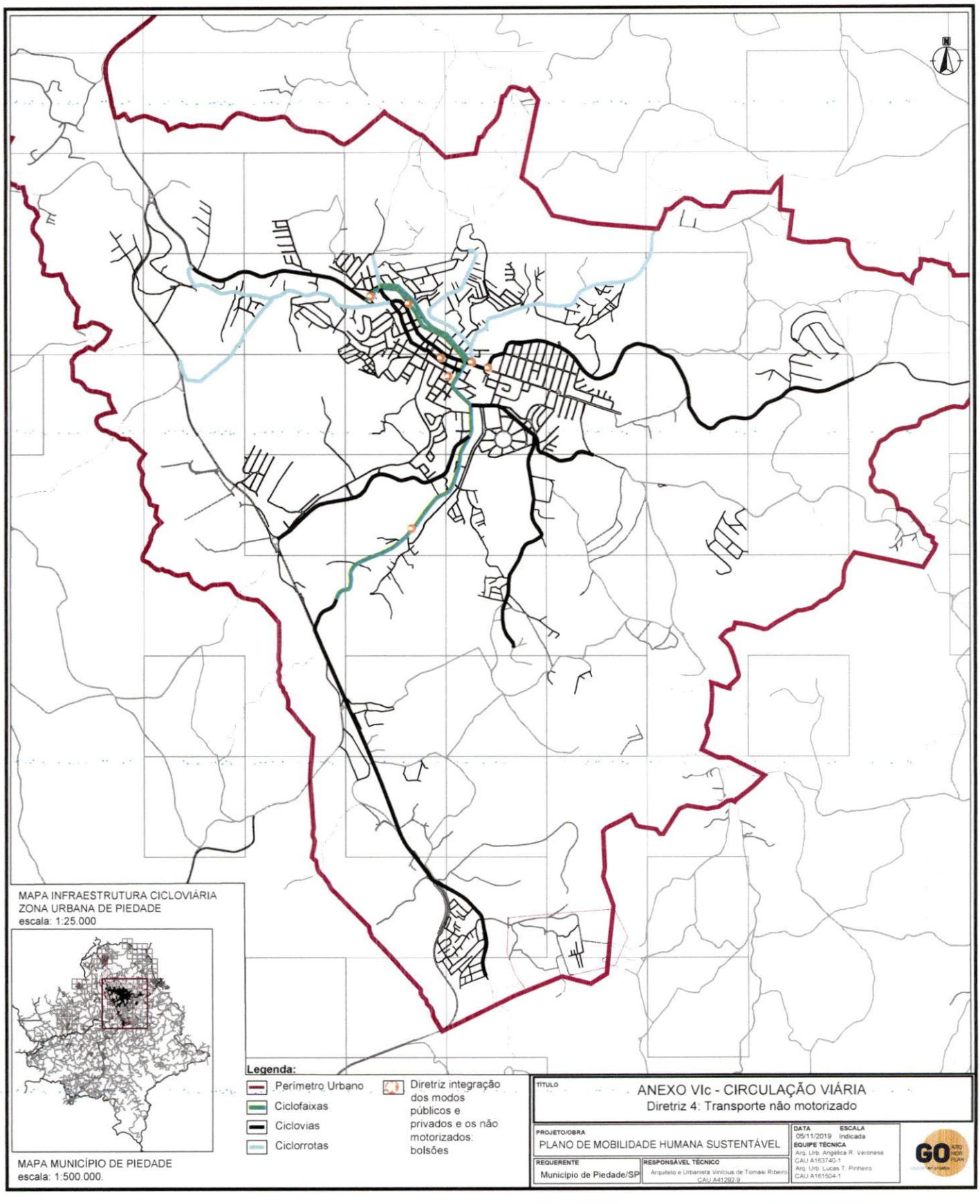
PROJETO/OBRA
PLANO DE MOBILIDADE HUMANA SUSTENTÁVEL

DATA 09/11/2019 ESCALA Indicada

EQUIPE TÉCNICA
Arq. Urb. Angelica R. Veronese CAU A182740-1
Arq. Urb. Lucas T. Ribeiro CAU A181904-1

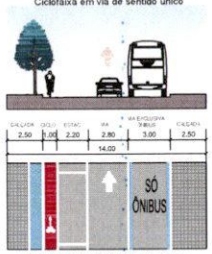
REQUERENTE
Município de Piedade/SP

RESPONSÁVEL TÉCNICO
Arquiteto e Urbanista Vinicius de Tomasi Ribeiro CAU A41280-9


N
MAPA INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA
ZONA URBANA DE PIEDADE
escala: 1:25.000
MAPA MUNICÍPIO DE PIEDADE
escala: 1:500.000.
Legenda:
Perímetro Urbano
Ciclofaixas
Ciclovias
Ciclorrotas
Diretriz integração dos modos públicos e privados e os não motorizados: bolsões
TÍTULO
ANEXO VIc - CIRCULAÇÃO VIÁRIA
Diretriz 4: Transporte não motorizado
PROJETO/OBRA
PLANO DE MOBILIDADE HUMANA SUSTENTÁVEL
DATA
05/11/2019
ESCALA
Indicada
EQUIPE TÉCNICA
Arq. Urb. Angélica R. Veronese
CAU A163740-1
Arq. Urb. Lucas T. Pinheiro
CAU A161504-1
REQUERENTE
Município de Piedade/SP
RESPONSÁVEL TÉCNICO
Arquiteto e Urbanista Vinicius de Tomasi Ribeiro
CAU A41292-9
GO

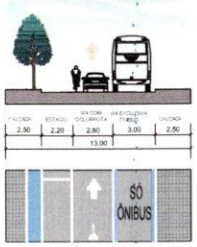
GABARITOS VIÁRIOS

Ciclofaixa em via de sentido único



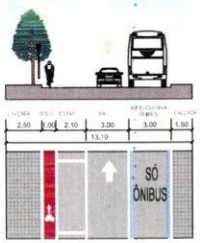
AVENIDA ANTÔNIO CORREA DA SILVA

Ciclorrota em via de sentido único



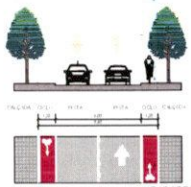
AVENIDA ANTÔNIO CORREA DA SILVA

Ciclovia em via com transporte coletivo



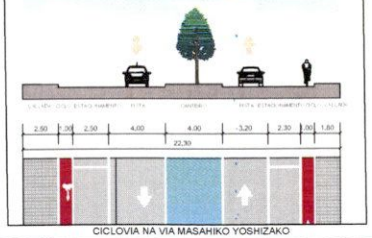
AVENIDA RAIMUNDO NONATO LEITE

Ciclovia em via de sentido duplo



CICLOVIA NA ESTRADA DOS LAVRADORES

Ciclovia em via com transporte coletivo



CICLOVIA NA VIA MASAHIKO YOSHIZAKO

SP 250 (Entrada Bairro dos Ortizes)

Rua Benedito Xavier de Oliveira x Via Antonio Leite de Oliveira

Via Antonio Leite de Oliveira x Av Amazonas x Rua Laureano P Camargo

Rua Quintino de Campos X Rua Nelson da Silva

Rua Quintino de Campos X Rua Armando Salles

Rótula Praça da Bandeira

Rua Gal Waldomiro de Lima X Rua Capitão Moraes

Rua Capitão Moraes X Rua Francisco A Correa

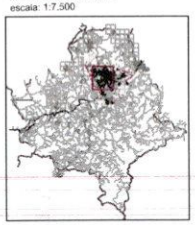
Rua Petrolândia x Rua Francisco A Correa x Estrada dos Lavradores

Rua Capitão Moraes X Rua Vinte de Maio

Rua Simão Vieira X SP 250

ESTR. CAROLINA PARA. GRANCEIRO

MAPA ÁREA CENTRAL
escala: 1:7.500



MAPA MUNICÍPIO DE PIEDADE
escala: 1.500.000

Legenda:

- Perímetro Urbano
- Ciclofaixas
- Ciclovias
- Ciclorrotas
- Sentido da Via
- Diretriz integração dos modos públicos e privados e os não motorizados: bolsões
- Proibição de Transporte de Cargas
- Restrição de Transporte de Cargas

TÍTULO
ANEXO VId - CIRCULAÇÃO VIÁRIA
Diretriz 6: Integração dos modos públicos, privados e não motorizados

PROJETO/OBRA
PLANO DE MOBILIDADE HUMANA SUSTENTÁVEL

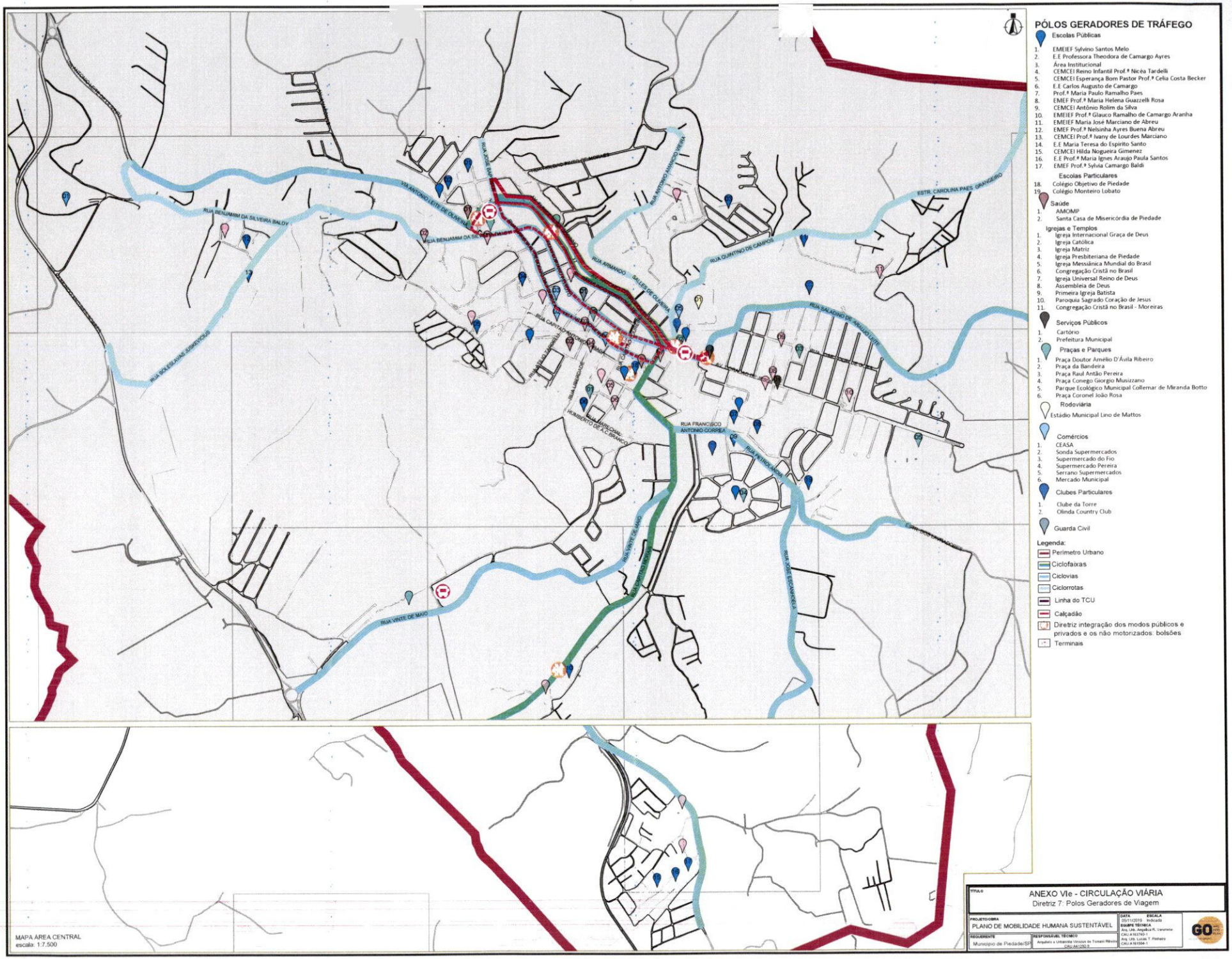
REQUERENTE
Município de Piedade/SP

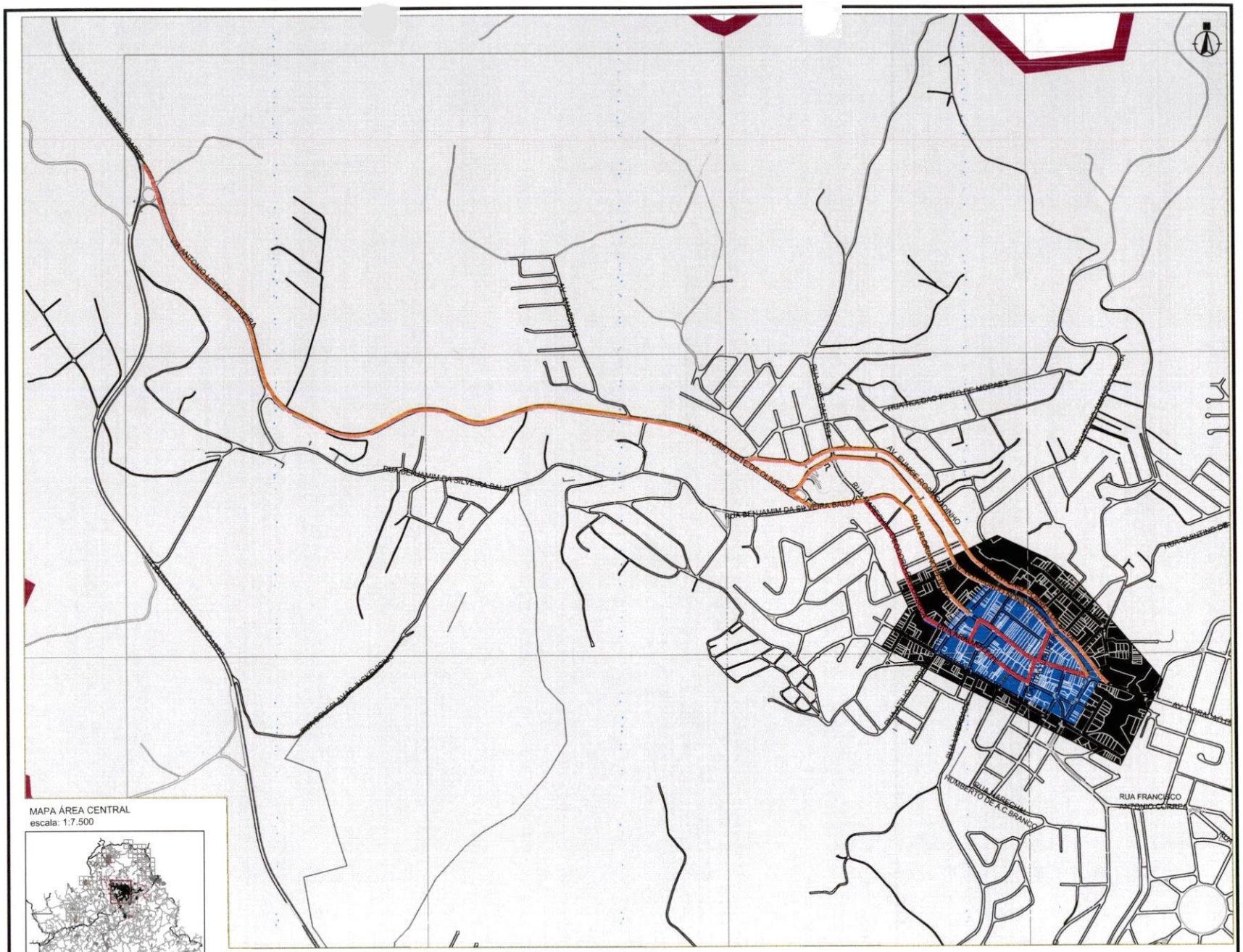
RESPONSÁVEL TÉCNICO
Arquiteto e Urbanista Vinicius de Tomaso Ribeiro
CAU A63200-3

DATA
05/11/2019

ESCALA
Indicada

EQUIPE TÉCNICA
Arq. Urb. Angelica R. Varanese
CAU A163740-1
Arq. Urb. Lucas T. Pinheiro
CAU A161004-1


PÓLOS GERADORES DE TRÁFEGO
Escolas Públicas
1. EMEIEF Sylvino Santos Melo
2. E.E Professora Theodora de Camargo Ayres
3. Área Institucional
4. CEMCEI Reino Infantil Prof.ª Nicéa Tardelli
5. CEMCEI Esperança Bom Pastor Prof.ª Celia Costa Becker
6. E.E Carlos Augusto de Camargo
7. Prof.ª Maria Paulo Ramalho Paes
8. EMEF Prof.ª Maria Helena Guazzelli Rosa
9. CEMCEI Antônio Rolim da Silva
10. EMEIEF Prof.ª Glauco Ramalho de Camargo Aranha
11. EMEIEF Maria José Marciano de Abreu
12. EMEF Prof.ª Nelsinha Ayres Buena Abreu
13. CEMCEI Prof.ª Ivany de Lourdes Marciano
14. E.E Maria Teresa do Espírito Santo
15. CEMCEI Hilda Nogueira Gimenez
16. E.E Prof.ª Maria Ignes Araujo Paula Santos
17. EMEF Prof.ª Sylvia Camargo Baldi
Escolas Particulares
18. Colégio Objetivo de Piedade
19. Colégio Monteiro Lobato
Saúde
1. AMOMP
2. Santa Casa de Misericórdia de Piedade
Igrejas e Templos
1. Igreja Internacional Graça de Deus
2. Igreja Católica
3. Igreja Matriz
4. Igreja Presbiteriana de Piedade
5. Igreja Messiânica Mundial do Brasil
6. Congregação Cristã no Brasil
7. Igreja Universal Reino de Deus
8. Assembleia de Deus
9. Primeira Igreja Batista
10. Paroquia Sagrado Coração de Jesus
11. Congregação Cristã no Brasil - Moreiras
Serviços Públicos
1. Cartório
2. Prefeitura Municipal
Praças e Parques
1. Praça Doutor Amélio D'Ávila Ribeiro
2. Praça da Bandeira
3. Praça Raul Antão Pereira
4. Praça Conego Giorgio Musizzano
5. Parque Ecológico Municipal Collemar de Miranda Botto
6. Praça Coronel João Rosa
Rodoviária
Estádio Municipal Lino de Mattos
Comércios
1. CEASA
2. Sonda Supermercados
3. Supermercado do Fio
4. Supermercado Pereira
5. Serrano Supermercados
6. Mercado Municipal
Clubes Particulares
1. Clube da Torre
2. Olinda Country Club
Guarda Civil
Legenda:
Perimetro Urbano
Ciclofaixas
Ciclovias
Ciclorrotas
Linha do TCU
Calçadão
Diretriz integração dos modos públicos e privados e os não motorizados: bolsões
Terminais
RUA BENJAMIM DA SILVEIRA BALDY
RUA ARMANDO SALLES DE OLIVEIRA
RUA QUINTINO DE CAMPOS
RUA SALDANHA DE ARAUJO LEITE
RUA FRANCISCO ANTONIO CORREA
RUA VINTE DE MAIO
RUA VINTE E CINCO DE JANEIRO
RUA JOSE ESCANHOELA
ESTR. CAROLINA PAES GRANGEIRO
MAPA AREA CENTRAL
escala: 1:7.500
TÍTULO
ANEXO VIe - CIRCULAÇÃO VIÁRIA
Diretriz 7: Polos Geradores de Viagem
PROJETO/OBRA
PLANO DE MOBILIDADE HUMANA SUSTENTÁVEL
DATA
05/11/2019
ESCALA
Indicada
EQUIPE TÉCNICA
Arq. Urb. Angélica R. Varanda
CAU A163740-1
Arq. Urb. Lucas T. Pinheiro
CAU A161594-1
REQUERENTE
Município de Piedade/SP
RESPONSÁVEL TÉCNICO
Arquiteto e Urbanista Vinicius de Tolosa Ribeiro
CAU A41292-2



MAPA ÁREA CENTRAL
escala: 1:7.500

MAPA MUNICÍPIO DE PIEDADE
escala: 1:500.000.

Legenda:

- Perímetro Urbano
- Proibição de Transporte de Cargas
- Restrição de Transporte de Cargas
- Zona Azul
- Zona Verde nova ação - etapa 1

TÍTULO

ANEXO VIf - CIRCULAÇÃO VIÁRIA

Diretriz 8: Áreas e Horários de acesso e circulação resitrita e controlada, estacionamentos

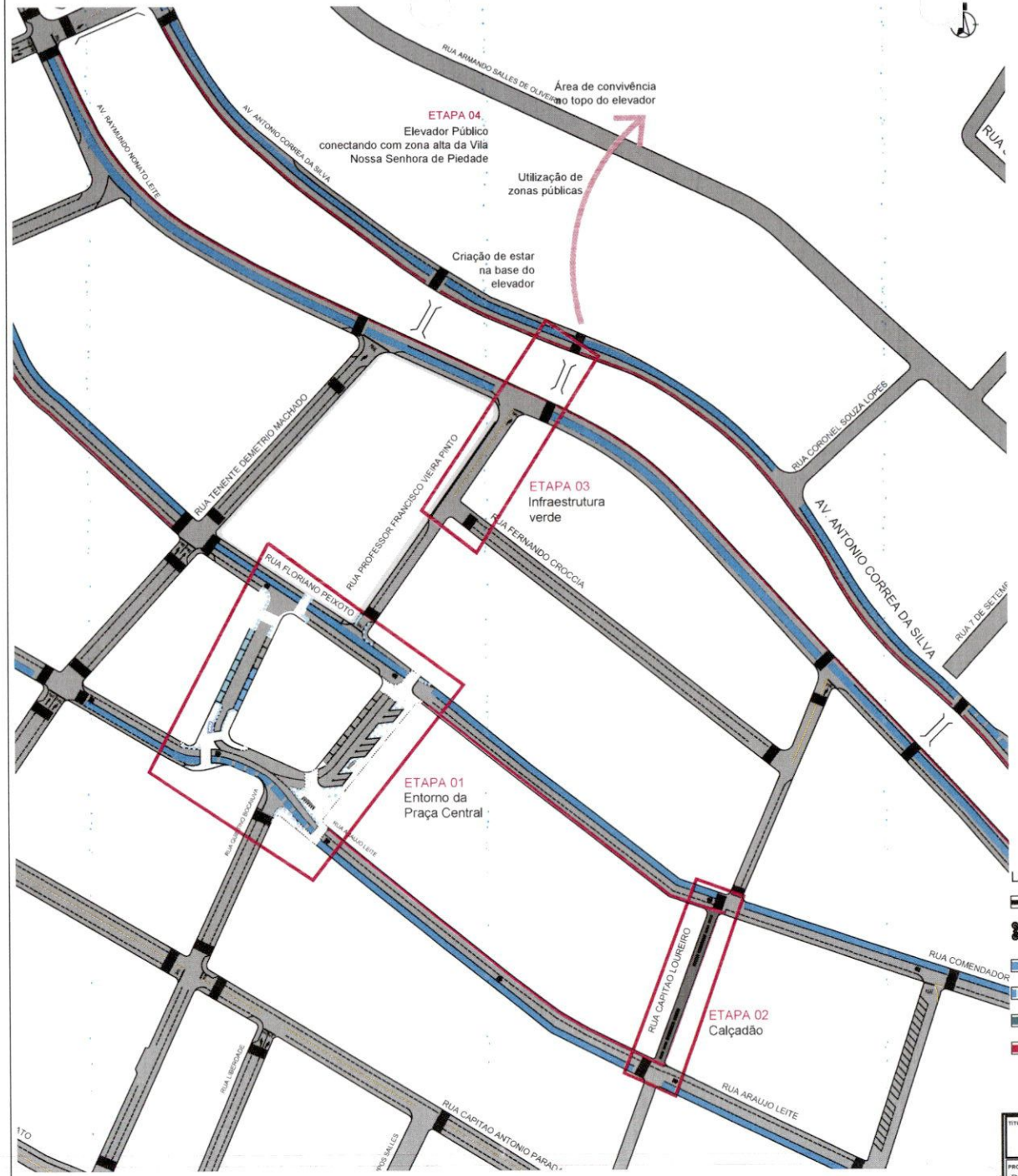
PROJETO/OBRA
PLANO DE MOBILIDADE HUMANA SUSTENTÁVEL

DATA 05/11/2019 ESCALA Indicada

EQUIPE TÉCNICA
Arq. Urb. Angélica R. Veronese CAU A163740-1
Arq. Urb. Lucas T. Pinheiro CAU A161504-1

REQUERENTE
Município de Piedade/SP

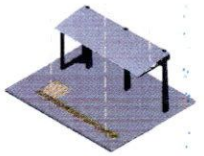
RESPONSÁVEL TÉCNICO
Arquiteto e Urbanista Vinicius de Tomasi Ribeiro CAU A41292-9



MAPA ÁREA CENTRAL DE PIEDADE
ESCALA 1: 750

ACESSIBILIDADE NO PASSEIO PÚBLICO

ACESSIBILIDADE nas paradas de ônibus

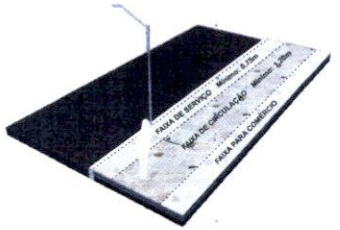


ACESSIBILIDADE com mobiliário urbano

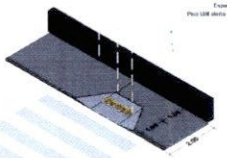


PASSEIO PÚBLICO

Calçada modelo



CALÇADAS COM LARGURA DE 2m

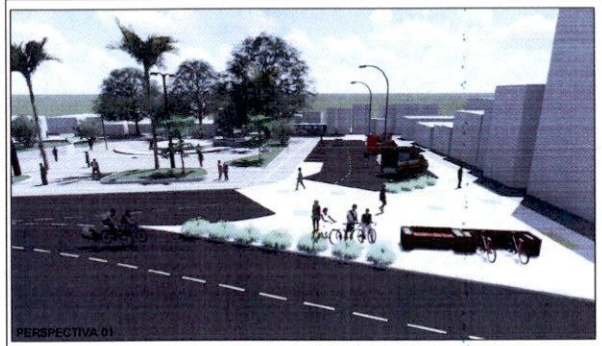


Observação: todos os locais com travessias para pedestres devem possuir rampas para cadeirantes.

Legenda:

- CICLOVIAS
- CICLORROTAS: VIAS COMPARTILHADAS PARA USO DE BICICLETAS E AUTOMÓVEIS
- FAIXA EXCLUSIVA PARA ÔNIBUS
- FAIXA SELETIVA PARA ÔNIBUS (SOMENTE EM ALGUNS HORÁRIOS)
- TRATAMENTO DE PAISAGISMO E ARBORIZAÇÃO DA RUA FAVORECENDO O VISUAL DA IGREJA E PRAÇA
- AMPLIAÇÃO DA CALÇADA FAZENDO CONEXÃO COM O CALÇADÃO

TITULO	ANEXO VII - INTERVENÇÕES PONTUAIS Etapas de execução
PROJETO/OBRA	PLANO DE MOBILIDADE HUMANA SUSTENTÁVEL
DATA	05/11/2019
ESCALA	Indicada
EQUIPE TÉCNICA	Arq. Urb. Angélica R. Veronese CAU A163740-1 Arq. Urb. Lucas T. Pinheiro CAU A161504-1
REQUERENTE	Município de Piedade/SP
RESPONSÁVEL TÉCNICO	Arquiteto e Urbanista Vinicius de Tomasi Ribeiro CAU A612929



PERSPECTIVA 01



PERSPECTIVA 02

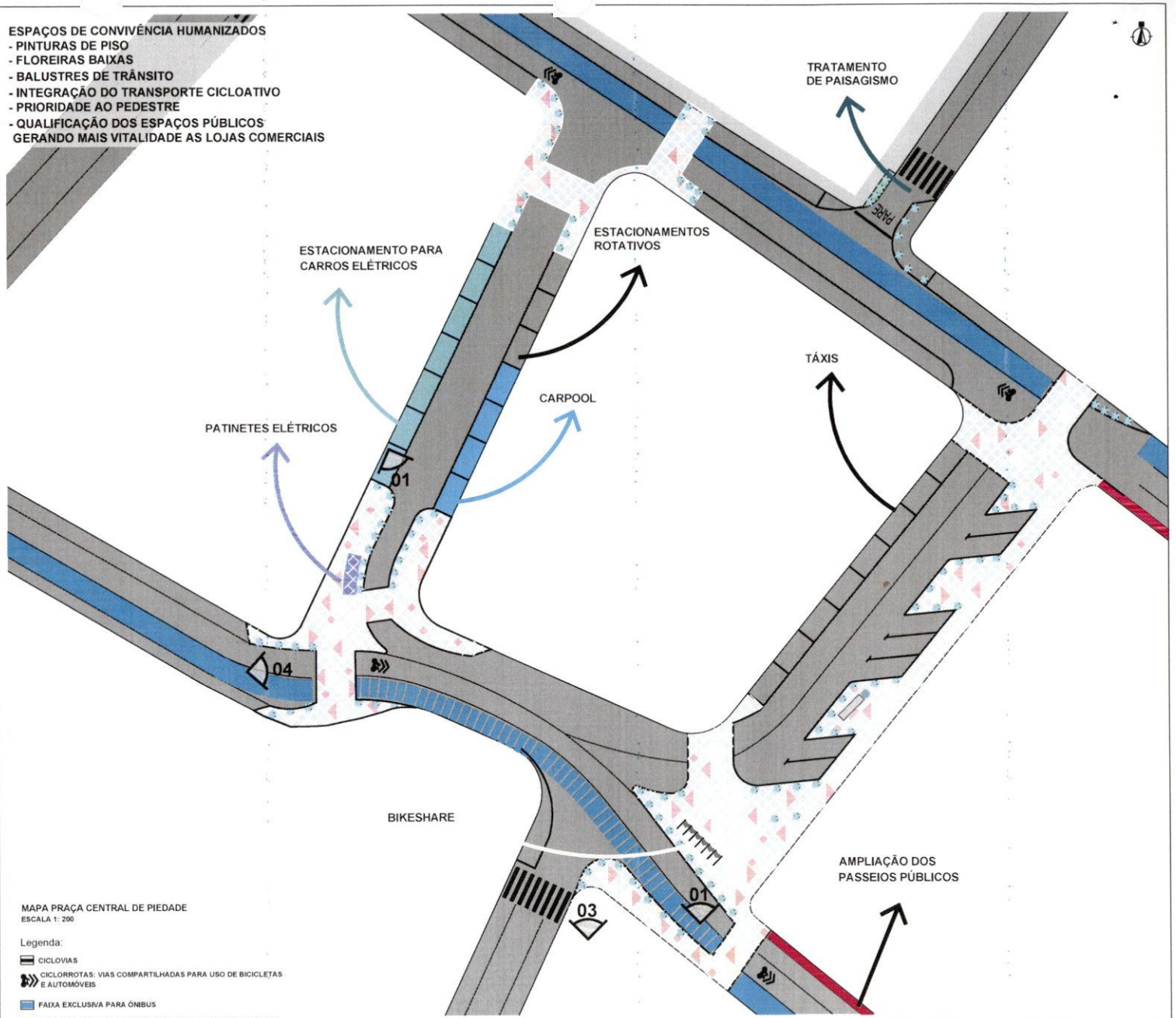


PERSPECTIVA 03



PERSPECTIVA 04

ESPAÇOS DE CONVIVÊNCIA HUMANIZADOS
- PINTURAS DE PISO
- FLOREIRAS BAIXAS
- BALUSTRES DE TRÂNSITO
- INTEGRAÇÃO DO TRANSPORTE CICLOATIVO
- PRIORIDADE AO PEDESTRE
- QUALIFICAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS GERANDO MAIS VITALIDADE AS LOJAS COMERCIAIS



MAPA PRAÇA CENTRAL DE PIEDADE
ESCALA 1: 200

Legenda:
- CICLOVIAS
- CICLORROTAS: VIAS COMPARTILHADAS PARA USO DE BICICLETAS E AUTOMÓVEIS
- FAIXA EXCLUSIVA PARA ÔNIBUS
- FAIXA SELETIVA PARA ÔNIBUS (SOMENTE EM ALGUNS HORÁRIOS)
- TRATAMENTO DE PAISAGISMO E ARBORIZAÇÃO DA RUA FAVORECENDO O VISUAL DA IGREJA E PRAÇA
- AMPLIAÇÃO DA CALÇADA FAZENDO CONEXÃO COM O CALÇADÃO

TÍTULO: ANEXO VIIa - INTERVENÇÕES PONTUAIS
Etapa 01

PROJETO/OBRA: PLANO DE MOBILIDADE HUMANA SUSTENTÁVEL
DATA: 05/11/2019
ESCALA: Indicada
ESCALA TÉCNICA:
SOLICITANTE: Município de Piedade/SP
RESPONSÁVEL TÉCNICO:



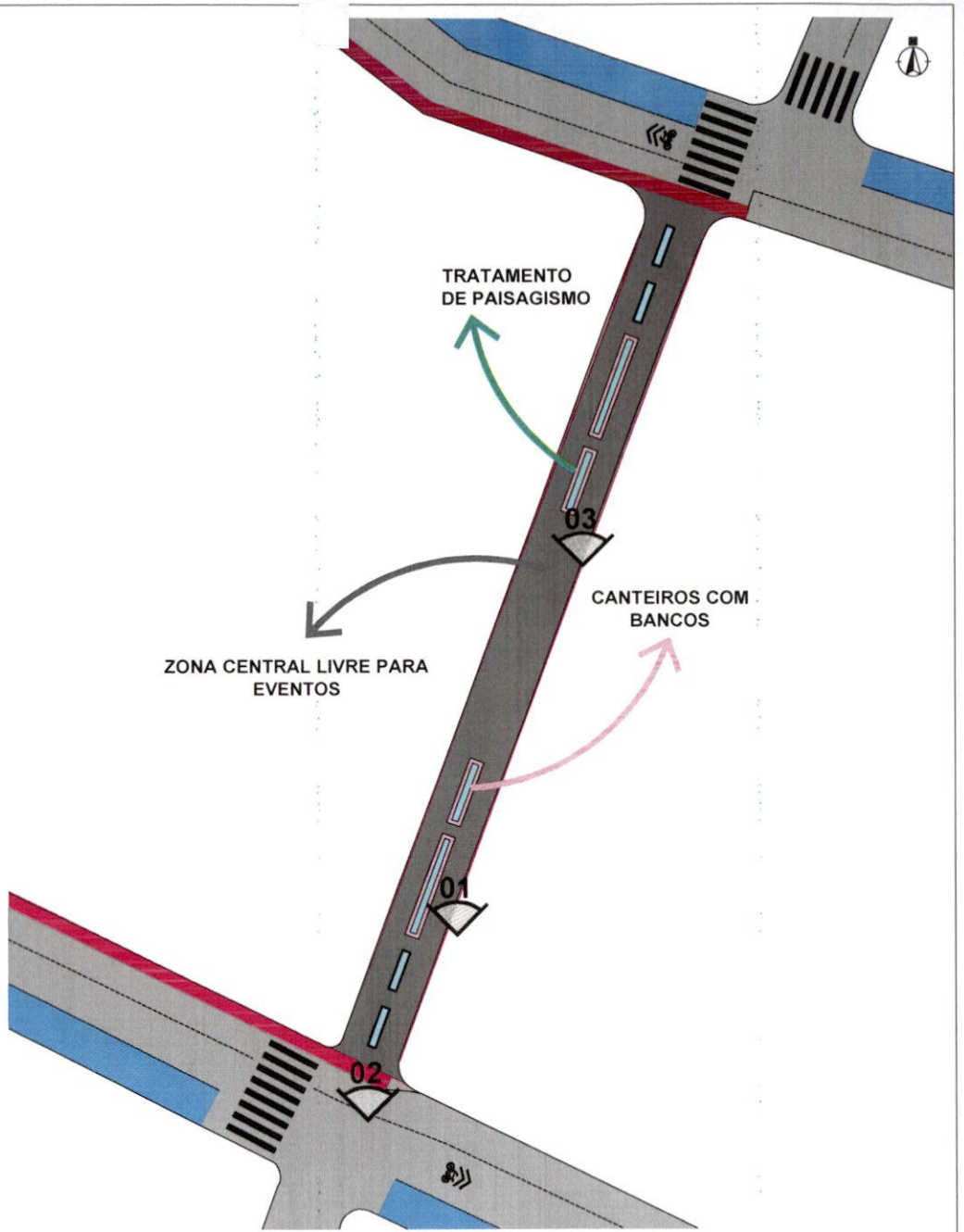
PERSPECTIVA 01



PERSPECTIVA 02



PERSPECTIVA 03



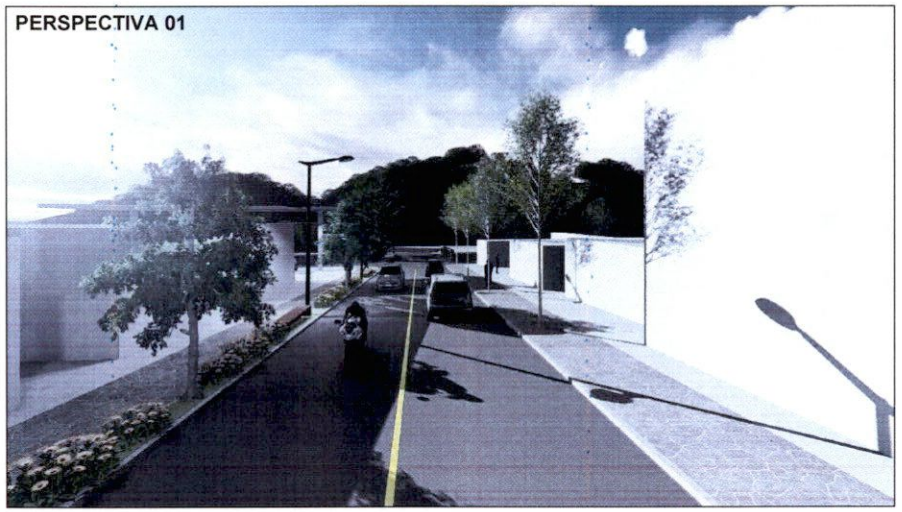
MAPA CALÇADÃO DE PIEDADE

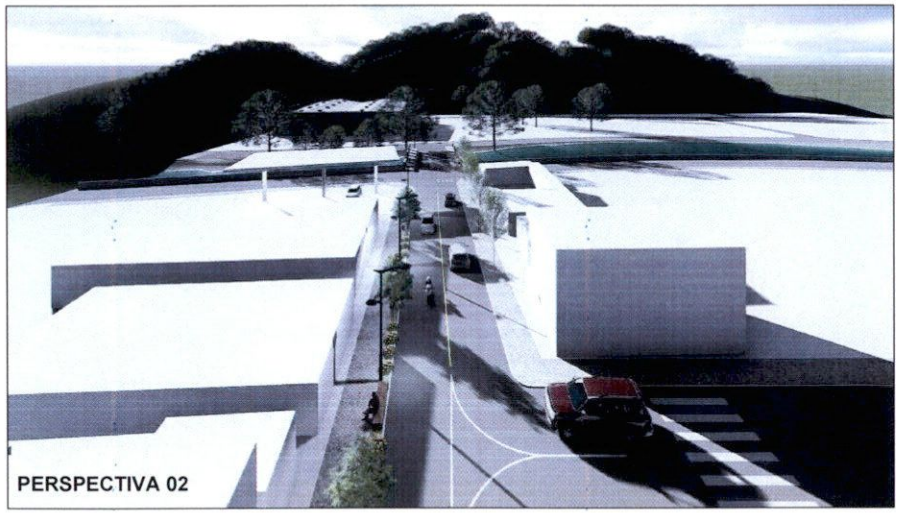
ESCALA 1: 200

- CICLOVIAS
- FAIXA EXCLUSIVA PARA ÔNIBUS
- FAIXA SELETIVA PARA ÔNIBUS (SOMENTE EM ALGUNS HORÁRIOS)

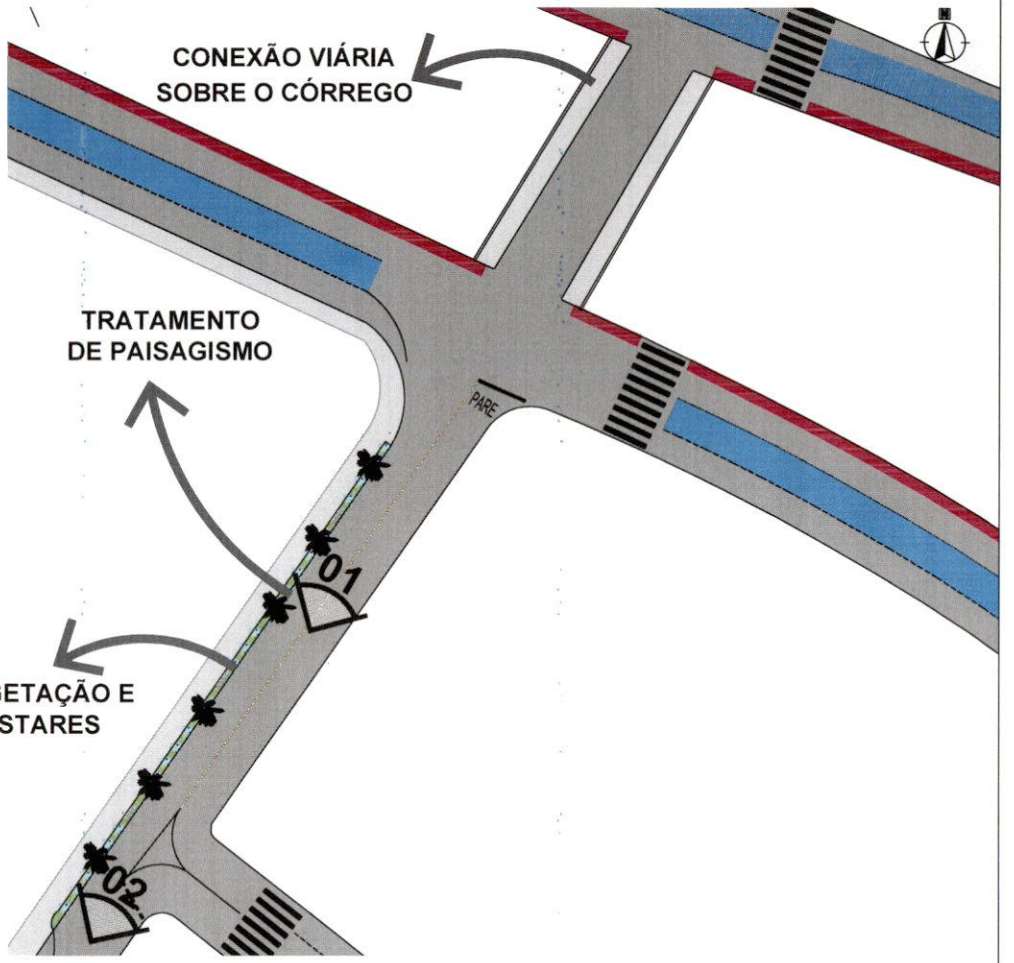
TÍTULO	ANEXO VIIb - INTERVENÇÕES PONTUAIS Etapa 02
PROJETO/OBRA	PLANO DE MOBILIDADE HUMANA SUSTENTÁVEL
DATA	05/11/2019
ESCALA	Indicada
EQUIPE TÉCNICA	Arq. Urb. Angélica R. Veronese CAU A163740-1 Arq. Urb. Lucas T. Pinheiro CAU A161504-1
REQUERENTE	Município de Piedade/SP
RESPONSÁVEL TÉCNICO	Arquiteto e Urbanista Vinicius de Tomasi Ribeiro CAU A41282-9

PERSPECTIVA 01





PERSPECTIVA 02



MAPA INFRAESTRUTURA VERDE
ESCALA 1: 200

- CICLOVIAS
- FAIXA EXCLUSIVA PARA ÔNIBUS
- FAIXA SELETIVA PARA ÔNIBUS (SOMENTE EM ALGUNS HORÁRIOS)

TÍTULO	ANEXO VIIc - INTERVENÇÕES PONTUAIS Etapa 03
PROJETO/OBRA	PLANO DE MOBILIDADE HUMANA SUSTENTÁVEL
DATA	05/11/2019
ESCALA	Indicada
EQUIPE TÉCNICA	Arq. Urb. Angélica R. Veronese CAU A163740-1 Arq. Urb. Lucas T. Pinheiro CAU A161504-1
REQUERENTE	Município de Piedade/SP
RESPONSÁVEL TÉCNICO	Arquiteto e Urbanista Vinicius de Tomasi Ribeiro CAU A41292-9

PREFEITURA MUNICIPAL DE PIEDADE
CHEFIA DE GABINETE
Praça Raul Gomes de Abreu, 200 - Centro - Piedade - SP
CEP. 18.170-000 - Telefone (15) 3244-8400
E-mail: gabinete@piedade.sp.gov.br

ANEXO VIII - Prazos dos Indicadores das Diretrizes

DIRETRIZ – SEGURANÇA E CIRCULAÇÃO VIÁRIA

Indicadores	Prazos		
	Curto	Médio	Longo
Melhorias em cruzamentos/rotatórias	Projetos executivos das noves intervenções e a execução de 3 intersecções.	Execução de 6 intersecções.	
Sistema de Monitoramento Integrado	Implantação de 20 câmeras e de central de monitoramento.	Implantação de câmeras.	
Atualização do Plano Diretor Municipal	Aprovação da Lei		
Atualização da Lei de Parcelamento do Solo	Aprovação da Lei		
Sinalização completa	6 mil m² de sinalização horizontal e 3 mil unidades de placas.	8 mil m² de sinalização horizontal e 3 mil unidades de placas.	10 mil m² de sinalização horizontal e 3 mil unidades de placas.
Intervenção no entorno da praça	Projeto executivo	Implantação	

DIRETRIZ – GESTÃO DEMOCRÁTICA, SISTEMÁTICA DE AVALIAÇÃO, REVISÃO E ATUALIZAÇÃO PERIODICA

Indicadores	Prazos		
	Curto	Médio	Longo
Criar o Conselho Municipal de Mobilidade Humana Sustentável	Decreto regulamentador		
Institucionalização do Seminário anual	Decreto regulamentador		
Pesquisas/enquetes de satisfação anual	Resolução regulamentador		
Criar e integrar um calendário anual de Mobilidade Humana Sustentável com Meio Ambiente	Decreto regulamentador		
Criação da minicidade humana	Projeto	Implantação	

PREFEITURA MUNICIPAL DE PIEDADE
CHEFIA DE GABINETE
Praça Raul Gomes de Abreu, 200 - Centro - Piedade - SP
CEP. 18.170-000 - Telefone (15) 3244-8400
E-mail: gabinete@piedade.sp.gov.br

DIRETRIZ – ACESSIBILIDADE PARA PCDs E RESTRIÇÃO

Indicadores	Prazos		
	Curto	Médio	Longo
Rampas de acesso e travessia elevada	15 rampas na área urbana	30 rampas na área urbana	50 rampas na área urbana
Acessibilidade no transporte coletivo	20% da frota	50% da frota	100% da frota
Implementação de Iluminação em LED	Troca do sistema convencional	Reforço de Iluminação nos cruzamentos	
Sinais sonoros	Implantação de sinais sonoros nos conjuntos semafóricos existentes		
Sinalização de PCDs	Revisão e reforço da sinalização existente	Padronização das calçadas no prédios públicos 500 m lineares	Padronização das calçadas no prédios públicos 1000 m lineares

DIRETRIZ – TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO - Ciclo ativos

Indicadores	Prazos		
	Curto	Médio	Longo
Implantação de ciclofaixas	3 quilômetros	5 quilômetros	8 quilômetros
Implantação de ciclovia	3 quilômetros	15 quilômetros	25 quilômetros
Bicicletários públicos	3 módulos com várias unidades	5módulos com várias unidades	15 módulos com várias unidades
Ciclo ativos - patinetes	4 módulos com várias unidades	5 módulos com várias unidades	16 módulos com várias unidades
Regulamentação dos Ciclo Ativos	aprovado		
Sinalização nas estradas vicinais	5 quilômetros	7 quilômetros	10 quilômetros

DIRETRIZ – TRANSPORTE PÚBLICO E COLETIVO

Indicadores	Prazos		
	Curto	Médio	Longo
Idade máxima da frota (transp. Coletivo)		10 anos	5 anos

Implementação dos terminais principais	2 terminais principais		
Implantação da divulgação e comunicação do sistema de operação do Transporte Coletivo	2 terminais principais	10 paradas de ônibus	
Implantação de Corredores exclusivos de ônibus		6 km	
Implantação de corredores seletivos de ônibus		8 km	
Número de usuários	13.000	15.000	18.000

DIRETRIZ – INTEGRAÇÃO DOS MODOS PÚBLICOS E PRIVADOS e os NÃO MOTORIZADOS (CICLO ATIVOS)

Indicadores	**Prazos**		
	Curto	**Médio**	**Longo**
Criação de bolsões de estacionamento	3 bolsões	6 bolsões	12 bolsões
Atualização da Legislação do Plano Diretor	Aprovação da mesma		
Implementação do bilhete integrado	Estudo	Implementação	
Instalação *de bike racks* no transporte coletivo	6 ônibus	10 ônibus	toda frota
Estudo de integração de modais, priorizando o pedestre, visando ligar a região central com a parte norte da cidade.	Criação do Termo de Referência.	Contratação de Projeto, através de Processo Licitatório.	

DIRETRIZ – POLOS GERADORES DE VIAGEM

Indicadores	**Prazos**		
	Curto	**Médio**	**Longo**
Criação de pontos livres	2 pontos	4 pontos	6 pontos
Necessidade de elaboração do Decreto para carga e descarga	estudo e regulamentação		

Necessidade de elaboração do Decreto para Estudo de Impacto de Vizinhança	regulamentação		
Postos descentralizados	1	3	7

DIRETRIZ – AREAS E HORÁRIOS DE ACESSO E CIRCULAÇÃO RESTRITA E CONTROLADA, ESTACIONAMENTOS.

Indicadores	Prazos		
	Curto	Médio	Longo
Atualizar a legislação da Zona Azul	estudo e implementação		
Criar legislação para a rua do lazer	extender até às 19h		
Implementar os instrumentos do EC	regulamentar junto com a atualização do Plano Diretor		

DIRETRIZ – INSTRUMENTOS DE FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE COLETIVO E DA INFRAESTRUTURA.

Indicadores	Prazos		
	Curto	Médio	Longo
Atualização da Legislação da Zona Azul	estudo e implementação		
Atualizar o Código Tributário	estudo	implementação	
Regulamentar o uso da publicidade nos equipamentos e mobiliários públicos	estudo	implementação	

DIRETRIZ – INOVAÇÕES

Indicadores	Prazos		
	Curto	Médio	Longo
Implementação dos 17 ODS	mensura	compara	implementa
Indicadores da ISO	mensura	compara	implementa
Inserção das Energias Alternativas nos equipamentos públicos	R$ 40 mil	R$ 60 mil	R$ 180 mil

ANEXO XX - DO PLANO DE MOBILIDADE HUMANA SUSTENTÁVEL

PRINCIPIOS E DIRETRIZES DAS METODOLOGIAS UTILIZADAS PARA A REALIZAÇÃO DO PLANO

I. Objetivos do Desenvolvimento Sustentável que compõe a Agenda 2030 da ONU (Metas específicas com relação direta a mobilidade humana)

1. Erradicação da Pobreza

Meta prevista pelos ODS sobre Mobilidade Urbana:
1.4. Até 2030, garantir que todos os homens e mulheres, particularmente os pobres e vulneráveis, tenham direitos iguais aos recursos econômicos, bem como o acesso a serviços básicos, propriedade e controle sobre a terra e outras formas de propriedade, herança, recursos naturais, novas tecnologias apropriadas e serviços financeiros, incluindo micro finanças.
Como a mobilidade urbana pode contribuir:
Garantir à população de baixa renda, acesso a transporte de qualidade e à divulgação de informações dos investimentos e subsídios que devem ser custeados por percentual arrecadado dos incentivos ao transporte individual.

2. Fome Zero

Meta prevista pelos ODS sobre Mobilidade Urbana:
A2. Aumentar o investimento, inclusive via o reforço da cooperação internacional, em infraestrutura rural, pesquisa e extensão de serviços agrícolas, (...), para aumentar a capacidade de produção agrícola (...), em particular nos países menos desenvolvidos.
Como a mobilidade urbana pode contribuir:
Aumentar os investimentos em tecnologia, infraestrutura, manutenção e em modais de transporte de carga sustentáveis de modo proporcional ao crescimento da produtividade, ampliando a integração, armazenamento e escoamento.

3. Boa Saúde em Bem-Estar

Metas previstas pelos ODS que sobre Mobilidade Urbana:
XX3.6 Até 2020, reduzir pela metade as mortes e os ferimentos globais por acidentes em estradas;
XX3.9 Até 2030, reduzir substancialmente o número de mortes e doenças por produtos químicos perigosos, contaminação e poluição do ar, água e solo;
Como a mobilidade urbana pode contribuir:
Aplicação dos recursos em políticas permanentes em âmbito federal, estadual e municipal e em ações para redução de 50% dos acidentes até 2028 (Lei 13.614/2018). Aumentar o financiamento e incentivos para a mudança da matriz energética, controle das emissões, qualidade do combustível, para a utilização do transporte ativo (bicicleta e pedonal) e para a acessibilidade aos serviços públicos.

4. Educação de Qualidade

Meta prevista pelos ODS que envolve a Mobilidade Urbana:

XX4.2 Até2030, garantir que todos as meninas e meninos tenham acesso a um desenvolvimento de qualidade na primeira infância, (...), de modo que eles estejam prontos para o ensino primário.
XX4.3 Até 2030, assegurar a igualdade de acesso para todos os homens e mulheres à educação técnica, profissional e superior de qualidade, a preços acessíveis, incluindo universidade.
Como a mobilidade urbana pode contribuir:
Garantir incentivos para o transporte escolar, acessibilidade e inclusão escolar nas três esferas, incluindo o controle social e transparência.

5. Igualdade de Gênero

Meta prevista pelos ODS, que envolve a Mobilidade Urbana:
XX5.4. Reconhecer e valorizar o trabalho de assistência e doméstico não remunerado, por meio da disponibilização de serviços públicos, infraestrutura e políticas de proteção social, (...), conforme os contextos nacionais.
Como a mobilidade urbana pode contribuir:
Garantir o acesso a serviços públicos, infraestrutura e políticas de proteção social para mulheres responsáveis pelo sustento da família. A igualdade de gênero e a representação das mulheres deve ser promovida no planejamento e uso do espaço urbano, redesenhados para atender às necessidades.

6. Água Limpa e Saneamento

Meta prevista pelos ODS, que envolve a Mobilidade Urbana:
XX6.1. Até 2030, alcançar o acesso universal e equitativo a água potável e segura para todos.
XX6.2. Até 2030, alcançar o acesso a saneamento e higiene adequados e equitativos para todos, (...), com especial atenção para as necessidades das mulheres e meninas e daqueles em situação de vulnerabilidade.
Como a mobilidade urbana pode contribuir:
Integração das políticas e investimentos para elaboração e execução de planos integrados e a incorporação de dados de modelagem climática para os sistemas de abastecimento, de saneamento, de drenagem e viário nos Municípios.

7. Energia Acessível e Limpa

Meta prevista pelos ODS, que envolve a Mobilidade Urbana:
XX7.a Até 2030, reforçar a cooperação internacional para facilitar o acesso a pesquisa e tecnologias de energia limpa, incluindo energias renováveis, eficiência energética e tecnologias de combustíveis fósseis avançadas e mais limpas, e promover o investimento em infraestrutura de energia e em tecnologias de energia limpa.
Como a mobilidade urbana pode contribuir:
Aumentar o financiamento e incentivos para veículos elétricos, híbridos e de biocombustíveis, tanto diretamente através de bônus para aquisição do veículo, ou indiretamente através de incentivos fiscais diversos, incluindo os custos de infraestrutura para recarga de energia.

8. Emprego Digno e Crescimento Econômico

Meta do ODS, que envolve a Mobilidade Urbana:
XX8.1. Atingir níveis mais elevados de produtividade das economias por meio da diversificação, modernização tecnológica e inovação, inclusive por meio de um foco em setores de alto valor agregado e dos setores intensivos em mão de obra.
Como a mobilidade urbana pode contribuir:

Promover o acesso às oportunidades e serviços por meio da ampliação do transporte público, da rede cicloviária e das calçadas acessíveis, prioritariamente, para pessoas de baixa renda, integrandos ao planejamento urbano, por meio de subsídios arrecadados do uso do transporte individual.

9. Industria, Inovação e Infraestrutura

Meta prevista pelos ODS, que envolve a Mobilidade Urbana:

XX9.1 Desenvolver infraestrutura de qualidade, confiável, sustentável e resiliente, incluindo infraestrutura regional e transfronteiriça, (...), com foco no acesso equitativo e a preços acessíveis para todos.

Como a mobilidade urbana pode contribuir:

Ampliar diversificação e integração dos diferentes meios de transporte, de forma a otimizar o custo-benefício, reduzindo significativamente o custo logístico e diminuindo as perdas econômicas diretas causadas por elas em relação ao Produto Interno Bruto global.

10. Redução das Desigualdades

Meta prevista pelos ODS, que envolve a Mobilidade Urbana:

XX10.2 Até 2030, empoderar e promover a inclusão social, econômica e política de todos, independentemente da idade, gênero, deficiência, raça, etnia, origem, religião, condição econômica ou outra.

Metas sugeridas:

Garantir elaboração de planos integrados e a incorporação de dados ao planejamento dos Municípios e dos investimentos em elaboração e execução dos planos municipais para o desenvolvimento local.

11. Cidades e Comunidades sustentáveis

Meta prevista pelos ODS, que envolve a Mobilidade Urbana:

XX11.2 Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos.

Como a mobilidade urbana pode contribuir:

Garantir a implementação de avaliação, monitoramento e transparência, a promoção de tecnologias de transportes sustentáveis, o planejamento e execução dos planos integrados e o aumento do financiamento nacional e internacional para a política de incentivo contínuo ao transporte coletivo e a captura de valor imobiliário.

12. Consumo e Produção responsáveis

Meta prevista pelos ODS, que envolve a Mobilidade Urbana:

XX12.3 Até 2030, reduzir pela metade o desperdício de alimentos *per capita* mundial, (...), e reduzir as perdas de alimentos ao longo das cadeias de produção e abastecimento, incluindo as perdas pós-colheita.

XX12.c Racionalizar subsídios ineficientes aos combustíveis fósseis, que encorajam o consumo exagerado, eliminando as distorções de mercado, (...), inclusive por meio da estruturação fiscal e a eliminação gradual desses subsídios prejudiciais, (...) desenvolvimento de uma forma que proteja os pobres e as comunidades afetadas.

Como a mobilidade urbana pode contribuir:

Proporcionar à população, prioritariamente de baixa renda, acesso a bancos de alimento e a mercados locais, ampliando os investimentos para modais de transporte de carga sustentáveis e que reduzam as emissões, o custo e desperdício no transporte considerando o produto, armazenamento e modal.

13. Combate às Alterações Climáticas

Meta prevista pelos ODS, que envolve a Mobilidade Urbana:
XX13.2 Integrar medidas da mudança do clima nas políticas, estratégias e planejamentos nacionais.
Como a mobilidade urbana pode contribuir:
Ampliar os investimentos em energias renováveis e menos poluentes no transporte, garantindo o apoio técnico aos Estados e Municípios e definindo o modelo tributário, a forma de contabilização da atividade e a nomenclatura jurídica dos créditos de carbono.

15. Vida Sobre a Terra

Meta prevista pelos ODS, que envolve a Mobilidade Urbana:
XX15.1 Até 2020, assegurar a conservação, recuperação e uso sustentável de ecossistemas terrestres e de água (...), em especial florestas, (...), em conformidade com as obrigações decorrentes dos acordos internacionais.
Como a mobilidade urbana pode contribuir:
Investir na elaboração e execução de plano de gestão de resíduos sólidos integrado, que contemple a fiscalização de toda a cadeia produtiva e responsabilize os fabricantes pela destinação dos resíduos.

16. Paz, Justiça e Instituições Fortes

Meta prevista pelos ODS, que envolve a Mobilidade Urbana:
XX16.4 Até 2030, reduzir significativamente os fluxos financeiros e de armas ilegais, reforçar a recuperação e devolução de recursos roubados e combater todas as formas de crime organizado.
Como a mobilidade urbana pode contribuir:
Aumentar o financiamento e incentivos para gestão do trânsito em Munícipios de fronteira ou de rota de armas ilegais, incluindo a parceria entre os órgãos de segurança pública e os órgãos municipais de trânsito.

17. Parcerias em Prol das Metas

Meta prevista pelos ODS, que envolve a Mobilidade Urbana:
XX17.11 Aumentar significativamente as exportações dos países em desenvolvimento, (...) duplicar a participação dos países menos desenvolvidos nas exportações globais até 2020.
Como a mobilidade urbana pode contribuir:
Ampliar as parcerias internacionais e, a nível nacional, entre União, Estados, Municípios, consórcios e Parcerias Público-Privadas para a diversificação e integração dos diferentes meios de transporte de pessoas e cargas de modo sustentável, reduzindo as perdas econômicas diretas e indiretas causadas.

II. Da ISO 37120:2017

A Norma 37120 é a Norma Brasileira que estabelece, através de metodologia especifica e um conjunto de indicadores, um desenvolvimento sustentável nas comunidades. Os indicadores, com relação direta a presente lei que serão mensurados são:

Indicador número 8 – Meio Ambiente

8.3 – Emissão de gases de efeito de estufa, medida em toneladas per capita (indicador essencial)

Este item será medido da seguinte forma: as emissões de gases de efeito estufa, medidas em toneladas per capita, devem ser calculadas como a quantidade total de gases de efeito estufa, em toneladas (unidades de dióxido de carbono), gerada durante um ano civil por todas as atividades dentro da cidade, incluindo-se emissões indiretas fora dos limites da cidade (numerador), dividida pela população atual da cidade (denominador) O resultado deve ser expresso como o total de emissões de gases de efeito de estufa, em toneladas per capita.

Formula:

R: Quant. GEE(ano)[1] = 34278 = 1,22
População da cidade 28000

Indicador número 13 – Recreação

13.1 - Área, em metros quadrados, de espaços públicos de recreação cobertos per capita (indicador de apoio)

Esse item será medido da seguinte forma: a área em metros quadrados, se espaços públicos de recreação cobertos per capita deve ser calculada pelo número de metros quadrados de espaços públicos de recreação cobertos (numerador), dividido pela população da cidade (denominador), e deve ser expressa como o número de metros quadrados de espaço de recreação coberta per capita.

Formula:

R: M^2 de espaços públicos de recreação cobertos = 3485,00 = 0,12
População da cidade 28000

13.2 - Área, em metros quadrados, de espaços públicos de recreação ao ar livre per capita (indicador de apoio)

Esse item será medido da seguinte forma: a área em metros quadrados, se espaços públicos de recreação ao ar livre per capita deve ser calculada pelo número de metros quadrados de espaços públicos de recreação ao ar livre (numerador), dividido pela população da cidade (denominador), e deve ser expressa como o número de metros quadrados de espaço de recreação coberta per capita.

Formula:

R: M^2 de espaços públicos de recreação ao ar livre= 224505= 8,01 m^2
População da cidade 28000 hab

Indicador número 18 – Transporte

18.2 – Quilômetros de sistema de transporte público de média capacidade por 100 000 habitantes (indicador essencial)

Esse item será medido da seguinte forma: a quantidade de quilômetros de sistema de transporte público de média capacidade por 100 000 habitantes[2] deve ser calculada pela soma dos quilômetros de sistema público de transporte leve disponibilizados dentro da cidade

[1] Estudo CETESB Emissões veiculares no estado de São Paulo 2016. Indice medido da Região Metropolitana de Sorocaba – Índices medidos CO - NOx - MP (1) - SO_2 (2) - COV

2 Nosso caso será utilizado a população referência do IBGE, estimativa de 2018, ou seja, 55.149

(numerador), dividida pela 100 000ª parte da população total da cidade (denominador). O resultado de ver ser expresso como quilômetros de sistema de transporte público de media capacidade por 100 000 habitantes.
Formula:
R: ∑ de Km = 2.719,22 = 0,097 km/hab
População da cidade 28000

18.3 – Número anual de viagens em transporte público per capita (indicador essencial)
Esse item será medido da seguinte forma: o úmero anual de viagens em transporte público per capita deve ser calculado como o número total anual de viagens por transporte que se originam dentro da cidade – "usuários de transporte público – (numerador), dividido pela população total da cidade (denominador). O resultado deve ser expresso como o número anual de viagens em transporte público per capita.
Formula:
R: Total de viagens de transporte coletivo = 71 = 0,0025
População da cidade 28000

18.4 – Número de automóveis privados per capita (indicador essencial)
Esse item será medido da seguinte forma: o número de automóveis privados per capita deve ser calculado como o número total de automóveis privados registrados em uma cidade (numerador), dividido pela população total da cidade (denominador). O resultado deve ser expresso como o número de automóveis privados per capita.
Formula:
R: Total de nº de AP = 16532 = 0,59AP/hab
População da cidade 28000

18.5 – Porcentagem de passageiros que se deslocam para o trabalho de forma alternativa ao automóvel privado (indicador de apoio)
Esse item será medido da seguinte forma: a porcentagem de passageiros que utilizam um meio de deslocamento para o trabalho que não seja um veículo pessoal deve ser calculada como o número de passageiros que trabalham na cidade que utilizam um meio de transporte que não seja um veículo com único ocupante (SOV)[3] como sua principal forma de viajar para o trabalho (numerador), dividido por todas as viagens para o trabalho, independentemente do modo (denominador). O resultado deve ser então multiplicado por 100 e expresso como uma porcentagem de passageiros que usam um modo de viagem que não seja um veículo pessoal.
Formula:
R: S.O.V. X 100 =
População da cidade

18.6 – Número de veículos motorizados de duas rodas per capita (indicador de apoio)
Esse item será medido da seguinte forma: o número de veículos motorizados de duas rodas deve ser calculado como a quantidade total de veículos motorizados de duas rodas na cidade (numerador) dividida pela população total da cidade (denominador) O resultado deve ser expresso como o número de veículos motorizados de duas rodas per capita.
Formula:

[3] *SOV – Single Occupancy Vehicles.*

R: Nº de veículos motorizados de 2 rodas = 4475 = 0,159
População da cidade 28000

18.7 – Quilômetros de ciclovias e ciclofaixas por 100 000 habitantes (indicador de apoio)
Esse item será medido da seguinte forma: a quantidade de quilômetros de ciclovias e ciclofaixas por 100 000[4] habitantes deve ser calculada pelo total de quilômetros de ciclovias e ciclofaixas (numerador), dividido pela 100 000ª parte da população total da cidade (denominador). O resultado deve ser expresso em quilômetros de ciclovias e ciclofaixas pro 100 000 habitantes.
Formula:
R: Nº de Km de ciclovias e ciclofaixas = 3 = 0,00010
População da cidade 28000

Indicador número 19 – Planejamento Urbano

19.2 – Número de árvores plantadas anualmente por 100 000[5] habitantes (indicador de apoio)
Esse item será medido da seguinte forma: o número de árvores plantadas por 100 000 deve ser calculado como o número total de árvores plantadas em um determinado ano (numerador), dividido por um 100 000º da população da cidade (denominador). O resultado deve ser expresso como o número anual de árvores plantadas por 100 000 habitantes.
Formula:
R: Nº de árvores plantadas =
População da cidade

19.3 – Porcentagem de área de assentamento informais em função da área total da cidade (indicador de apoio)
Esse item será medido da seguinte forma: o tamanho real dos assentamentos informais representa uma porcentagem da área da cidade e deve ser calculado como área de assentamentos informais em quilômetros quadrados (numerador), dividido pela área da cidade em quilômetros quadrados (denominador). O resultado é então multiplicado por 100 e expresso como uma porcentagem.
Formula:
R: $\frac{\text{Km}^2 \text{ dos assentamentos informais}}{\text{Área da cidade em quilômetros quadrados}} \times 100 =$

R: 3.304 x 100 / 53428 = 6,184

19.4 – Relação empregos/habitação (indicador de apoio)
Esse item será medido da seguinte forma: a relação de emprego/habitação dever ser calculada com o número total de postos de trabalho (numerador), dividido pelo número total de unidades habitacionais (denominador). O resultado deve ser expresso com um número inteiro, refletindo na relação de emprego por habitação na cidade.
Formula:
R: Nº total de postos de trabalho = 7870[6]
Nº total de unidades habitacionais

[4] Nosso caso será utilizado a população referência do IBGE, estimativa de 2018, ou seja, 55.149
5 Idem a referência anterior
[6] IBGE Cidades – estimativa 2017.

III. Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS)

O conceito do Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável – DOTS possui 8 princípios na cidade, são eles: Conectar, adensar, misturar, compactar, caminhar, pedalar, Transporte Público e Mudar.

No diagrama abaixo poderemos entender de forma sistêmica todo esse processo, iniciando pelas 4 seções: A. Marco Institucional e Regulatório; B. Planejamento Estratégico; C. Projetos Urbanos na Escala de bairro e D. Empreendimentos do DOTS.

As 4 seções são divididas em 12 passos: 1. Instituições e parceiros; 2. Regulações e Instrumentos que utilizaremos; 3. Condições do Espaço Urbano; 4. Futuros Projetos do DOT; 5. Estratégias e Instrumentos; 6. Estrutura de Governança e Financiamento; 7. Diagnóstico Detalhado da Área de Estação; 8. Concepção do Projeto; 9. Planejamento do Empreendimento; 10. Lotes (destinação ou aquisições); 11. Projeto e Construção; e, 12. Venda e/ou aluguel.

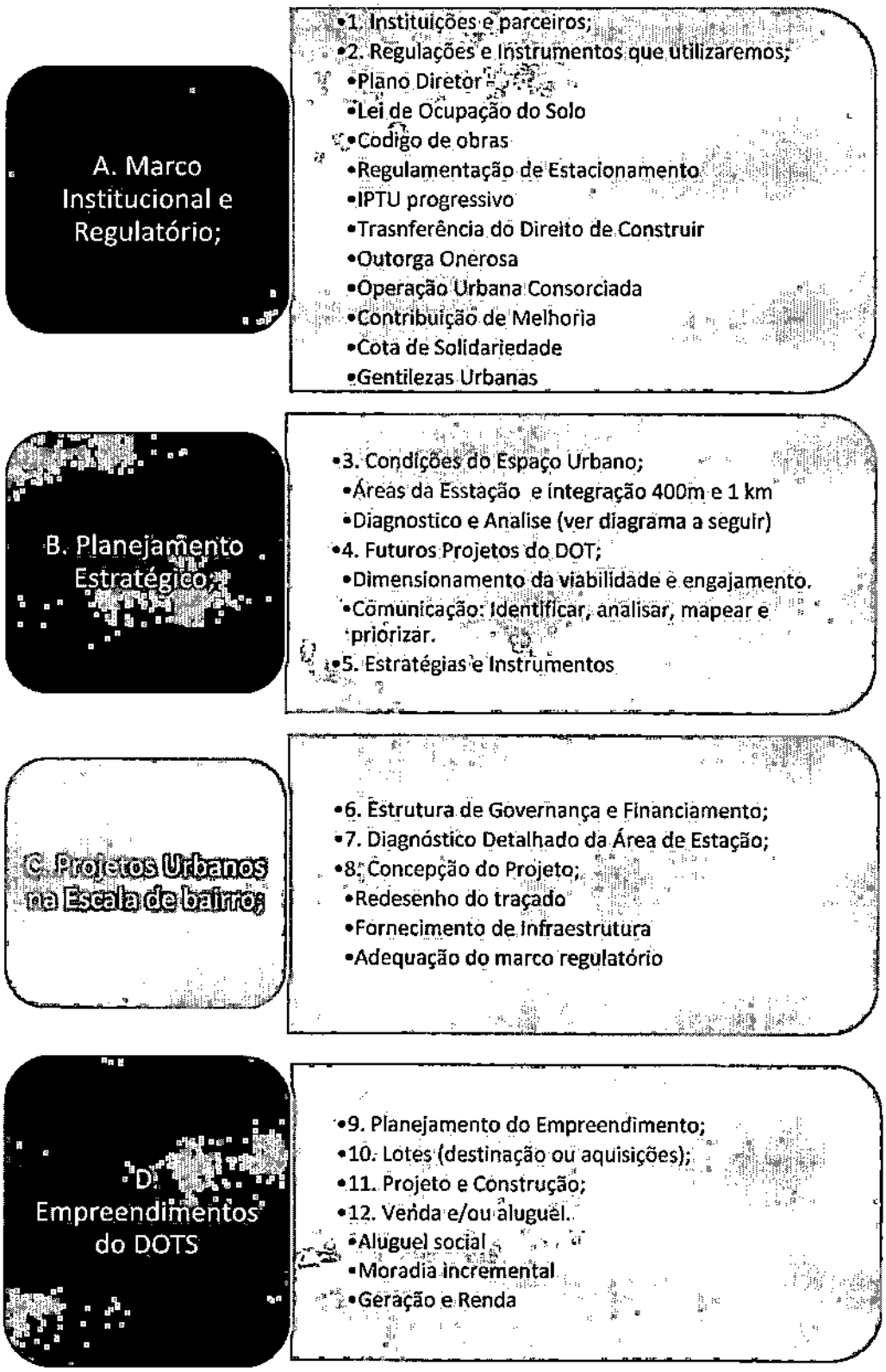


Diagrama 1 - Resumo das ações do DOTS. Fonte: adaptado pelo autor.

Praça Raul Gomes de Abreu, 200 - Centro - Piedade - SP
CEP. 18.170-000 - Telefone (15) 3244-8400
E-mail: gabinete@piedade.sp.gov.br

Anexo X - GLOSSÁRIO

ACESSIBILIDADE: a condição de acesso e utilização, com segurança e autonomia, de edificação, equipamento, espaço, mobiliário e equipamentos urbanos.

ACESSO: trecho de via que leva a determinado local ou área; localizado na face do imóvel, lote ou gleba, confrontante com o logradouro público dotado de infraestrutura.

ADENSAMENTO POPULACIONAL: fenômeno de aumento de pessoas em um determinado espaço.

ALINHAMENTO OU ALINHAMENTO DE GRADIL: é a linha divisória, fixada pela Municipalidade como limite entre um lote ou gleba urbanos, de propriedade pública ou particular e um logradouro público, existente ou projetado.

ÂMBITO LOCAL: uso não residencial de atendimento às necessidades básicas locais, de pequeno porte.

ARBORIZAÇÃO URBANA: diz respeito aos elementos vegetais de porte arbóreo dentro da cidade; nesse enfoque, as árvores plantadas em calçadas fazem parte da arborização urbana, porém não integram o sistema de áreas verdes.

ÁREAS URBANAS: correspondem às porções de território já urbanizadas e àquelas passíveis de urbanização, a curto e médio prazo.

ARRUAMENTO: é a abertura de novas vias de circulação e logradouros públicos urbanos e também o prolongamento, modificação ou ampliação dos existentes; o arruamento pode estar associado ou dissociado de loteamentos; os espaços arruados, uma vez aprovados pelo Município e inscritos no registro imobiliário competente, são de domínio público.

ATERRO: elevação de nível ou preenchimento de um terreno com acúmulo de terra ou entulho.

ATIVIDADES ECONÔMICAS: atividades que têm como função específica a troca de bens e a prestação de serviços de qualquer natureza.

ATIVIDADES INDUSTRIAIS: atividades voltadas para a extração de minerais e/ou transformação de substâncias ou produtos em novos bens ou produtos, por métodos mecânicos ou químicos, mediante o uso de força motriz.

ATIVIDADES INSTITUCIONAIS: atividades de natureza variada, promovidas pelo Poder Público ou por particulares, cujo objetivo maior é a prestação de serviços de interesse social à coletividade.

ATIVIDADES RESIDENCIAIS: atividades vinculadas às formas de morar, de caráter permanente (não transitório ou eventual) de pessoas ou grupos de pessoas.

ATIVIDADES RESIDENCIAIS MISTAS: atividades residenciais que se exercem concomitantemente com outra(s) atividade(s) em um mesmo empreendimento.

AUDIÊNCIA PÚBLICA: um instituto de participação administrativa aberta a indivíduos e a grupos sociais determinados, visando a legitimidade da ação administrativa, formalmente disciplinada em lei, pela qual se exerce o direito de expor tendências, preferências e opções que podem conduzir o Poder Público a uma decisão de maior aceitação consensual.

BINÁRIO: é um sistema de ruas que possui mão única, ou seja, um sentido. Normalmente composto de uma visão sistêmica de análise e não de uma rua isoladamente.

BIKE RACKS: é um equipamento de suporte para bicicletas colocado na parte dianteira dos ônibus. Utilizado como meio de integração entre o modo ciclo ativo com o motorizado público.

CALÇADA: 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.

CALÇADÃO: parte ou totalidade de uma via pública, equipada de forma a impedir o trajeto de veículos, a não ser os especiais e apenas para acesso local e a oferecer condições adequadas para o trânsito de pedestres, podendo comportar atividades de lazer.

CANALIZAÇÃO: encanamentos de abastecimento de, por exemplo, gás e de água potável às habitações, drenagem de esgotos, e encanamentos para proteger fios elétricos de alta-tensão. Pode ser implantado tanto no subsolo quanto no térreo (piso). Canalização de rios e córregos é cobrir o leito, ou a calha do rio com alguma superfície dura ou impermeável, geralmente de concreto para moldar o leito.

CARGA E DESCARGA DE VEÍCULOS: é a imobilização do veículo, pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento de animais ou carga, na forma disciplinada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito competente com circunscrição sobre a via.

CARGAS POLUIDORAS: quantidade de determinado poluente transportado ou lançado em um corpo de água receptor, expressa em unidade de massa por tempo.

CICLOFAIXA: parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.

CICLOVIAS: aquelas destinadas à circulação exclusiva de ciclos.

CIDADE POLINUCLEADA: cidade que possui vários centros de prestação de serviço caracterizada pela sua diversificação de atividades. É também conhecida como uma cidade que possui várias centralidades.

CUL DE SAC: rua sem saída com área (bolsão) para manobra.

DECLIVIDADE: é a inclinação que a superfície do solo faz com o plano horizontal.

DELIMITAÇÃO: processo através do qual, em ato do executivo municipal, se estabelece o perímetro de área do território do município para fins de tributação, planejamento ou imposição de normas de uso e ocupação do solo.

DENSIDADE POPULACIONAL: relação entre o número de habitantes de uma determinada área e a superfície desse território.

DESENVOLVIMENTO SOCIOECONÔMICO: aumento da capacidade de suprimento das necessidades humanas e melhoria da qualidade de vida, no âmbito social e econômico.

DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL: desenvolvimento onde a exploração do ambiente garanta a perenidade dos recursos ambientais renováveis e dos processos ecológicos, mantendo a biodiversidade e os demais atributos ecológicos, de forma socialmente justa e economicamente viável.

DIMENSIONAMENTO: calcular ou preestabelecer as dimensões ou proporções de algo.

DIVISA: linha limítrofe de um terreno.

EDIFICAÇÃO: construção acima e/ou abaixo da superfície de um terreno,de estruturas físicas permanentes que possibilitem a instalação e o exercício de atividades.

ENQUADRAMENTO: atribuição oficial de pertinência de áreas, empreendimentos, atividades e usos a categorias instituídas em Lei visando ao ordenamento do uso e ocupação do solo.

EQUIPAMENTOS PÚBLICOS: obras e serviços públicos ou de utilidade pública, que contribuem para a plena realização da vida de uma população; conforme a Lei Federal nº 6.766/79, dividem-se em dois tipos: os equipamentos públicos comunitários, que são de interesse geral da comunidade em sentido amplo: educação, cultura, saúde, lazer e similares; os equipamentos públicos urbanos, que são os especificamente vinculados à plena realização da vida urbana: abastecimento de água, serviços de esgoto, energia elétrica, coleta de águas pluviais, rede telefônica e canalização de gás; os bens públicos de uso comum do povo não naturais, também devem ser considerados como equipamentos públicos, sejam urbanos ou rurais: estradas, ruas e praças já que são da mesma natureza dos citados pela lei referida.

EQUIPAMENTOS URBANOS: todos os bens públicos e privados, de utilização pública, destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, implantados mediante autorização do poder público, em espaços públicos e privados.

ESTRADA VICINAL: são vias de acessos às pequenas vilas, fazendas e sítios, ou caminhos que ligam povoações relativamente pequenas e próximas.

ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL: conjunto de pesquisas, análises e diagnoses das prováveis ou evidentes conseqüências ao meio ambiente, ou seja, do impacto ambiental de uma ação proposta (obra ou serviço), com o objetivo de informar a população, o governo e os tomadores de decisão sobre eventuais riscos ambientais da ação. O EIA compreende, dentre outros, estudos de relação custos/benefícios da ação proposta, podendo apresentar alternativas de menores custos sociais e maiores benefícios ao ambiente, sempre que possível.

ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA – EIV: instituído pelo Estatuto da Cidade e obrigatório na aprovação de projetos que possam afetar a qualidade de vida da vizinhança pela produção de ruído, trânsito excessivo, poluição etc., cabendo à população afetada aprová-los, preliminarmente.

FAIXA DE DOMINIO: área lindeira à uma infraestrutura, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade competente.

FAIXA "NON AEDIFICANDI" ou FAIXA NÃO EDIFICANTE: é a área na qual não é permitido qualquer tipo de edificação ou impermeabilização.

FRENTE OU TESTADA (DO LOTE OU GLEBA): é a dimensão da face do lote na divisa lindeira ao logradouro que lhe dá acesso.

FUNDO DO LOTE: divisa oposta à frente.

GABARITO DE VIA: medida que determina a largura mínima das vias; a altura das edificações.

GLEBA: imóvel que ainda não foi objeto de arruamento ou parcelamento do solo para fins urbanos, sob qualquer forma.

HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL: é aquela destinada ao atendimento da população com baixa renda familiar e/ou que mora em assentamentos de ocupação precária ou popular adensada.

IMPACTO URBANÍSTICO: impacto físico-funcional, na paisagem urbana, sócio econômicas e culturais, causado por um empreendimento ou uma intervenção urbana.

INFRAESTRUTURA URBANA: conjunto de obras públicas e serviços de utilidade pública da cidade, que representa o capital fixo social urbano.

LARGURA DA VIA: distância entre os dois alinhamentos que delimitam uma via, numa seção transversal.

LAUDO TÉCNICO: relatório emitido após a análise de uma determinada situação através da qual se faz um diagnóstico.

LEVANTAMENTO: ato de verificar topograficamente as dimensões, orientação, declividade posição na malha urbana e/ou outras características de um terreno.

LOGRADOURO PÚBLICO: é todo espaço livre, inalienável, reconhecido pela municipalidade como de uso comum do povo, destinado à circulação, parada ou estacionamento de veículos e à circulação ou lazer de pedestres, como rodovias, estradas, avenidas, ruas, alamedas, travessas, caminhos, jardins, largos, "cul-de-sac", praças, passarelas, passagens subterrâneas, pontes, galerias, viadutos, parques, etc...

LOTE: parcela de terreno contida em uma quadra, proveniente de loteamento ou desmembramento com pelo menos uma divisa lindeira a logradouro público servido de infraestrutura básica.

MALHA URBANA: é a realidade material e funcional que é criada, num dado lugar, pelo efeito conjugado dos edifícios, das infraestruturas urbanas e dos espaços não edificados que nele existem.

MANANCIAL: é a fonte de água doce superficial ou subterrânea utilizada para consumo humano ou desenvolvimento de atividades econômicas.

MAPEAMENTO OFICIAL: conjunto de mapas que formam a cartografia oficial do município e espacializam, no ambito municipal, os planos e leis municipais.

MEDIDAS MITIGADORAS: realização de atividades que visem minimizar o impacto ocasionado na execução de determinada ação.

MEIO AMBIENTE: conjunto que compreende, em seu todo, o meio físico, o meio biótico e o meio antrópico. O meio físico é constituído pelo solo, pelos recursos hídricos superficiais, subterrâneos e pelo clima. O meio biótico compõe-se da fauna e da flora, isto é, da vida vegetal e animal. O meio antrópico é o criado pelo homem: infraestrutura física e social, infraestrutura viária, atividades econômicas, urbanização, instituições públicas e privadas, qualidade de vida.

MELHORAMENTO PÚBLICO: equipamento urbano que confere aos prédios condições plenas de utilização ou habitação, como rede de água, esgoto, energia elétrica, telefone, gás de cozinha, pavimentação, guias e sarjetas, passeios, drenagem, coleta de lixo, entrega de correspondência e outros. Obra ou serviço incorporado a um bem público já em uso, aperfeiçoando sua capacidade de operação ou sua adequação.

MOBILIÁRIO URBANO: conjunto de elementos materiais localizados nos logradouros públicos ou em locais visíveis desses logradouros e que complementam as funções urbanas de habitar, trabalhar, recrear e circular: cabinas telefônicas, anúncios, sinalizações horizontal, vertical e aérea; postes, torres, hidrantes, abrigos e pontos de parada de ônibus, bebedouros, sanitários públicos, monumentos, chafarizes, fontes luminosas etc...

MODIFICAÇÃO DE VIAS E/OU DE ARRUAMENTO: alteração de eixos, faixas de domínio e traçado geral de vias, envolvendo a modificação física de áreas delimitadas e/ou demarcadas pelos traçados originais.

OBRA PÚBLICA: é toda realização material e/ou construção destinada ao público ou ao serviço público; a cargo da administração pública ou de seus delegados.

ORDENAÇÃO DO ESPAÇO: em planejamento municipal, parte do processo de planejamento integrado que cuida do aspecto físico territorial do Município e, mais especificamente, de seus espaços urbanizados, pela colocação em ordem dos usos e ocupação do solo (lei de zoneamento), da regulamentação edilícia (Código de Edificações), da estruturação do sistema viário, da programação de obras públicas, considerando também os demais aspectos do planejamento integrado.

ORDENAMENTO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO: processo de intervenção orientadora e disciplinadora do assentamento de população e atividades num determinado sítio com vistas a objetivos comuns de natureza econômica e social.

PAISAGEM URBANA: em sentindo amplo, impressão provocada por uma cidade em quem tem apreensão visual demorada do conjunto de suas fachadas arquitetônicas, logradouros públicos e mobiliário urbano; é a roupagem com que a cidade se apresenta. Em sentido restrito ou parcial, apreensão visual de uma porção do espaço urbano, um trecho de rua, uma praça, o casario ou jardins, principalmente.

PAISAGISMO: arte que visa à criação, preservação ou reforma da paisagem urbana, principalmente, ou da rural; o ajardinamento dos espaços urbanos não construídos é um dos principais objetivos do paisagismo.

PARKLETS: É uma estratégia de planejamento urbano visando aumentar espaço de convivência ao pedestre. São áreas contíguas às calçadas, onde são construídas estruturas a fim de criar espaços de lazer e convívio onde anteriormente havia vagas de estacionamento de carros.

PASSEIO OU CALÇADA (PÚBLICA): parte do logradouro público, via urbana ou uma obra de arte (viaduto, ponte, túnel) reservado ao trânsito exclusivo de pedestres, constituída por uma faixa lateral e contígua a pista normalmente segregada e em nível diferente.

PATRIMÔNIO AMBIENTAL: expressão que condensa os antigos conceitos de patrimônio histórico, patrimônio cultural e patrimônio natural; engloba o patrimônio natural e o cultura, ou seja, a natureza em si mesma e as mudanças nela produzidas pelo homem, utilizando-se de seu saber e de seu fazer, bem como o patrimônio histórico.

PATRIMÔNIO CULTURAL: bem comum de uma sociedade, herdado de seus ancestrais, constituído pelo sistema de idéias, conhecimentos, padrões de comportamento, artefatos, obras de arte, técnicas e outros que a caracterizam ou individualizam.

PATRIMÔNIO HISTÓRICO: bem comum de uma sociedade, herdado de seus ancestrais e constituído de artefatos, documentos, obras, locais etc. Considerados de valor histórico pela comunidade culta, esclarecida.

PATRIMÔNIO NATURAL: natureza tal qual se nos apresenta e que herdamos de nossos antepassados; compreende o revestimento vegetal (florestas, campos, mangues etc.) e demais recursos naturais de superfície e subterrâneos.

PAVIMENTAÇÃO: ação de pavimentar uma via, de construir seus pavimentos.

PEDESTRE: pessoa que circula a pé.

PERFIL: representação gráfica em plano vertical, em escala, dos eixos longitudinais ou transversais de uma via ou construção, o mesmo que seção.

PERÍMETRO URBANO: linha limítrofe das zonas urbanas de um Município, fixada por lei municipal; as zonas urbanas de um Município são as do distrito-sede e dos demais distritos que por ventura existam; o perímetro urbano deve abranger a área de edificação contínua com ocupação urbana, ou seja, a zona urbana propriamente dita mais as áreas adjacentes que tenham no mínimo dois dos cinco equipamentos urbanos indicados no Código Tributário Nacional.

PLANEJAMENTO URBANO: planejamento ou ordenação do aspecto físico-territorial de uma cidade ou zona urbanizada; como cidade e campo interagem estreitamente, o campo de atuação estendeu-se ao território municipal e hoje a preocupação deve ser com o planejamento integrado do Município dentro de sua região, de Estado e da Nação.

PLANO DE URBANIZAÇÃO: documento oficial que estabelece as regras de construção de infraestruturas dentro do perímetro urbano de um dado município, de acordo com o Plano Diretor Municipal.

PLANO DIRETOR: complexo de normas legais e diretrizes técnicas para o desenvolvimento global e constante do Município, sobre os aspectos físico, social, econômico e administrativo, desejado pela comunidade local. Devem suas normas legais e diretrizes técnicas se vincularem aos objetivos dos planos dos diversos escalões do governo em que se insere o Município. O Plano Diretor é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana elaborado pelo Executivo Municipal e aprovado, sob a forma de lei, pela Câmara Municipal, sendo no mínimo de abrangência municipal, devendo preferencialmente integrar-se aos objetivos dos planos regional, estadual e nacional.

PLANTA DE ZONEAMENTO: planta topográfica planimétrica que representa, em escala adequada, as zonas de uso de espaço urbano claramente delimitadas, bem como o sistema viário; é a representação gráfica da lei de zoneamento.

POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO URBANO: conjunto de diretrizes gerais fixadas em lei federal e que "tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem estar de seus habitantes", a execução da política de desenvolvimento urbano é da competência do Município, por plano diretor.

PÓLO GERADOR DE TRÁFEGO (PGT): uso ou atividade que, para seu funcionamento, gere interferências no tráfego do entorno impondo necessidades de área para estacionamento, embarque e desembarque de passageiros, carga e descarga de mercadorias;

POLUIÇÃO: qualquer alteração, qualitativa ou quantitativa, do estado ou da composição normais da biosfera que ameace ou destrua os direitos de uma comunidade dela dependente à saúde, ao conforto e à segurança. A poluição é um fenômeno ecológico diferente da contaminação que pode não ameaçar a ecologia, mas certamente tem conseqüências sanitárias.

PRAÇA: logradouro público urbano, geralmente de forma retangular ou quadrada, delimitado por vias ou, algumas vezes por edificações. É um espaço de lazer ou recreação, podendo conter ou não vegetação e edificação de caráter institucional. Trata-se de um bem público de domínio público, portanto inalienável.

PRESERVAÇÃO AMBIENTAL: conservação do ambiente natural em estado de equilíbrio ecológico, livrando-o das pressões destrutivas da tecnologia dura empregada no processo de crescimento econômico desordenado.

PRIVATIZAÇÃO: passagem de um bem público patrimonial disponível à propriedade privada, por alienação, ou passagem de serviços públicos ou de utilidade pública à execução de entidades privadas, por permissão ou concessão do poder público.

QUADRA: espaço urbano destinado a construções de usos variados e delimitado por logradouros públicos ou parcialmente delimitada por logradouros públicos e divisas de glebas ou outros parcelamentos.

QUARTEIRÃO: lance de lotes urbanos e edificações situados em um dos lados da quadra, ou seja, originalmente, na quarta parte de uma quadra de forma quadrada; por extensão, trecho da rua compreendido entre duas vias transversais consecutivas. Não se confunde com quadra.

REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA E URBANÍSTICA: conjunto de medidas jurídicas, urbanísticas, ambientais e sociais que visam à regularização de assentamentos irregulares e à titulação de seus ocupantes, de modo a garantir o direito social à moradia, o pleno desenvolvimento das funções sociais da propriedade urbana e o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado.

RENOVAÇÃO DAS ÁREAS URBANAS: consiste em substituir as formas urbanas existentes por outras mais atuais.

REQUALIFICAÇÃO DAS ÁREAS URBANAS: processo de recuperação de áreas urbanas degradadas.

RESIDUOS SÓLIDOS: o termo "resíduo sólido" significa lixo, refugo e outras descargas de materiais sólidos, incluindo resíduos sólidos de materiais provenientes de operações industriais, comerciais e agrícolas e de atividades da comunidade, mas não inclui materiais sólidos ou dissolvidos nos esgotos domésticos ou outros significativos poluentes existentes nos recursos hídricos, tais como a lama, resíduos sólidos dissolvidos ou suspensos na água, encontrados nos efluentes industriais, e materiais dissolvidos nas correntes de irrigação ou outros poluentes comuns da água.

RESTAURO: recuperação de imóvel tombado, de valor histórico e/ou cultural, de modo a lhe restituir as características originais.

RESTRIÇÕES DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO: limitações qualitativas e/ou quantitativas impostas à realização dos empreendimentos e/ou ao exercício das atividades que configuram o uso e a ocupação do solo.

RESTRIÇÕES URBANÍSTICAS: restrições administrativas impostas pelo poder público municipal sobre o uso da propriedade privada urbana e sua ocupação, condicionando sua função ao bem estar da coletividade, como: lei de zoneamento, lei de edificação, lei de parcelamento do solo; podem assumir a forma de lei ou de regulamento e apesar de imporem uma restrição de uso da propriedade, é gratuita, não gerando direito à indenização.

REURBANIZAÇÃO: processo pela qual uma área urbanizada sofre modificações que substituem total ou parcialmente suas primitivas estruturas físicas e urbanísticas por novas estruturas.

REVITALIZAÇÃO: espécie de preservação que consiste em restituir a vitalidade do patrimônio ambiental que entrou em decadência formal e funcional. São passíveis de revitalização as praças públicas, os centros urbanos deteriorados, parques e áreas verdes.

RODOVIA: via rural pavimentada, conforme o Código de Trânsito Brasileiro.

SARJETA: parte da via construída junto a guia do passeio público, a fim de permitir o escoamento superficial das águas pluviais; A sarjeta pode constituir com a guia uma só peça, pré-moldada em concreto.

SERVIÇOS: produto de atividade humana que satisfaz a uma necessidade, sem assumir a forma de um bem material.

SISTEMA VIÁRIO URBANO: parte ou, a rigor, subsistema do ecossistema urbano que permite a realização das atividades de comunicação, pelo deslocamento de pessoas ou veículos de um ponto a outro do espaço urbano; representa em planta, de modo significativo, ainda que não exclusivo, o traçado urbano; abrange, genericamente, as vias principais e secundárias, bem como as obras e serviços complementares: terminais, passarelas, obras de arte, postos de serviços etc.; o mesmo que rede viária urbana.

SOLO CRIADO: direito do proprietário de um lote de terreno urbano para edificar nele área superior à permitida para toda a zona urbana e de expansão urbana, fixada por lei municipal, desde que não desrespeite o limite máximo de área construída, pela lei de zoneamento, para a zona em que se situa o terreno.

SUBCATEGORIAS DE USO: agrupamentos de atividades e/ou empreendimentos efetuados em função da consideração conjunta de seus atributos, que envolvem, além de dados de natureza, dados de seu comportamento típico que permitem relacioná-los às ofertas urbanas (estrutura urbana de uso do solo e infraestrutura de serviços).

SUSTENTABILIDADE: atendimento das necessidades das gerações atuais, sem comprometer a possibilidade de satisfação das necessidades das gerações futuras.

TOPOGRAFIA: ciência que descreve minuciosamente um terreno representando-o com "croquis", planta, mapa ou carta, conforme sua maior ou menor extensão, em escalas adequadas; abrange a altimetria e a planimetria.

TRAVESSA: espécie de via urbana de pequena extensão e largura, geralmente, ligando duas ruas contíguas.

URBANIZAÇÃO: processo de incorporação de áreas ao tecido urbano, seja através da edificação de unidades imobiliárias, seja da implantação de sistemas e instalações de infraestrutura.

USO PRIVATIVO: aquele de utilização exclusiva da população permanente da edificação.

USO PÚBLICO: aquele de utilização da administração pública federal, estadual ou municipal em benefício da população em geral.

VIA/VIA DE CIRCULAÇÃO: logradouro público adequadamente preparado para circulação de veículos e/ou pedestres, podendo ter pistas de rolamento, faixas de trânsito, acostamentos, canteiro central, passeios, equipamentos públicos e sinalização. A via pode ser urbana, quando situada dentro do perímetro urbano, ou rural. Sendo que:

a) via particular (ou privada) é a via de propriedade privada, ainda que aberta ao uso público;

b) via oficial (ou pública) é a via de uso público aceita, declarada ou reconhecida como oficial pela Prefeitura.

VIA ARTERIAL: via de nível de serviço inferior ao da via expressa porém com maior volume de trânsito e destinada ao trânsito de passagem; pode eventualmente servir ao trânsito local; as vias arteriais devem ser dimensionadas para atender à demanda futura de viagens, possuindo uma ou duas pistas com faixas carroçáveis múltiplas.

VIA COLETORA: via cuja função é permitir a circulação dos veículos das vias locais para as vias arteriais. Não é normalmente, objeto de cálculo de dimensionamento possuindo geometria padronizada quando é de mão dupla de direção, funciona como coletora e via distribuidora ao mesmo tempo.

VIADUTO: estrutura ou obra-de-arte que liga, sob o aspecto viário, duas vertentes de um vale ou depressão do terreno, ou ainda que permite que duas ou mais vias se interceptem em desnível, evitando pontos de conflito; difere da ponte, que vence um rio, lago, braço de mar ou outro espaço coberto d'água.

VIA EXPRESSA: 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, cuja função básica é articular o sistema rodoviário interurbano com o rodoviário urbano e assegurar ligações expressas entre áreas distantes do Município.

VIA LOCAL: aquela caracterizada por interseções em nível geralmente não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

VIA PROJETADA: via oficial planejada, mas ainda não implantada.