PREFEITURA MUNICIPAL DE PIEDADE
Secretaria Municipal de Serviços Públicos e Transporte
Diretoria de Transporte e Mobilidade Urbana
Rua Marechal Floriano Peixoto, 2 - Centro - Piedade - SP
CEP. 18.170-000 - Telefone (15) 3244-2142
E-mail: transito@piedade.sp.gov.br

Ofício Seg. 29/2020

Piedade, 02 de abril 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 20/2020, 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 268/2020
Data: 06/04/2020 - Horário: 10:37
Legislativo

PREFEITURA MUNICIPAL DE PIEDADE
Secretaria Municipal de Serviços Públicos e Transporte
Diretoria de Transporte e Mobilidade Urbana
Rua Marechal Floriano Peixoto, 2 - Centro - Piedade - SP
CEP. 18.170-000 - Telefone (15) 3244-2142
E-mail: transito@piedade.sp.gov.br

Mensagem projeto de lei 20/2020

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 02 de abril de 2020

JOSE TADEU DE RESENDE
Prefeito Municipal

PREFEITURA MUNICIPAL DE PIEDADE
Secretaria Municipal de Serviços Públicos e Transporte
Diretoria de Transporte e Mobilidade Urbana
Rua Marechal Floriano Peixoto, 2 - Centro - Piedade - SP
CEP. 18.170-000 - Telefone (15) 3244-2142
E-mail: transito@piedade.sp.gov.br

Projeto de Lei 20/2020

"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 ter autonomia 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 - PDMSG: Plano Diretor Municipal de Piedade;
VII - PlanHum: Plano Municipal de Mobilidade Humana de Piedade – PlanHum Piedade 2020.

Rua Marechal Floriano Peixoto, 2 - Centro - Piedade - SP
CEP. 18.170-000 - Telefone (15) 3244-2142
E-mail: transito@piedade.sp.gov.br

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 PCDs;
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 e macrotendências.

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 à 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 s ser implantados.

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

I - Aumento do efetivo de fiscalização do trânsito:

a) Aumento do efetivo de fiscalização do trânsito, de 2 para 5 agentes a médio prazo e de 5 para 10 agentes a longo prazo, 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 Franscisco A 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 A Correa e Estrada dos Lavradores);
g) Cruzamentos - Via Antônio Leite de Oliveira, Av Amazonas, Rua Laureano Pires 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 Av Tte 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;
V - Implantar sistema de segurança para declive no Trevo da Rodovia Raimundo Antunes Soares – Trevo da Usininha;
VI - Alterar Projeto Trevo da Usininha;
VII - Núcleos Rurais Urbanizados merecem estudos para os acessos as Rodovias Estaduais nos bairros do Miguel Russo, Jurupará, Caetezal, Roseira e Ribeirão Grande;
VIII - Criar sistema de fiscalização e monitoramento viário por câmeras;
IX – Implementar o binário da 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 - Criação de Conselho Municipal de Trânsito e Mobilidade Urbana, 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 e 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;
V-Criação da minicidade humana.

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 Pessoas com Deficiência - 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 braille nas principais áreas do município;

II - Implantação de acessibilidade no transporte coletivo;
III – Criação de regulamentação para padronização das calçadas, 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
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
b) Marginal Rio Pirapora

c) Marginal Ribeirão dos Cotianos
d) Estrada dos Lavradores
e) Rua Saladino de Araujo Leite;
f) Rodovia SP 079 - Vila Moraes
h) Rodovia SP 250;
g) 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;
VI - 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, miniterminais 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;
g) Futuros miniterminais 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; e
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 comercio recreativo de uso comum, com as seguintes ações:
a) implantação e padronização do uso de parklets;
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
II - 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) revisão do Plano Diretor e Tributário para que a cobrança de áreas secundárias (garagem) se iguale à cobrança de áreas principais e os valores sejam destinados ao Fundo;
c) reversão da alíquota de ISS de transporte em favor do Fundo;
d) Reversão ao Fundo os recursos oriundos da publicidade em vias públicas tais como outdoors, faixas, painéis, entre outros.

II – Promoção de incentivos para a iniciativa privada, na criação de mini terminais, nos seguintes termos:
a) implantar miniterminais de transporte coletivo na área central e marginais;
b) regulamentar o uso dos minis terminais 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 públicos.

Seção X – Inovação e Macrotendências.

Art. 34. A diretriz inovação e macrotendências 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 e macrotendências na agenda municipal;
III - adaptar os espaços públicos para acolher mudanças.

Art. 35. Para melhoria da diretriz inovação e macrotendências, 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 PMHS;
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;
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 e será composto por 11 representantes totais das entidades da sociedade civil e do Poder Executivo indicados de forma 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 4 a 5 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 VIId - INTERVENÇÕES PONTUAIS
Etapa 04 – Conexão Vertical
XIX- ANEXO – PRAZOS DOS INDICADORES DAS DIRETRIZES
XX- ANEXO - PRINCIPIOS E DIRETRIZES DAS METODOLOGIAS UTILIZADAS PARA A REALIZAÇÃO DO PLANO

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 diagnóstico e de prognóstico 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.

Art. 51 A Secretaria Municipal de Serviços Públicos e Trânsito 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, 02 de abril de 2020.

José Tadeu de Resende
Prefeito Municipal

PREFEITURA MUNICIPAL DE PIEDADE
Secretaria Municipal de Serviços Públicos e Transporte
Diretoria de Transporte e Mobilidade Urbana
Rua Marechal Floriano Peixoto, 2 - Centro - Piedade - SP
CEP. 18.170-000 - Telefone (15) 3244-2142
E-mail: transito@piedade.sp.gov.br

Anexos

XIX - 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	8 mil m² de sinalização horizontal e 3 mil unidades de placas.	12 mil m² de sinalização horizontal e 3 mil unidades de placas.	8 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
Secretaria Municipal de Serviços Públicos e Transporte
Diretoria de Transporte e Mobilidade Urbana
Rua Marechal Floriano Peixoto, 2 - Centro - Piedade - SP
CEP. 18.170-000 - Telefone (15) 3244-2142
E-mail: transito@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	5 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 por ano	
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	
Racks de integração	6 ônibus	10 ônibus	toda frota

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 E MACROTENDÊNCIAS

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$ 20 mil por ano	R$ 30 mil por ano	R$ 30 mil por ano

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)

Rua Marechal Floriano Peixoto, 2 - Centro - Piedade - SP
CEP. 18.170-000 - Telefone (15) 3244-2142
E-mail: transito@piedade.sp.gov.br

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:

$$R: \frac{\text{Quant. GEE(ano)}^{1}}{\text{População da cidade}} = \frac{34278}{28000} = 1{,}22$$

[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

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: $\frac{\text{M}^2 \text{ de espaços públicos de recreação cobertos}}{\text{População da cidade}} = \frac{3485{,}00}{28000} = 0{,}12$

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: $\frac{\text{M}^2 \text{ de espaços públicos de recreação ao ar livre}}{\text{População da cidade}} = \frac{224505}{28000} = 8{,}01 \text{ m}^2/\text{hab}$

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 (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: $\frac{\sum \text{ de Km}}{\text{População da cidade}} = \frac{2.719{,}22}{28000} = 0{,}097 \text{ km/hab}$

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: $\frac{\text{Total de viagens de transporte coletivo}}{\text{População da cidade}} = \frac{71}{28000} = 0{,}0025$

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),

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

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:

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 =

---

[3] *SOV – Single Occupancy Vehicles.*

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

5 Idem a referência anterior

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: Km² dos assentamentos informais X 100 =
Área da cidade em quilômetros quadrados

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

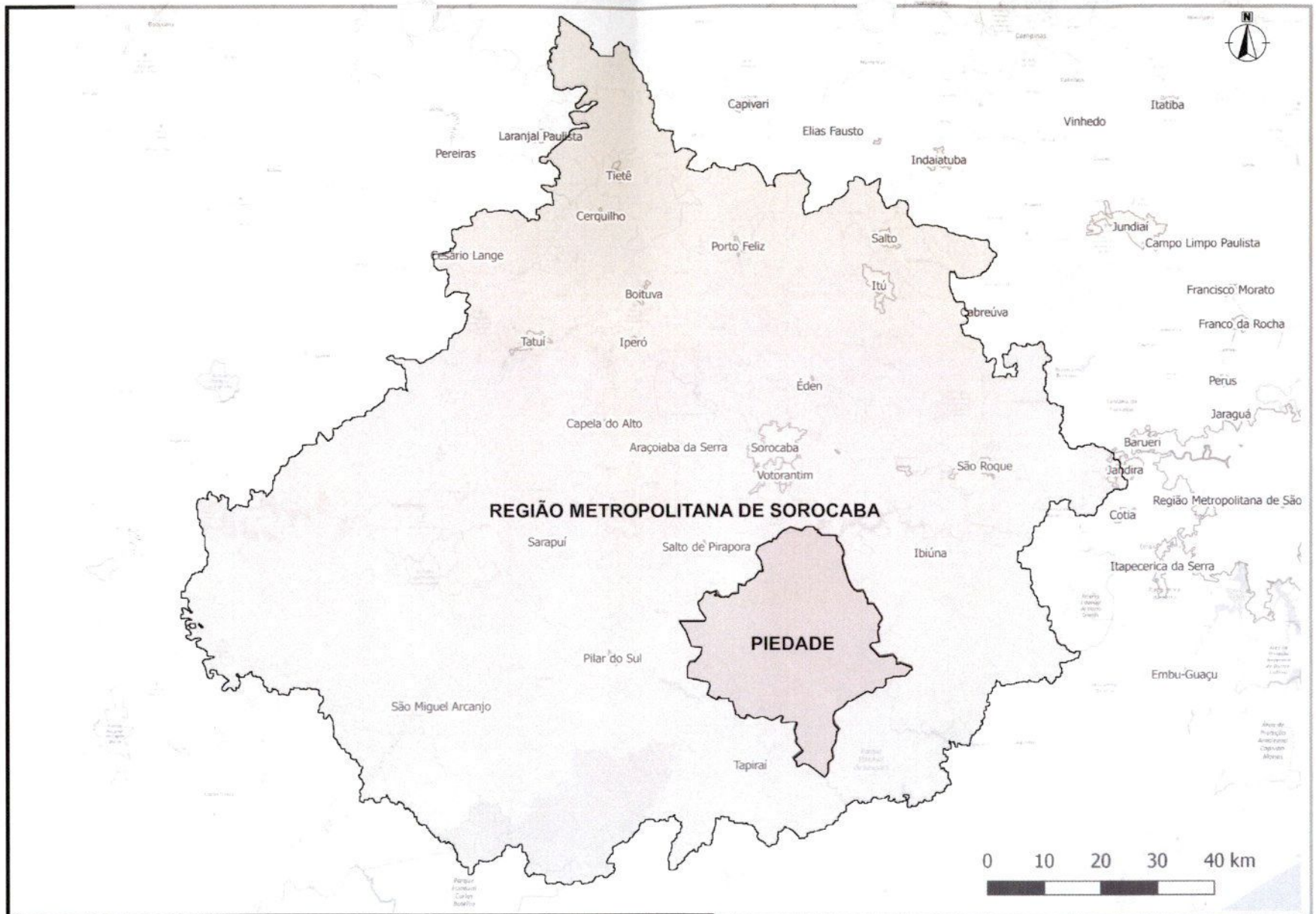
III. Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS)

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.

[6] IBGE Cidades – estimativa 2017.



LEGENDA

- Região Metropolitana de Sorocaba
- Município de Piedade

INFORMAÇÕES CARTOGRÁFICAS

0 10 20 30km

FONTE DE DADOS

Arquivos da Prefeitura de Piedade/SP

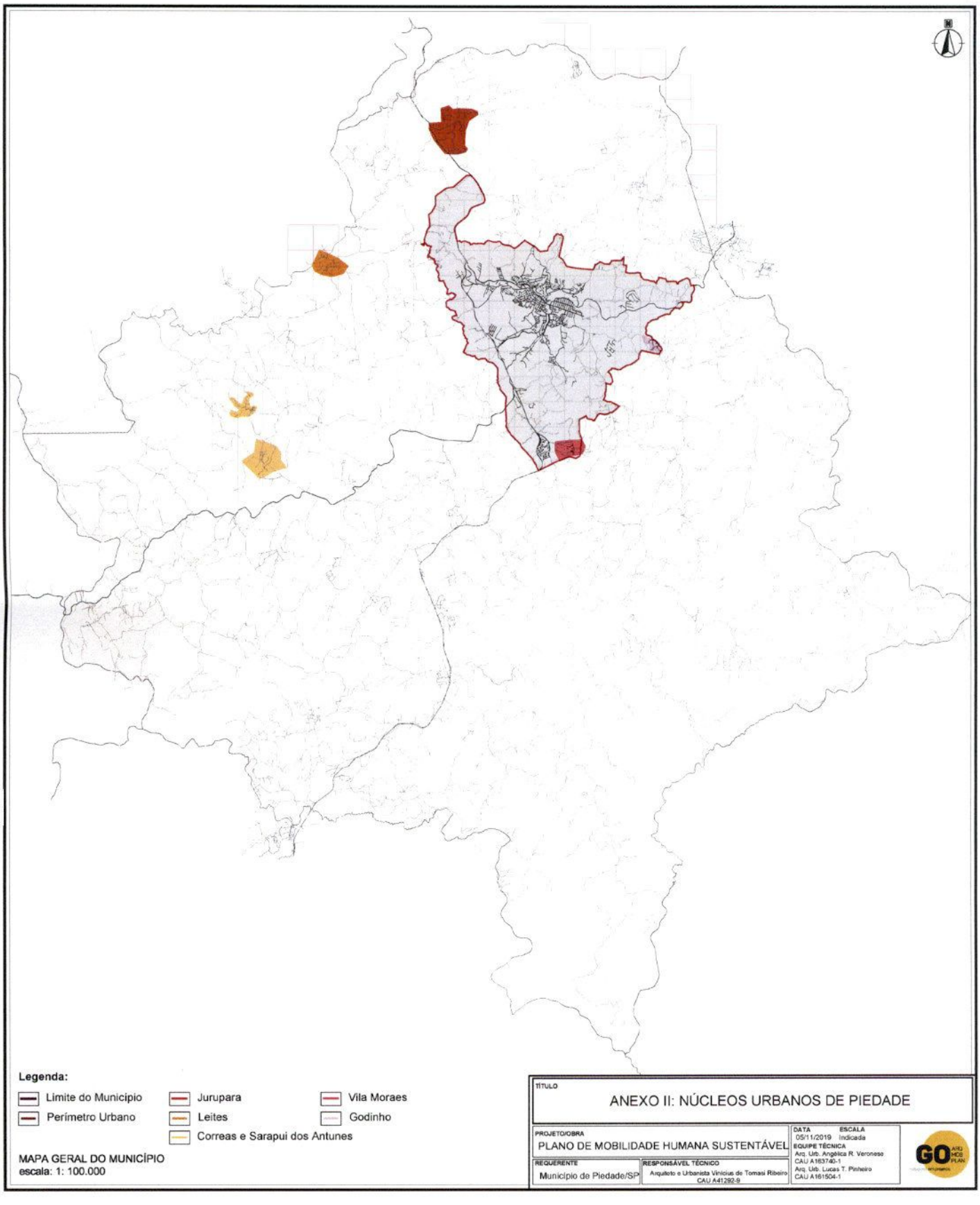
ANEXO I: LOCALIZAÇÃO DE PIEDADE

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

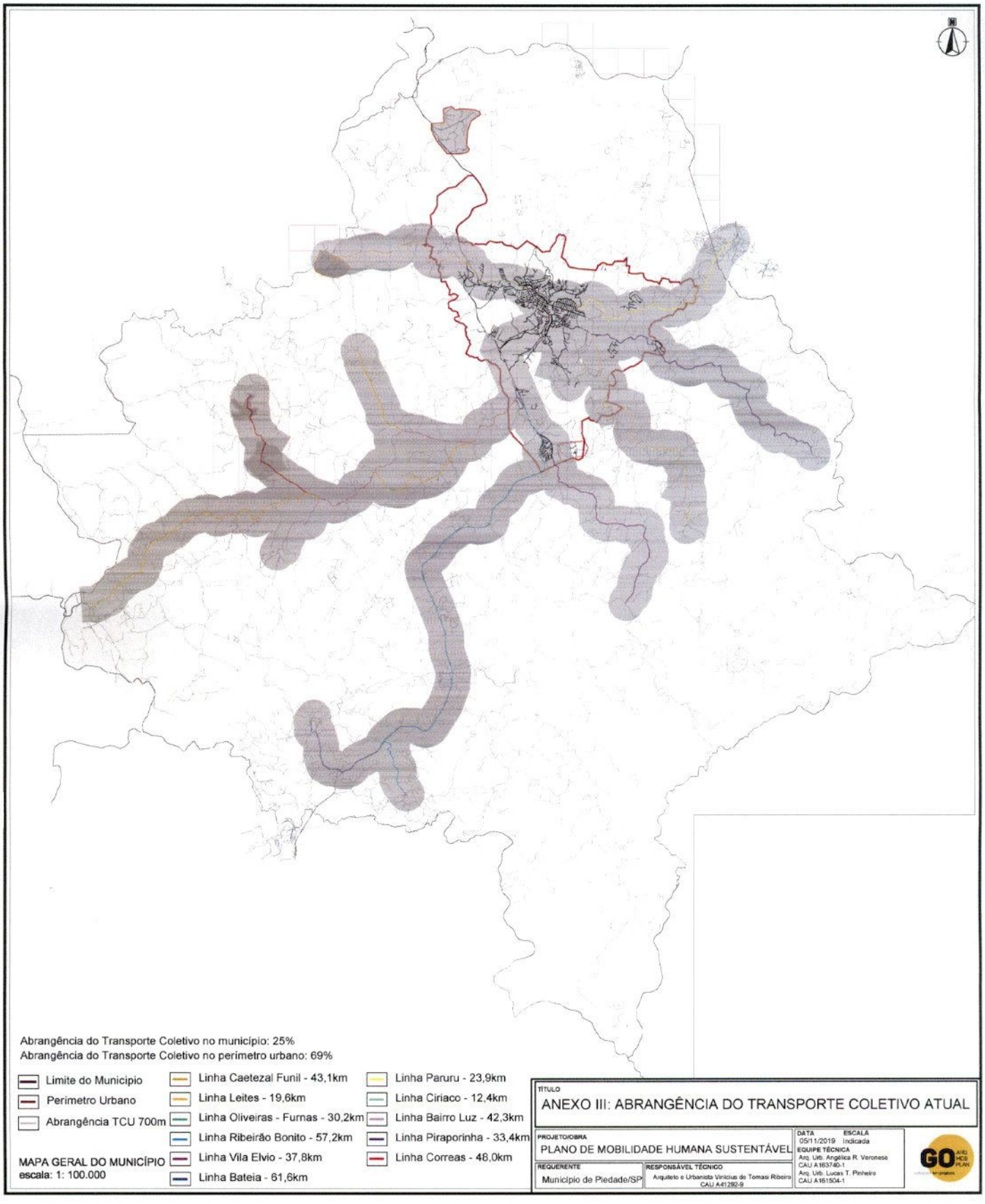
PROJETO/OBRA
PLANO DE MOBILIDADE HUMANA SUSTENTÁVEL

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



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

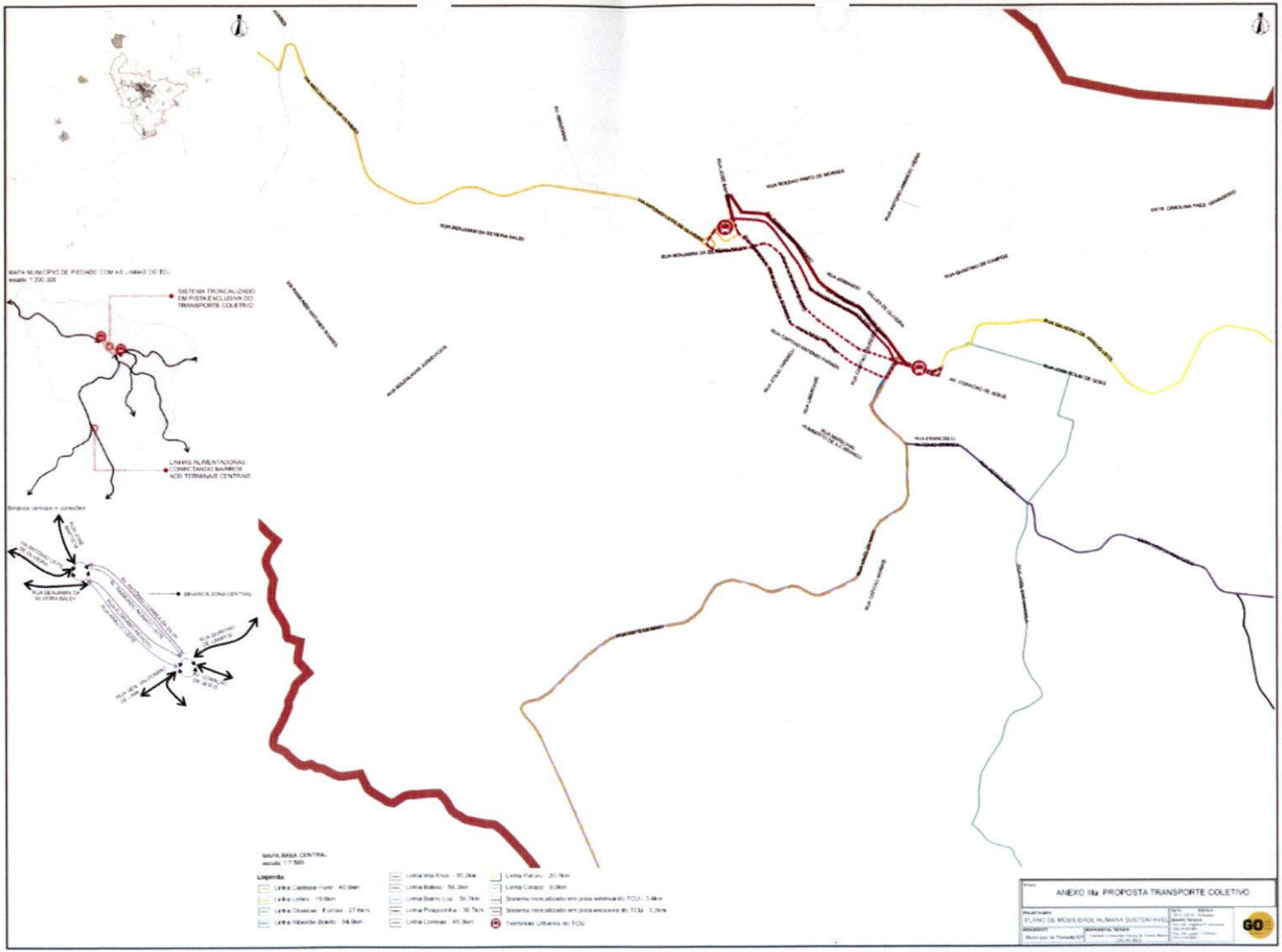
PROJETO/OBRA
PLANO DE MOBILIDADE HUMANA SUSTENTÁVEL

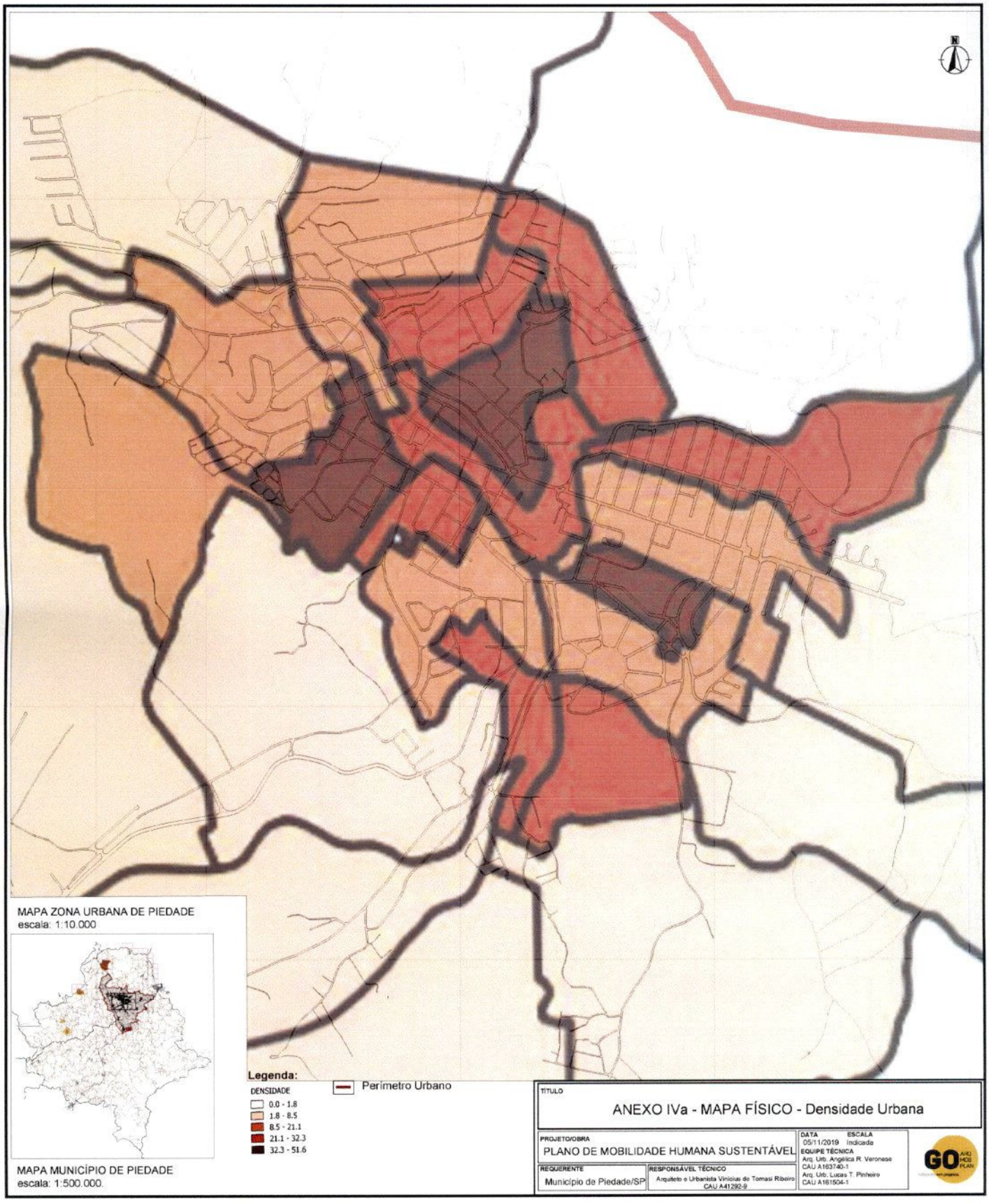
REQUERENTE
Município de Piedade/SP

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

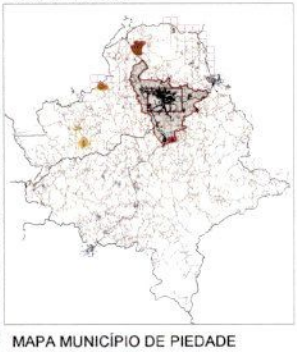
DATA 05/11/2019 ESCALA Indicada

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


MAPA MUNICÍPIO DE PIEDADE COM AS LINHAS DO TCU
escala 1:200.000
SISTEMA TRONCALIZADO EM PISTA EXCLUSIVA DO TRANSPORTE COLETIVO
LINHAS ALIMENTADORAS CONECTANDO BAIRROS AOS TERMINAIS CENTRAIS
Binários centrais e conexões
BINÁRIOS ZONA CENTRAL
MAPA ÁREA CENTRAL
escala 1:7.500
Legenda:
Linha Cantocal Fund - 40,5km
Linha Leites - 19,6km
Linha Oliveiras - Furnas - 27,6km
Linha Ribeirão Bonito - 54,8km
Linha Vila Elvio - 37,2km
Linha Bolero - 56,2km
Linha Bairro Luz - 39,7km
Linha Pinapoinha - 30,7km
Linha Correias - 45,3km
Linha Parque - 20,7km
Linha Colégio - 6,8km
Sistema troncalizado em pista exclusiva do TCU - 3,4km
Sistema troncalizado em pista exclusiva do TCU - 1,2km
Terminais Urbanos do TCU
ANEXO IIIa PROPOSTA TRANSPORTE COLETIVO
PLANO DE MOBILIDADE HUMANA SUSTENTÁVEL


MAPA ZONA URBANA DE PIEDADE
escala: 1:10.000
MAPA MUNICÍPIO DE PIEDADE
escala: 1:500.000
Legenda:
DENSIDADE
0.0 - 1.8
1.8 - 8.5
8.5 - 21.1
21.1 - 32.3
32.3 - 51.6
Perímetro Urbano
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

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

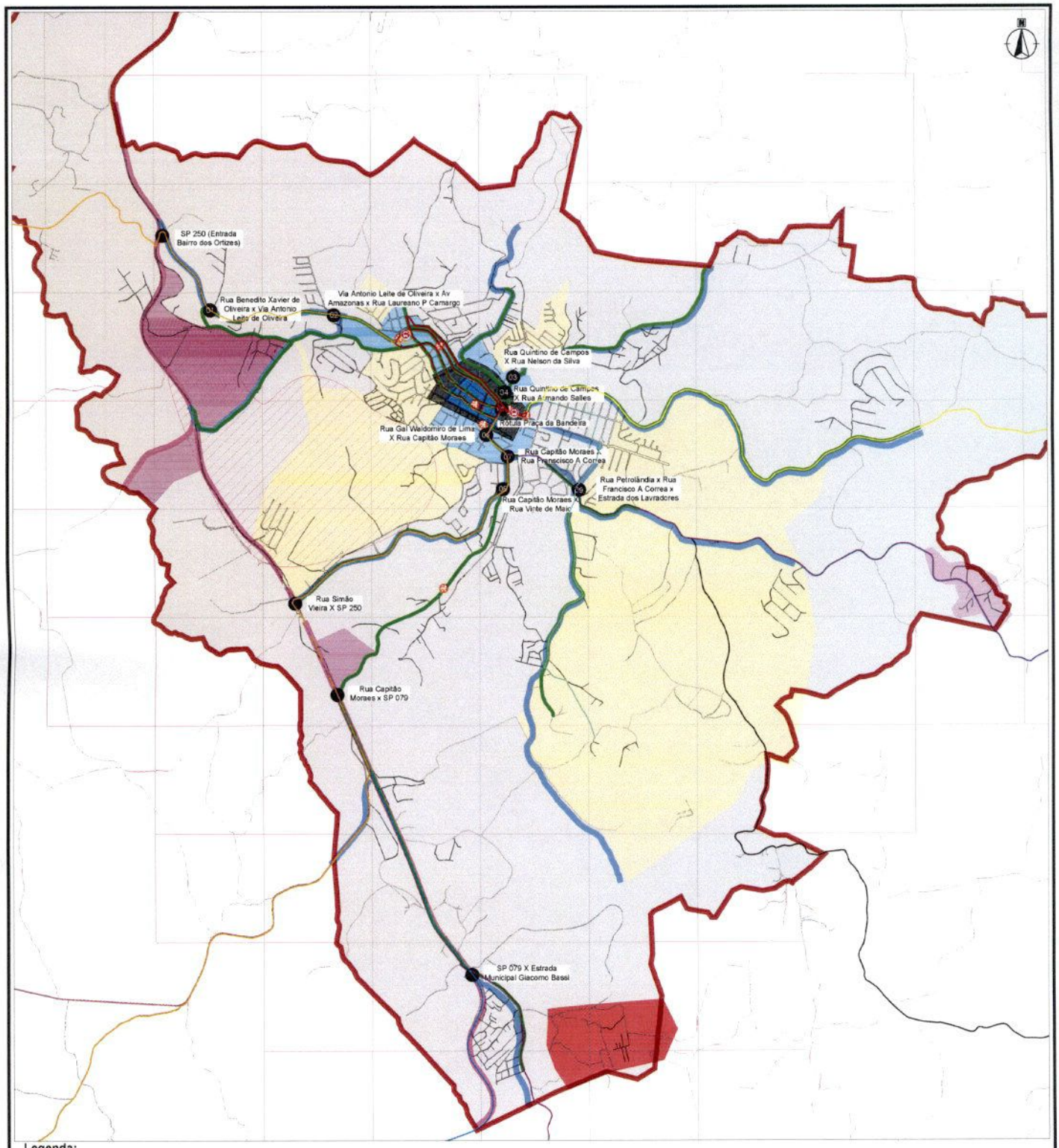
PROJETO/OBRA
PLANO DE MOBILIDADE HUMANA SUSTENTÁVEL

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 A41282-9



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

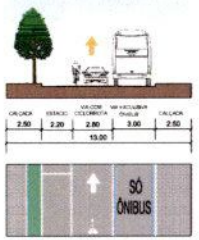
GABARITOS VIÁRIOS

Ciclofaixa em via de sentido único



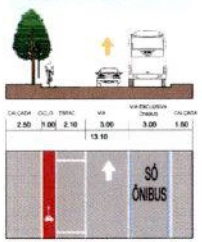
AVENIDA ANTÔNIO CORREA DA SILVA

Ciclorrota em via de sentido único



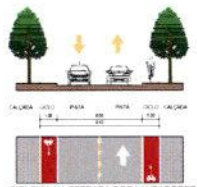
AVENIDA ANTÔNIO CORREA DA SILVA

Ciclovia em via com transporte coletivo



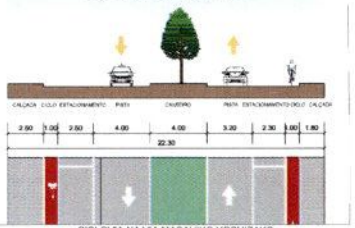
AVENIDA RAIMUNDO NONATO LEITE

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

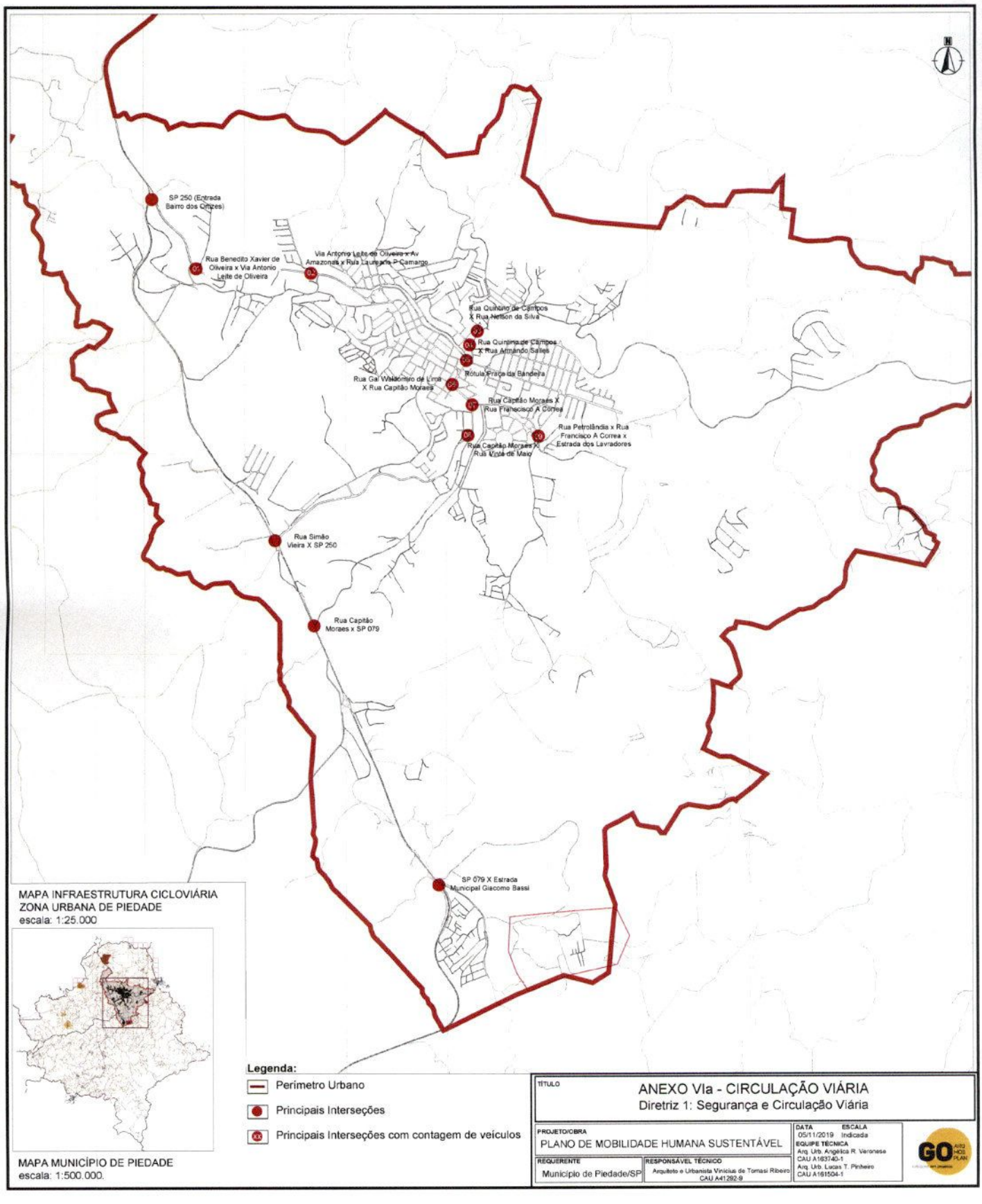
REQUERENTE: Município de Piedade/SP

RESPONSÁVEL TÉCNICO: Arquiteto e Urbanista Vinicius de Tomaz Ribeiro, CAU A41382-8

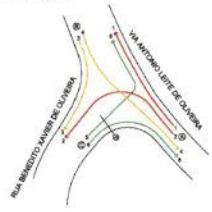
DATA: 05/11/2019 | ESCALA: Indicada

EQUIPE TÉCNICA: Arq. Urb. Angélica R. Vanzolini, CAU A167145-1; Arq. Urb. Lucas T. Pinheiro, CAU A167300-1

GO MOBILIDADE URBANA


SP 250 (Entrada Bairro dos Cintes)
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
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 A183740-1
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

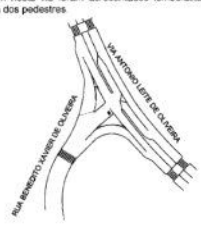
CRUZAMENTO 01 - modelo atual
Rua Benedito Xavier de Oliveira x Via Antônio Leite de Oliveira
escala: 1:1.250



CONTAGENS

CR 01	Tipo de veículo	Média diária
A1	Veículo leve	1213
	Motos	445
	Bicicleta	9
A2	Veículo leve	1181
	Motos	22
	Bicicleta	1
B3	Veículo leve	1813
	Motos	115
	Bicicleta	3
B4	Veículo leve	1241
	Motos	43
	Bicicleta	2
C5	Veículo leve	1241
	Motos	14
	Bicicleta	1
D6	Veículo leve	1178
	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



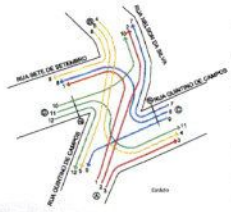
CONTAGENS

CR 02	Tipo de veículo	Média diária
A1	Veículo leve	2512
	Motos	212
	Bicicleta	11
A2	Veículo leve	2512
	Motos	212
	Bicicleta	11
B3	Veículo leve	2511
	Motos	212
	Bicicleta	11
B4	Veículo leve	2511
	Motos	212
	Bicicleta	11
C5	Veículo leve	2511
	Motos	212
	Bicicleta	11
C6	Veículo leve	2511
	Motos	212
	Bicicleta	11
B7	Veículo leve	2511
	Motos	212
	Bicicleta	11
B8	Veículo leve	2511
	Motos	212
	Bicicleta	11

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.



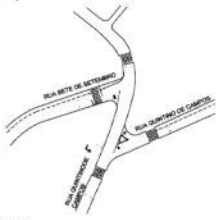
CRUZAMENTO 03 - modelo atual
Rua Quintino de Campos x Rua Nelson da Silva
escala: 1:1.250



CONTAGENS

CR 03	Tipo de veículo	Média diária
A1	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
A2	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
A3	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
B4	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
B5	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
B6	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
C7	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
C8	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
C9	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
D10	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
D11	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
D12	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11

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



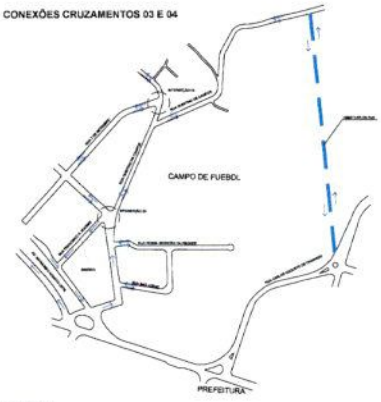
CONTAGENS

CR 04	Tipo de veículo	Média diária
A1	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
A2	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
A3	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
B4	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
B5	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
B6	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
C7	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
C8	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
C9	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
D10	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
D11	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
D12	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11

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



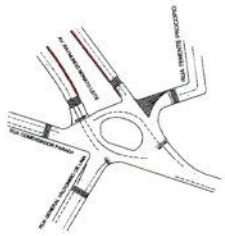
CRUZAMENTO 05 - modelo atual
Rótula Praça da Bandeira
escala: 1:1.250



CONTAGENS

CR 05	Tipo de veículo	Média diária
A1	Veículo leve	1750
	Motos	140
	Bicicleta	8
A2	Veículo leve	1626
	Motos	130
	Bicicleta	7
A3	Veículo leve	1626
	Motos	130
	Bicicleta	7
A4	Veículo leve	1626
	Motos	130
	Bicicleta	7
B5	Veículo leve	1626
	Motos	130
	Bicicleta	7
B6	Veículo leve	1626
	Motos	130
	Bicicleta	7
B7	Veículo leve	1626
	Motos	130
	Bicicleta	7
B8	Veículo leve	1626
	Motos	130
	Bicicleta	7
C9	Veículo leve	1626
	Motos	130
	Bicicleta	7
C10	Veículo leve	1626
	Motos	130
	Bicicleta	7
C11	Veículo leve	1626
	Motos	130
	Bicicleta	7
C12	Veículo leve	1626
	Motos	130
	Bicicleta	7
C13	Veículo leve	1626
	Motos	130
	Bicicleta	7
D14	Veículo leve	1626
	Motos	130
	Bicicleta	7
D15	Veículo leve	1626
	Motos	130
	Bicicleta	7
D16	Veículo leve	1626
	Motos	130
	Bicicleta	7
D17	Veículo leve	1626
	Motos	130
	Bicicleta	7

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	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
A2	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
A3	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
B4	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
B5	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
B6	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
C7	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
C8	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
C9	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
D10	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
D11	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
D12	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
E13	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
E14	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
E15	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11

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



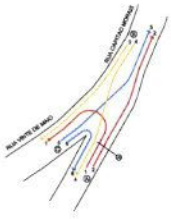
CONTAGENS

CR 07	Tipo de veículo	Média diária
A1	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
A2	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
B3	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
B4	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
C5	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
C6	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11

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



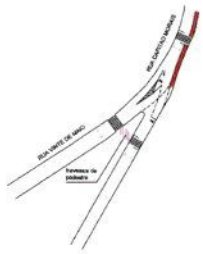
CRUZAMENTO 08 - modelo atual
Rua Capitão Moraes X Rua Vinte de Maio
escala: 1:1.250



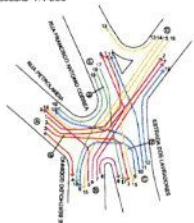
CONTAGENS

CR 08	Tipo de veículo	Média diária
A1	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
A2	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
B3	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
B4	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
C5	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
C6	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11

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.



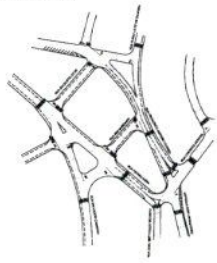
CRUZAMENTO 09 - modelo atual
Rua Petrolândia x Rua Francisco A Correa x Estrada dos Lavradores
escala: 1:1.250



CONTAGENS

CR 09	Tipo de veículo	Média diária
A1	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
A2	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
A3	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
A4	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
B5	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
B6	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
B7	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
B8	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
C9	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
C10	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
C11	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
C12	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
D13	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
D14	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
D15	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
D16	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
E17	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
E18	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11
E19	Veículo leve	1512
	Motos	212
	Bicicleta	11

PROPOSTA
Neste cruzamento sugere-se a implantação de sentido único na rua Petrolandia (Norte - Sul) entre as ruas Ilmin 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.



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.

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

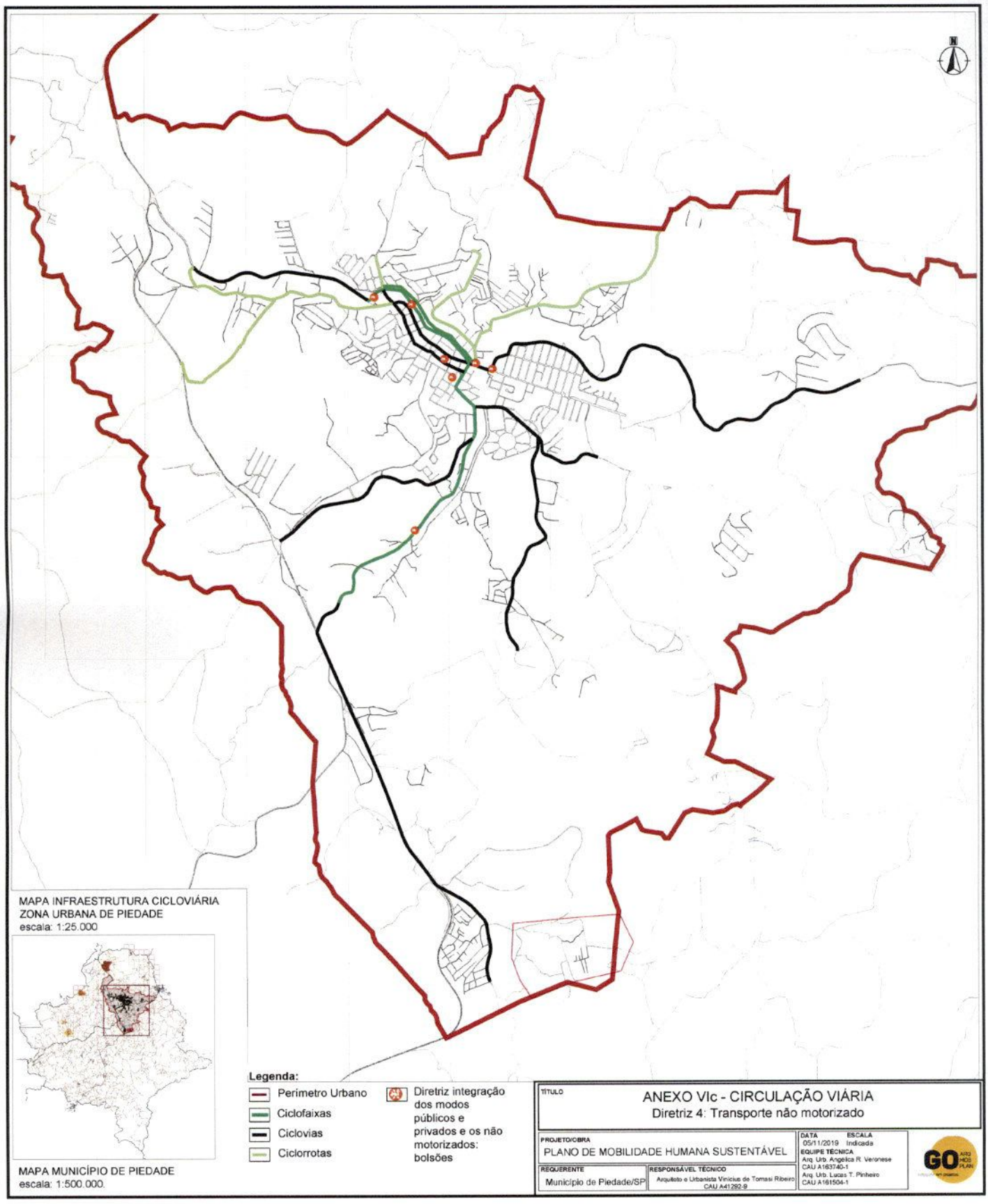
PROJETO/OBRA
PLANO DE MOBILIDADE HUMANA SUSTENTÁVEL

DATA: 25/11/2019 - mdcada
ESCALA: indicada

EQUIPE TÉCNICA
Arq. Urb. Angélica R. Vonnese CAU-A 183740-1
Arq. Urb. Lucas T. Pinheiro CAU-A 181004-1

REQUERENTE
Município de Piedade/SP

RESPONSÁVEL TÉCNICO
Arquiteto e Urbanista Vinicius de Tomasi Ribeiro CAU/A1 282-5



TÍTULO

ANEXO VIc - CIRCULAÇÃO VIÁRIA
Diretriz 4: Transporte não motorizado

PROJETO/OBRA
PLANO DE MOBILIDADE HUMANA SUSTENTÁVEL

DATA 05/11/2019 ESCALA Indicada

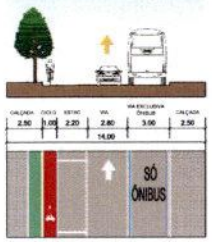
EQUIPE TÉCNICA
Arq. Urb. Angelica R. Veronese CAU A163740-1
Arq. Urb. Lucas T. Pinheiro CAU A161504-1

REQUERENTE
Município de Piedade/SP

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

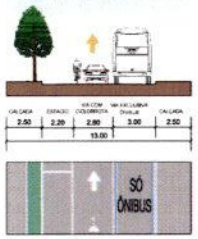
GABARITOS VIÁRIOS

Ciclofaixa em via de sentido único



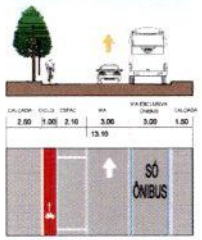
AVENIDA ANTÔNIO CORREA DA SILVA

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

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 Sales

Rótula Praça da Bandeira

Rua Gal Waldomiro de Lima X Rua Capitão Moraes

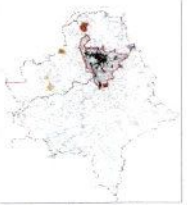
Rua Capitão Moraes X Rua Francisco A Correa

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

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

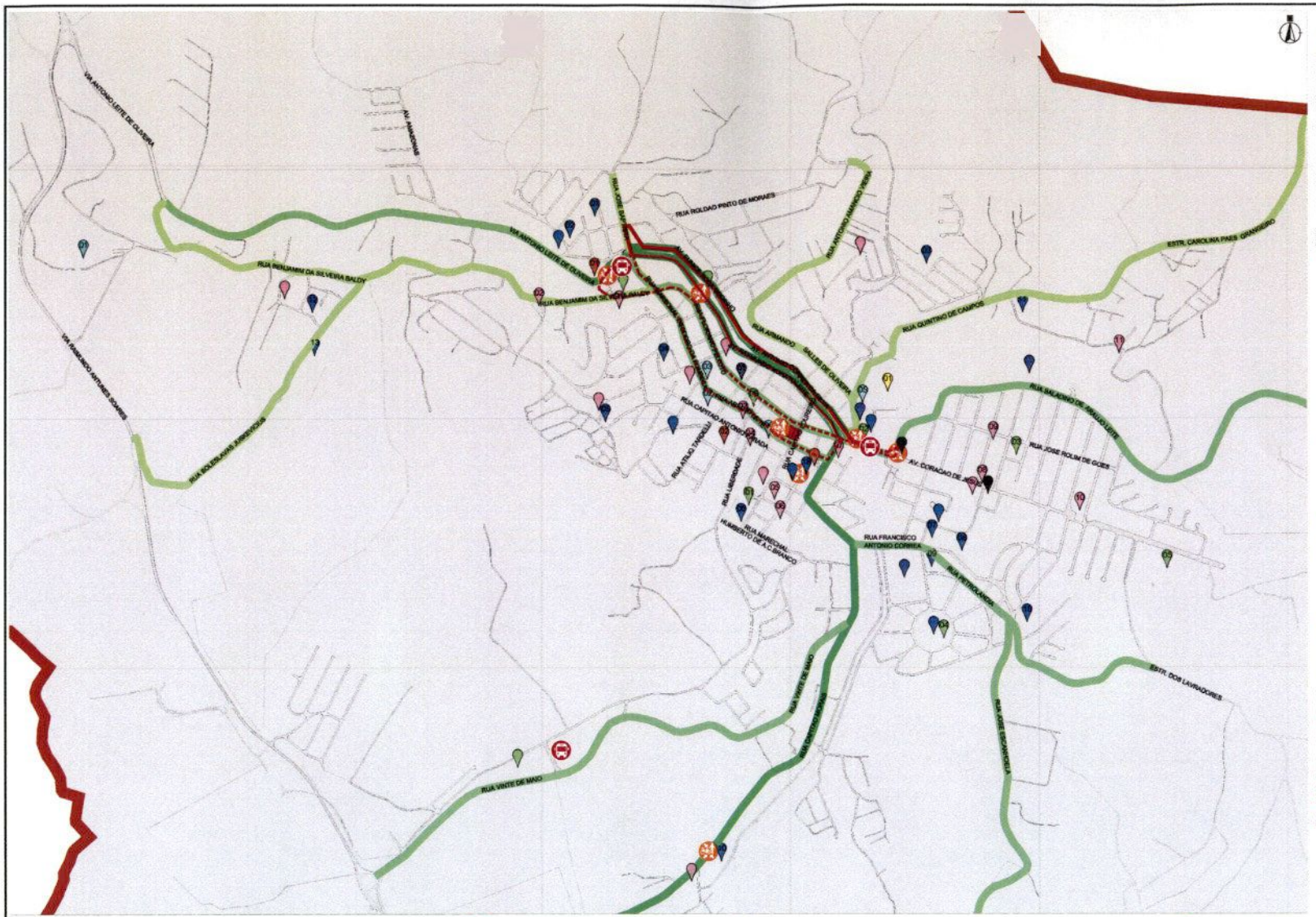
PROJETO/OBRA: PLANO DE MOBILIDADE HUMANA SUSTENTÁVEL

RESPONSÁVEL: Município de Piedade/SP

RESPONSÁVEL TÉCNICO: Arquiteto e Urbanista Vinicius do Tomasi Ribeiro CAU A41280-8

DATA: 05/11/2019 ESCALA: Indicada

EQUIPE TÉCNICA:
Arq. Urb. Angelica R. Vincenso CAU A182740-1
Arq. Urb. Lucas T. Pinheiro CAU A181804-1



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 Espirito 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

Rodoviaria

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

MAPA ÁREA CENTRAL
escala: 1:7.500

TÍTULO
ANEXO VIe - CIRCULAÇÃO VIÁRIA
Diretriz 7: Polos Geradores de Viagem

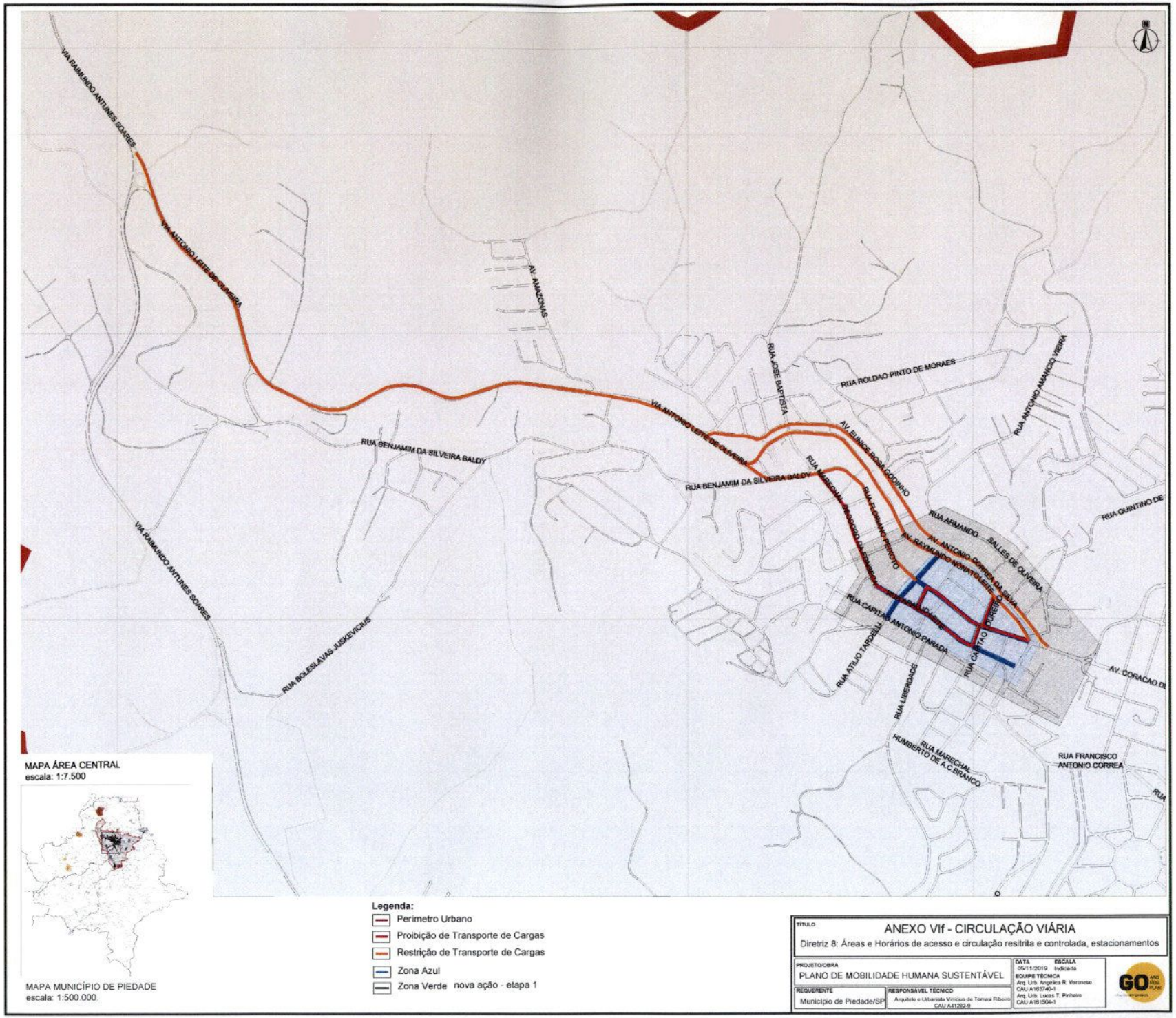
PROJETO/OBRA
PLANO DE MOBILIDADE HUMANA SUSTENTÁVEL

DATA 05/11/2019 ESCALA Indicada

EQUIPE TÉCNICA
Arq. Urb. Angelica R. Vermelho CAU A167240-1
Arq. Urb. Lucas T. Pinheiro CAU A167604-1

RESPONSÁVEL
Município de Piedade/SP

RESPONSÁVEL TÉCNICO
Arquiteto e Urbanista Vinicius de Tomasi Ribeiro CAU A412262-9



MAPA ÁREA CENTRAL
escala: 1:7.500

MAPA MUNICÍPIO DE PIEDADE
escala: 1:500.000

Legenda:

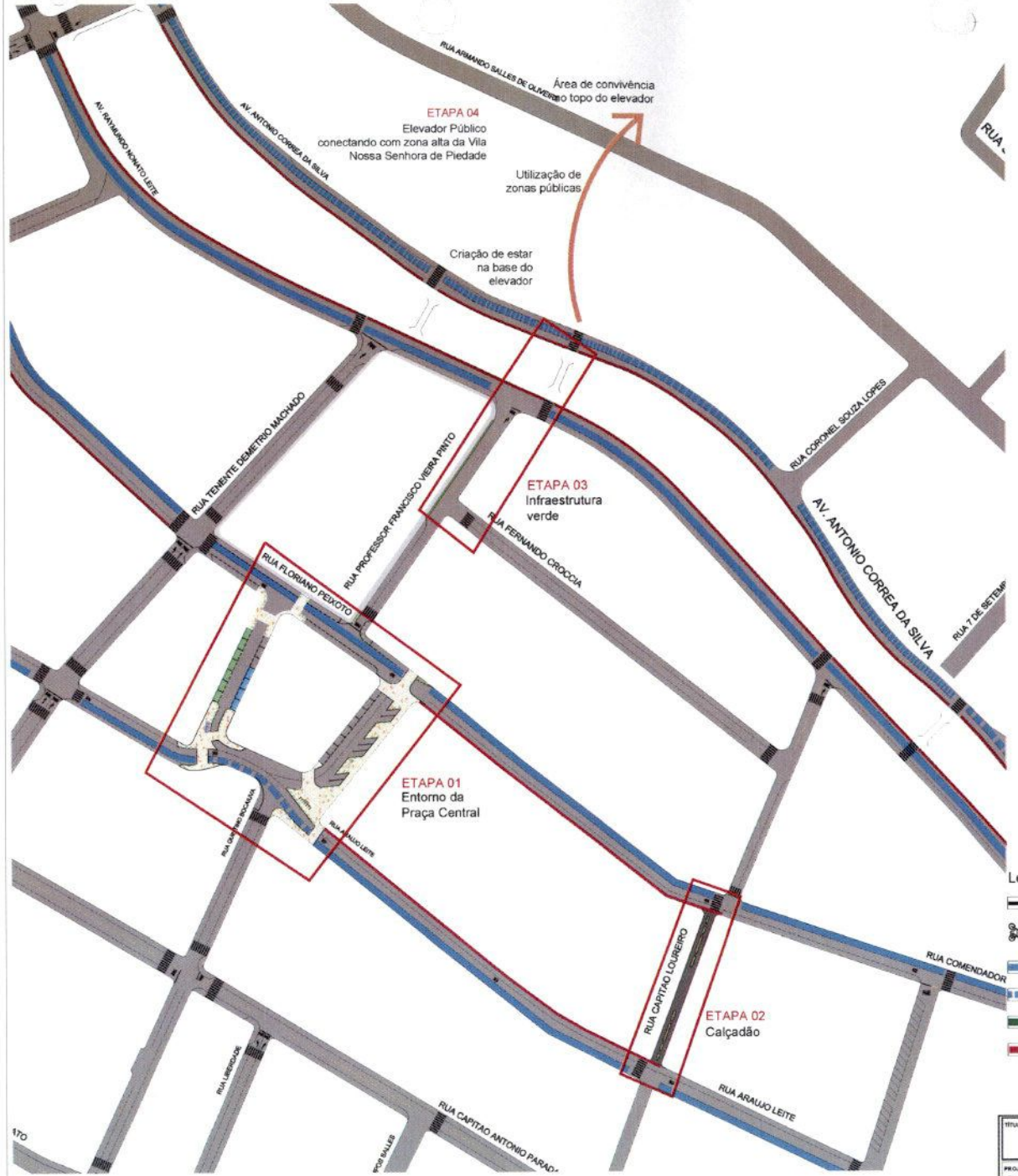
- Perimetro Urbano
- Proibição de Transporte de Cargas
- Restrição de Transporte de Cargas
- Zona Azul
- Zona Verde nova ação - etapa 1

TITULO

ANEXO VIf - CIRCULAÇÃO VIÁRIA

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

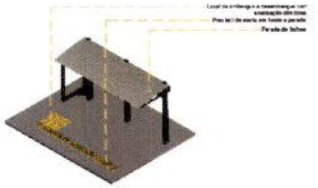
PROJETO/OBRA: PLANO DE MOBILIDADE HUMANA SUSTENTÁVEL		DATA: 05/11/2019	ESCALA: Indicada
REQUERENTE: Município de Piedade/SP	RESPONSÁVEL TÉCNICO: Arquiteto e Urbanista Vinicius de Tomasi Ribeiro CAU A41292-9	EQUIPE TÉCNICA: Arq. Urb. Angelica R. Veronese CAU A163740-1; Arq. Urb. Lucas T. Pinheiro CAU A191304-1	



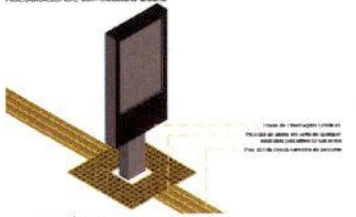
MAPA ÁREA CENTRAL DE PIEDADE
ESCALA 1: 750

ACESSIBILIDADE NO PASSEIO PÚBLICO

ACESSIBILIDADE nas paradas de ônibus

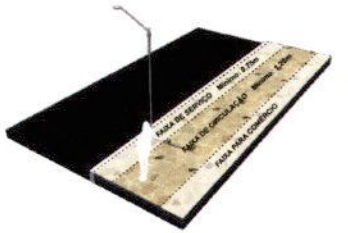


ACESSIBILIDADE com mobiliário urbano

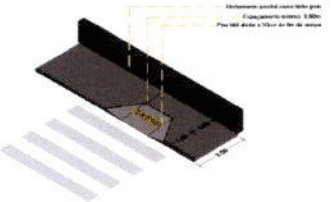


PASSEIO PÚBLICO

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

TÍTULO: ANEXO VII - INTERVENÇÕES PONTUAIS
Etapas de execução

PROJETO/OBRA: PLANO DE MOBILIDADE HUMANA SUSTENTÁVEL
REQUERENTE: Município de Piedade/SP
RESPONSÁVEL TÉCNICO: Arquiteto e Urbanista Ulisses de Tomasi Ribeiro CAU A41292-8
DATA: 05/11/2019
ESCALA: Indicada
EQUIPE TÉCNICA: Arq. Urb. Angélica R. Veronese CAU A163745-1; Arq. Urb. Lucas T. Pinheiro CAU A161504-1







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

TRATAMENTO DE PAISAGISMO

ESTACIONAMENTOS ROTATIVOS

ESTACIONAMENTO PARA CARROS ELÉTRICOS

TÁXIS

CARPOOL

PATINETES ELÉTRICOS

BIKESHARE

AMPLIAÇÃO DOS PASSEIOS PÚBLICOS

01

04

03

01

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

ANEXO VIIa - INTERVENÇÕES PONTUAIS
Etapa 01

PROJETO/OBRA: PLANO DE MOBILIDADE HUMANA SUSTENTÁVEL

REQUERENTE: Município de Piedade/SP

RESPONSÁVEL TÉCNICO:

DATA: 08-11-2019

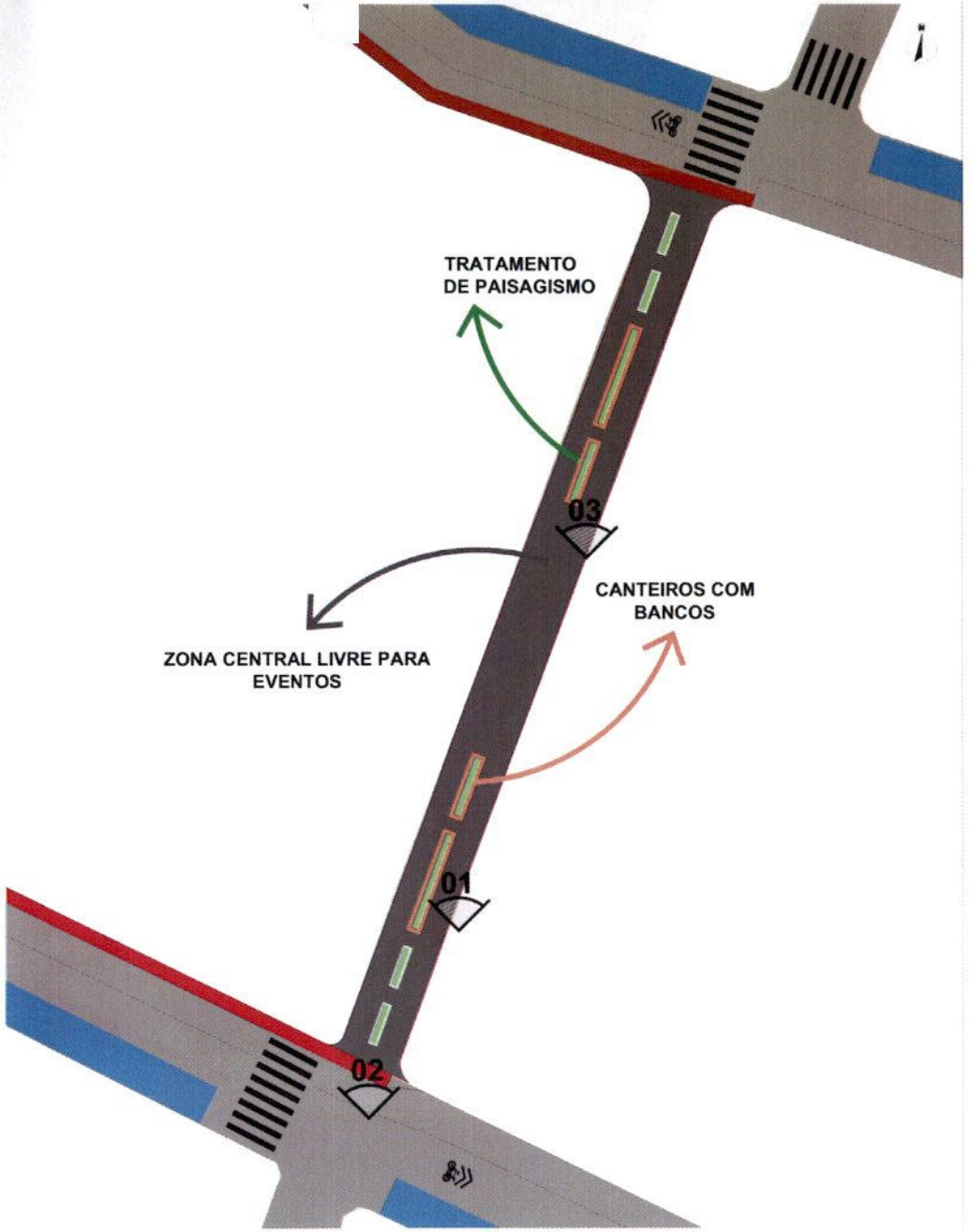
ESCALA: indicada

EQUIPE TÉCNICA:





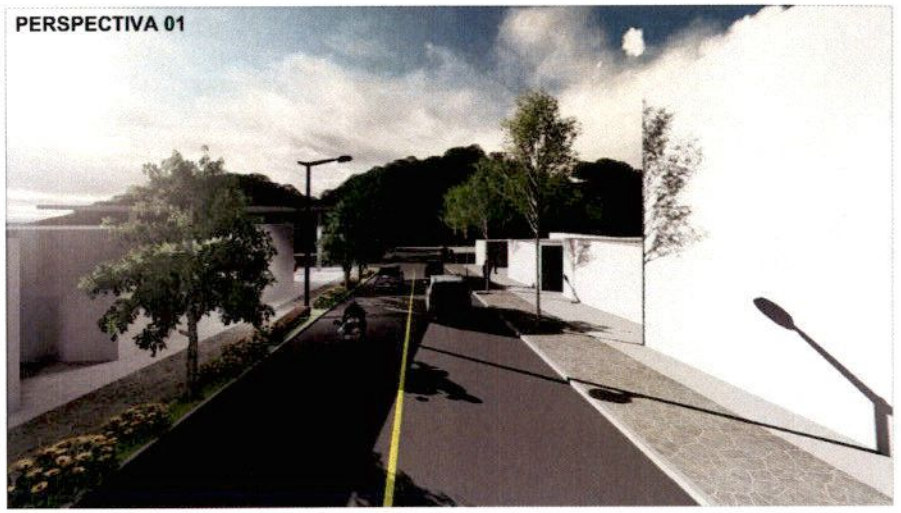


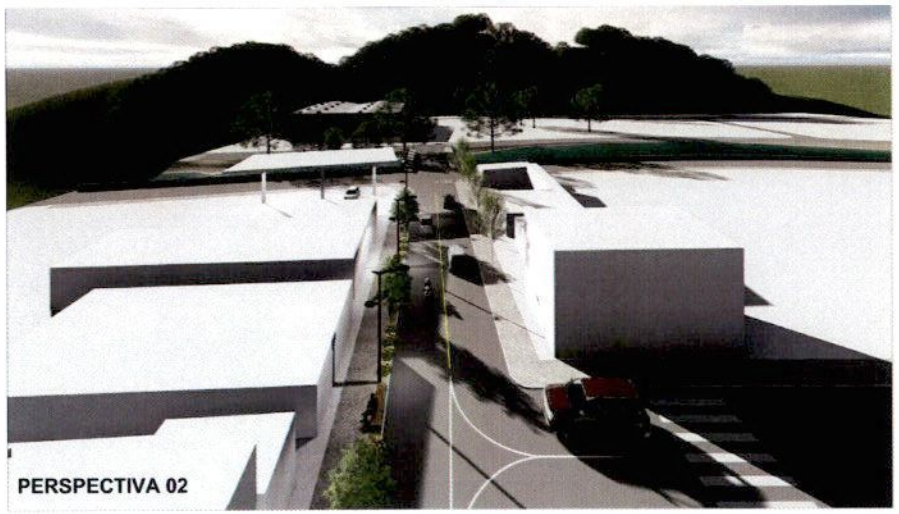


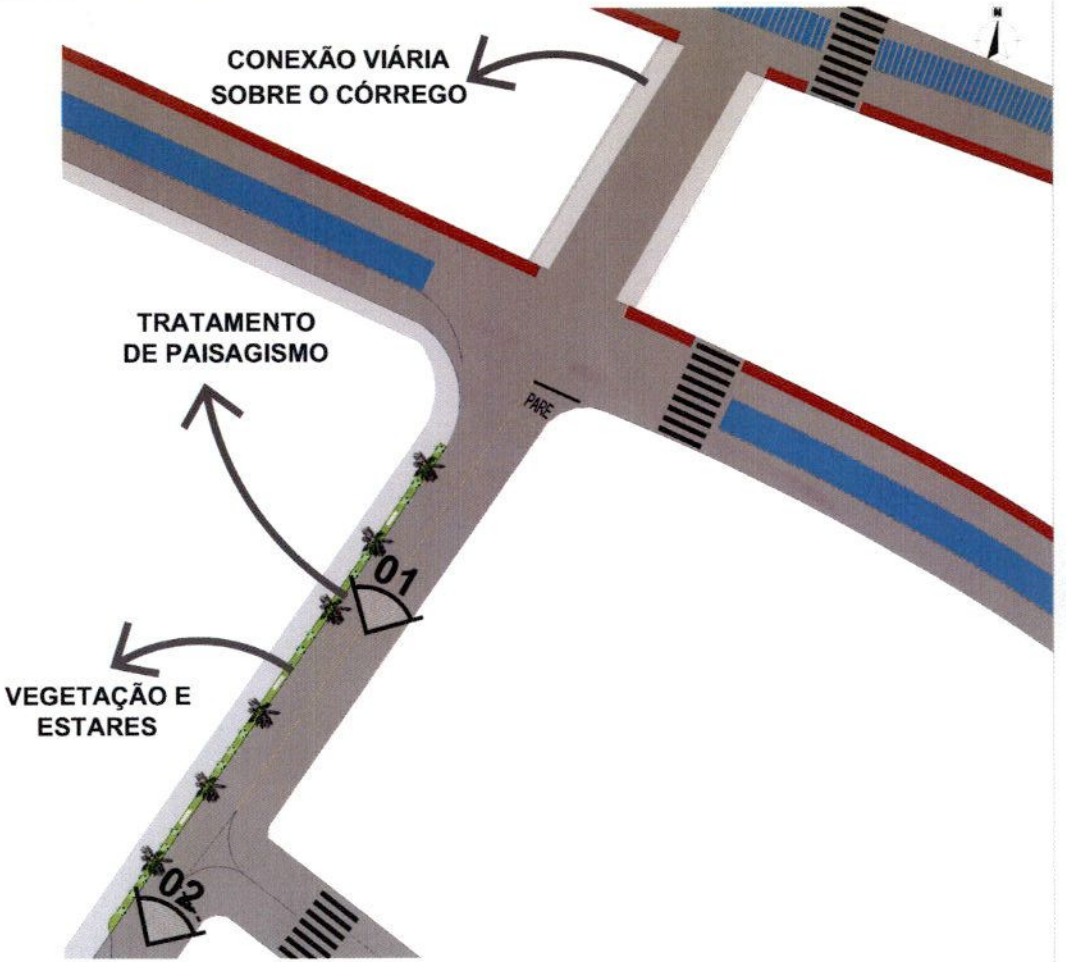
MAPA CALÇADÃO DE PIEDADE
ESCALA 1: 200

- 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
REQUERENTE	Município de Piedade/SP
RESPONSÁVEL TÉCNICO	Arquiteto e Urbanista Vinicius de Tomasi Ribeiro CAU A41292-9
DATA	03/11/2019
ESCALA	Indicada
EQUIPE TÉCNICA	Arq. Urb. Angélica R. Veronese CAU A163740-1 Arq. Urb. Lucas T. Pinheiro CAU A161504-1







MAPA INFRAESTRUTURA VERDE
ESCALA 1: 200

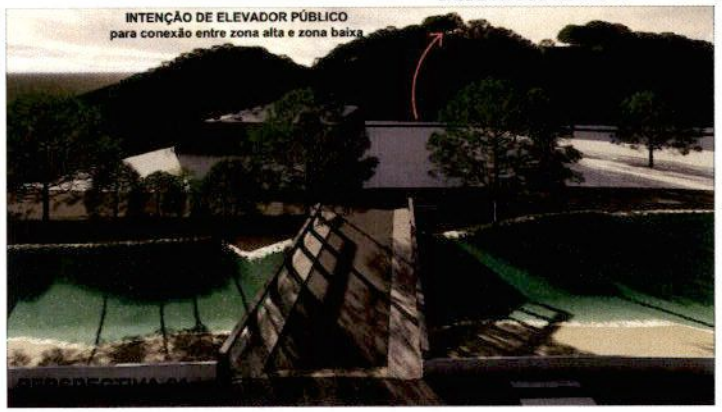
- CICLOVIAS
- FAIXA EXCLUSIVA PARA ÔNIBUS
- FAIXA SELETIVA PARA ÔNIBUS (SOMENTE EM ALGUNS HORÁRIOS)

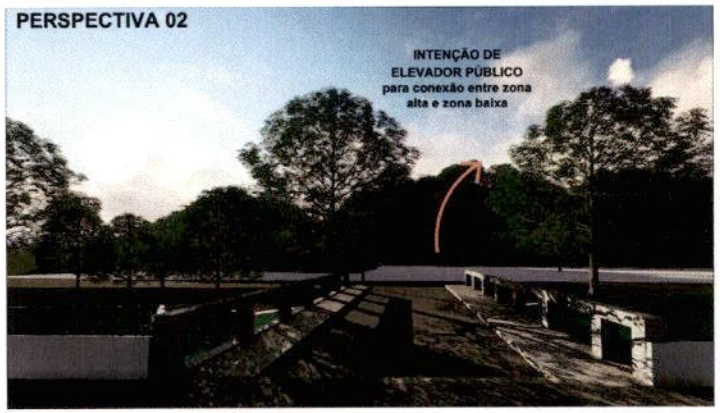
TÍTULO: ANEXO VIIc - INTERVENÇÕES PONTUAIS
Etapa 03

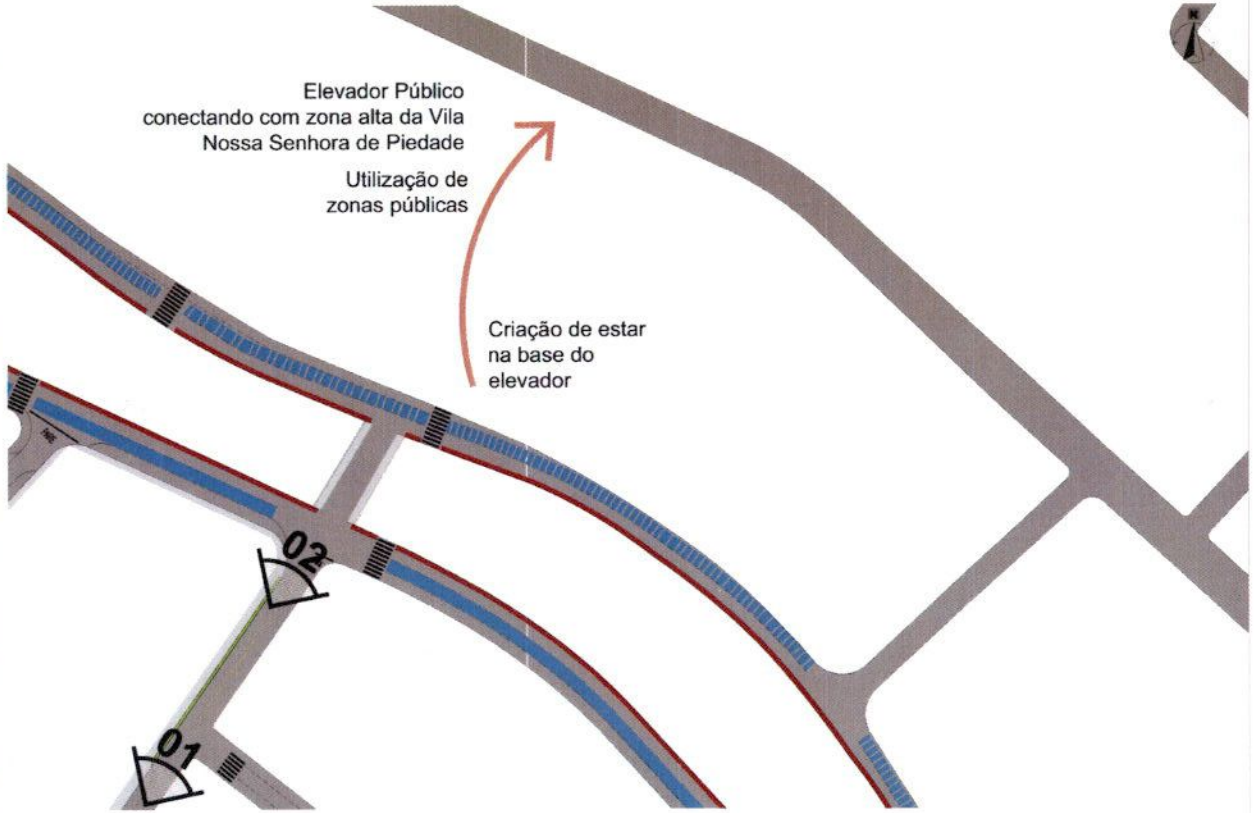
PROJETO/OBRA: PLANO DE MOBILIDADE HUMANA SUSTENTÁVEL
DATA: 05/11/2019
ESCALA: Indicada
EQUIPE TÉCNICA:
Arq. Urb. Angélica R. Veronese
CAU A163740-1
Arq. Urb. Lucas T. Pinheiro
CAU A161504-1
REQUERENTE: Município de Piedade/SP
RESPONSÁVEL TÉCNICO: Arquiteto e Urbanista Vinicius de Tomasi Ribeiro
CAU A41292-9

GO ARQ. MOB. PLAN

ÁREAS DE CONVIVÊNCIA NA
BASE E TOPO DO ELEVADOR







MAPA PROJETO DE ELEVADOR PÚBLICO
ESCALA 1: 750

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

TÍTULO
ANEXO VIId - INTERVENÇÕES PONTUAIS
Etapa 04

PROJETO/OBRA
PLANO DE MOBILIDADE HUMANA SUSTENTÁVEL

REQUERENTE
Município de Piedade/SP

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

DATA 05/11/2019
ESCALA Indicada

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