CÂMARA MUNICIPAL
SANTA FÉ DO SUL
ESTADO DE SÃO PAULO

PROCESSO 044/2018

ANO
2018

X	PROJETO DE LEI	Nº 042/2018
	PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR	
	PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO	
	PROJETO DE RESOLUÇÃO	
	PROPOSTA DE EMENDA A LEI ORGÂNICA	

EMENTA

INSTITUI O PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE SANTA FÉ DO SUL.

AUTOR

EXECUTIVO

DELIBERAÇÃO FINAL
APROVADO

TRAMITAÇÃO

Encaminhado às Comissões:

- [x] **CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO**
- [x] **ORÇAMENTO, FINANÇAS E CONTABILIDADE**
- [x] **OBRAS, SERVIÇOS PÚBLICOS E OUTRAS ATIVIDADES**
- [ ] **SAÚDE, EDUCAÇÃO, CULTURA, LAZER E TURISMO**
- [ ] **PLANEJAMENTO, USO, OCUPAÇÃO E PARCELAMENTO DO SOLO**

Data: 20 / 04 / 2018

Presidente

Discussão:

- [x] ÚNICA
- [ ] DUAS

Processo de Votação:

- [x] SIMBÓLICA
- [ ] NOMINAL
- [ ] SECRETA

Quorum de Aprovação:

- [x] Maioria SIMPLES
- [ ] Maioria ABSOLUTA
- [ ] 2/3

Deliberação:

1ª DISCUSSÃO: 24 / 04 / 2018

- [x] APROVADO 24 / 04 / 2018
- [ ] REJEITADO ____ / ____ / ____

2ª DISCUSSÃO: ____ / ____ / ____

- [ ] APROVADO ____ / ____ / ____
- [ ] REJEITADO ____ / ____ / ____

Ocorrências:

Urgência Especial: ____ / ____ / ____

Vista: ____ / ____ / ____

Adiamento de Discussão: ____ / ____ / ____

Adiamento de Votação: ____ / ____ / ____

Retirada: ____ / ____ / ____

Outras ocorrências:

Autógrafo Nº 57 / 2018 *Data:* 25 / 04 / 2018

AUTÓGRAFO Nº 57/2018
PROJETO DE LEI Nº 042/2018

"Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Santa Fé do Sul".

A Mesa Diretora da Câmara Municipal de Santa Fé do Sul **decreta**:

Art. 1º - Esta Lei institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Santa Fé do Sul – PlanMob - Santa Fé do Sul e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica.

Art. 2º - O PlanMob - Santa Fé do Sul tem a finalidade de orientar os deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso no espaço urbano, mediante a utilização dos diversos tipos de transporte e consolidação dos projetos, programas e planos voltados à acessibilidade e à mobilidade urbana em Santa Fé do Sul.

Art. 3º - A Política de Mobilidade Urbana tem como objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, por meio do planejamento e gestão da Mobilidade Urbana em consonância com o Sistema de Circulação previsto no Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável da Estância Turística de Santa Fé do Sul e com as diretrizes estabelecidas pela Lei nº 12.587/2012.

Art. 4º - A Política de Mobilidade Urbana tem como princípios:

I – Universalidade do direito de se deslocar e de usufruir da cidade;
II – Desenvolvimento sustentável;
III – Equidade no acesso e no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
IV – Redução dos custos urbanos;
V - Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de transporte e serviços;
VI - Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana;
VII – Reconhecimento do espaço público como bem comum, titularizado pelo município;
VIII – Segurança nos deslocamentos, para promoção da saúde e garantia da vida;
XI – Articulação com o Transportes Coletivos;
X – Gestão democrática, planejamento e avaliação.

Art. 5º– O PlanMob - Santa Fé do Sul orienta-se pelas seguintes diretrizes:

I – Democratização do espaço viário;
II – Prioridade aos pedestres e aos modos não motorizados;
III – Garantia do abastecimento e circulação de bens e serviços;

IV – Integração com a política municipal de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo, no âmbito do Município;
V – Priorização dos projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;
VI – Planejamento da mobilidade urbana orientado pelo gerenciamento de demanda;
VII – Fomento a pesquisas relativas à sustentabilidade ambiental e à acessibilidade no trânsito e no transporte;
VIII – Busca por alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do PlanMob - Santa Fé do Sul;
IX – Capacitação de pessoas e desenvolvimento das instituições vinculadas às políticas do PlanMob - Santa Fé do Sul;
X – Promoção de ações educativas capazes de sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender aos princípios do PlanMob - Santa Fé do Sul;
XI – Gestão integrada do trânsito, do transporte de pessoas e do transporte de bens e serviços;
XII – Mitigação dos custos ambientais e sociais.

Art. 6º A Política de Mobilidade Urbana tem como objetivos:

I – Proporcionar melhoria das condições urbanas no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
II – Qualificar o sistema de transporte coletivo;
III – Racionalizar o uso do sistema viário;
IV – Implementar ambiente adequado ao deslocamento dos modos não motorizados;
V – Aprimorar a logística do transporte de cargas;
VI – Consolidar a gestão democrática no aprimoramento da mobilidade urbana;
VII – Reduzir o número de acidentes e mortes no trânsito;
VIII – Ampliar o uso do coletivo na matriz de transporte da cidade;
IX – Incentivar a utilização de modos não motorizados;
X – Reduzir emissões de poluentes;
XI – Contribuir para a redução das desigualdades e para a promoção da inclusão social;
XII – Promover acesso aos serviços básicos;
XIII – Tornar mais homogênea a macro acessibilidade da área urbanizada;
XIV – Promover o desenvolvimento sustentável.

Art. 7º - O PlanMob - Santa Fé do Sul contempla:

I – Projeto para ampliação da acessibilidade, com adequação dos espaços públicos às pessoas com mobilidade reduzida;
II – Reestruturação do transporte público;
III – Projeto de implantação do sistema cicloviário no município;
IV – Programa de melhorias na mobilidade urbana;

V – Gestão do sistema de mobilidade, contemplando os meios e os modos de transporte;
VI – As metas de curto, médio e longo prazo;
VII – Ações e medidas para alcançar as diretrizes estabelecidas pela política nacional de mobilidade urbana;
VIII – A integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
IX – A operação e o ordenamento do transporte de carga na infraestrutura viária de forma a compatibilizar a movimentação de passageiros com a distribuição das cargas, respeitando e garantindo o seu espaço de circulação de forma eficiente e eficaz no espaço urbano;
X – Política de estacionamento integrada às diretrizes do planejamento urbano municipal, que contribua para a racionalização da matriz de transportes do Município;
XI – A identificação dos meios institucionais que assegurem a implantação e a execução do planejamento da mobilidade urbana;
XII – Os indicadores de desempenho e de monitoramento do sistema de mobilidade urbana de transporte público;
XIII – Ações e medidas para alcançar as diretrizes estabelecidas pela política nacional de mobilidade urbana.

Capítulo I
Mobilidade Urbana

Art. 8º - Mobilidade urbana é função pública que visa assegurar a acessibilidade universal e contempla:

I– A promoção do desenvolvimento urbano para uma melhor distribuição das funções urbanas no território;
II – A ordenação legal e institucional com estabilidade à ação do estado no setor e suas relações com a iniciativa privada;
III – O emprego dos melhores meios para tornar acessível a cidade através de uma política voltada para o aperfeiçoamento dos serviços e da gestão pública.
Parágrafo único. A mobilidade deve ser integrada em relação aos vários modos de transporte e ao ordenamento do território e dos transportes; coerente, sem medidas contraditórias; contínua, mantendo as medidas estipuladas até que comecem a produzir resultados; clara e participativa.

Art. 9º - As ações a serem desenvolvidas para a mobilidade urbana são:

I – Implantação de intervenções que contribuam para a minimização dos conflitos entre os modos de circulação não-motorizados e os motorizados, promovendo acessibilidade universal com conforto e segurança (faixas de pedestres, rebaixamento de guias, sinalização horizontal, vertical e semafórica, passarelas, remoção de barreiras arquitetônicas;

II – Apoiar o desenvolvimento e a implantação de novas tecnologias que valorizem a mobilidade urbana sustentável promovendo sua melhoria e otimização contribuindo para a minimização dos efeitos negativos causados ao meio ambiente (poluição atmosférica e sonora), contribuindo para o aprimoramento da gestão pública sobre os serviços afetos à sustentabilidade da mobilidade urbana;

III – Equacionar e internalizar nos empreendimentos de impacto o estacionamento e operações logísticas e melhorar o acesso por modos de transporte coletivos e não motorizados, incluindo espaços internos para o estacionamento de bicicletas;

IV – Adensar as centralidades e desenvolver sua infraestrutura de forma a torná-las prioritariamente acessíveis por modos coletivos e não motorizados e pelo abastecimento de mercadorias necessárias e seu funcionamento;

V – Garantir que as medidas preventivas e intervenções adotadas pelos empreendimentos de impacto sejam compatíveis com o desenvolvimento sustentável, a fim de que o ônus decorrente de suas instalações não seja arcado pela coletividade;

VI – Promover a acessibilidade às pessoas com restrição de mobilidade e pessoas com deficiência física ou sensorial, através da implantação de infraestrutura que garanta sua circulação pela cidade através da integração entre os sistemas coletivos e não-motorizados com conforto e segurança;

VII – Implantar intervenções que contribuam para a melhoria da acessibilidade para pessoas com restrição de mobilidade e deficiência, tais como rampas, sinalização horizontal (piso tátil), vertical (sinalização em braile), sinalização com sonorização e remoções de barreiras arquitetônicas em geral;

VIII – Promover a elaboração de estudos e projetos de intervenções para melhoria da acessibilidade;

IX – Investir em infraestrutura e sistemas informatizados do Departamento de Trânsito de Santa Fé do Sul;

X – Promover a valorização da circulação não-motorizada através da implantação de calçadas, ciclovias, ciclo faixas, implementando sua integração com os demais sistemas de transporte, priorizando o transporte coletivo;

XI – Fomentar projetos destinados à redução de acidentes no trânsito;

XII – Implantar sistema de comunicação interativo com a população;

XIII – Realizar campanhas de sensibilização e educação do trânsito para a população, com ações regulares em escolas;

XIV – Atualizar o Código de Posturas do Município;

XV – Realizar fiscalização de posturas através da promoção de ações de fiscalização nas calçadas e travessias para o cumprimento das regras de acessibilidade (ABNT NBR 9050:2004), e suas atualizações, e do Código de Posturas do Município;

XVI – Promover a melhoria contínua de serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade urbana;

XVII – Implantar rotatórias, sempre que possível, nos cruzamentos de avenidas;

XVIII – Eliminar os retornos existentes nas ilhas das vias arteriais do município;

XIX – Promover a segurança no trânsito;

XX– Tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social;

XXI – Consolidar uma malha viária estrutural.

Art. 10 - As ações estão distribuídas em 04 temas, a saber:

I – Ampliação da acessibilidade, com adequação dos espaços públicos às pessoas com mobilidade reduzida;
II – Estruturação do transporte público;
III – Implantação do sistema cicloviário no município;
IV – Melhorias na mobilidade urbana.
Parágrafo único. O projeto para ampliação da acessibilidade está disciplinado no Anexo II, o projeto de estruturação do transporte público, no Anexo III e o projeto de implantação do sistema cicloviário no município, no Anexo II, os quais compõem o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Santa Fé do Sul.

Seção I
Programa de melhorias na mobilidade urbana

Art. 11. Os estudos para melhorias na mobilidade urbana devem ser constantes e ocorrer de forma periódica, em conjunto com a população, de forma a identificar os problemas e propor as melhores soluções para uma cidade acessível a todos.

Art. 12. O Poder Executivo priorizará o fomento à implantação de sistemas de gestão da qualidade e certificação dos prestadores de serviços de mobilidade com o objetivo de promover a melhoria contínua de serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade.

Art. 13. O Poder Executivo priorizará a reestruturação da atividade fiscalizatória, com ênfase na garantia da segurança, da orientação aos usuários e da operação do trânsito, com o objetivo de promover a segurança no trânsito.

Art. 14. Com o objetivo de promover a melhoria da qualidade ambiental e estimular o uso dos modos de transporte não motorizados, o Poder Executivo priorizará:

I – A difusão do conceito de mobilidade urbana sustentável, enfatizando a sua importância para o meio ambiente e a qualidade de vida;
II – A adoção de tecnologias limpas ou menos poluentes pelos prestadores de serviços de transporte público;
III – A atuação articulada com órgãos reguladores e gestores do meio ambiente, com vistas a reduzir as emissões veiculares e a poluição sonora e visual;
IV – O estímulo ao uso de transportes não motorizados, por meio do gerenciamento da demanda, da integração aos demais modos de transporte e da melhoria da oferta de equipamentos e infraestrutura, especialmente calçadas e ciclovias.

Art. 15. Com o objetivo de promover um ambiente positivo de negócios para a cidade, o Poder Executivo priorizará:

I – Regulação dos serviços de mobilidade urbana, no sentido de torná-los economicamente viáveis;
II – Adequação do planejamento, do ordenamento e da operação da logística urbana, atuando em cooperação com entidades públicas e privadas, e em consonância com as políticas de uso e ocupação do solo, desenvolvimento econômico e gestão da mobilidade, para o desenvolvimento sustentável do Município;
III – Aprimoramento dos processos de licenciamento de empreendimentos geradores de tráfego.

Art. 16. Com o objetivo de consolidar uma malha viária estrutural no Município, o Poder Executivo priorizará:

I – A implantação de vias alternativas de forma a garantir a distribuição mais equilibrada do fluxo de veículos da área central para os bairros e aumentar a área de abrangência do transporte público coletivo;
II – A elaboração de plano de circulação viária que estabeleça eixos de interligação entre os diversos bairros, integrados ao plano cicloviário e à localização de áreas para estacionamentos de veículos, considerando a existência de polos geradores de viagens, o fluxo de veículos e o tamanho da caixa de passagem das vias, podendo propor o redirecionamento das vias e a implantação de sistema binário conforme a situação apresentada.

Art. 17. São ações a serem implementadas para a melhoria da mobilidade urbana:

I – Implantação de vias alternativas para acesso aos bairros, de forma independente do Centro;
II – Revitalização e readequação das vias de acesso, promovendo a melhoria da circulação de pedestres e ciclistas, incluindo o tratamento paisagístico adequado;
III – Criação de malha cicloviária, possibilitando a circulação das bicicletas com segurança, prevendo sua integração com os pontos de parada do transporte público e com as áreas de estacionamento de veículos;
IV – Oferta de vias de qualidade para a circulação de pedestres, pavimentadas, sinalizadas e arborizadas, adaptadas aos portadores de necessidades especiais;
V – Instituição de nomenclatura oficial de vias de circulação e dos logradouros, dotando-os de placas padronizadas;
VI – Elaboração de projeto de numeração oficial das edificações;
VII – Implantação de projeto de sinalização e indicações de circulação em logradouros, ciclovias e trilhas;

Art. 18. Com o intuito de garantir maior fluidez no trânsito e incentivar a utilização de caminhos ociosos, além de permitir a otimização do uso da via através do aproveitamento de toda a sua pista de rodagem e da modificação do seu perfil, poderá ser implantado o sistema binário.

Parágrafo único. O sistema binário se caracteriza como o conjunto de duas vias próximas e paralelas, cujos fluxos de trânsito se dão em uma única direção com vias de sentidos opostos.

Art. 19. Como meio de racionalizar o transporte individual faz-se necessário:

I – Criar medidas de desestímulo à utilização de transporte individual motorizado à medida que forem efetivamente oferecidas melhorias para o transporte não motorizado;
II – Reverter a tendência de aumento de uso do automóvel, especialmente nas áreas e horários mais congestionados da cidade, na área central, diminuindo seu uso no médio e longo prazo, que poderão incluir redução da capacidade do sistema viário destinado ao tráfego geral e redução do número de vagas de estacionamento disponíveis;
III – Estimular carona solidária no trajeto casa-escola, e vice-versa, com a participação da escola;
IV – Reverter a tendência de aumento no uso de motocicletas, diminuindo seu uso no médio e longo prazo;
V – Aumentar a segurança para as pessoas que adotam motocicletas como modo de transporte, especialmente reduzindo vítimas fatais e graves;
VI – Fomentar a segurança através de ações educativas e ações específicas para o modo motocicletas;
VII – Regulamentar o uso do transporte público individual no município, de modo a possibilitar o controle e a fiscalização, eliminando a clandestinidade e incentivando o credenciamento oficial
VIII – Criar um sistema de tarifação de taxis e moto taxis, bem como regulamentar os pontos, com sinalização padronizada para identificação dos pontos de embarque;
IX – Implantar programa permanente de comunicação e educação do trânsito e ambiental para os motoristas;
X – Criar campanhas de sensibilização do uso racional do transporte individual para a população, com vistas a promover o uso de modais alternativos de transporte.
XI – O Poder Executivo estabelecerá o número de concessões de transporte individual ficando autorizado a rever as concessões atuais.

Subseção I
Estacionamentos

Art. 20. A política de estacionamento e o direito ao uso do espaço público por veículos particulares devem priorizar o transporte não motorizado.

Art. 21. As ações da política de estacionamento e do direito ao uso do espaço público por veículos particulares são:

I – Desestimular o acesso do automóvel particular na área central, dando prioridade de vagas no meio fio para pessoas com dificuldade de mobilidade e carga e descarga (incluindo o moto frete);
II – Implantar vagas especiais para veículos de transporte de valores em frente a instituições bancarias e correspondentes bancários, bem como para veículos que transportam portadores de dificuldades de locomoção e idosos, devidamente identificados com cartão licença e adesivos na lataria;
III – Implantar estacionamentos específicos para motos;
IV – Estimular criação de vagas de estacionamento particulares e públicas em diversas modalidades (edifícios garagem; estacionamento subterrâneo; aumento do coeficiente de construção para vagas de garagem) em locais de comércio especializado, como compensação pela diretriz de supressão de vagas de estacionamento junto ao meio fio para priorizar transporte não motorizado e ampliação de calçadas, visando a aumentar a fluidez no trânsito;
V – Prover solução à demanda por estacionamento das unidades residenciais, através do uso compartilhado de espaços privados, na forma de condomínios de estacionamentos, com vistas à liberação das vias públicas para melhoria da mobilidade urbana;
VI – Criar soluções ágeis de controle e penalidade para punir infratores que persistam em estacionar em locais proibidos, como meio de coibir e, ao mesmo tempo, educar, além de gerar receita para o Município;
VII – Investir no monitoramento remoto dos trechos de vias com restrição de estacionamento como forma de coibição de violações e geração de receita a partir de multas aplicadas, com respaldo de documentação do sistema de imagens, com funcionamento integrado às soluções de controle e penalidade;
VIII – Proibir o estacionamento em locais em que gera transtorno e atrapalha o fluxo dos carros;
IX – Criar campanhas de sensibilização do uso de estacionamentos para a população.

Subseção II
Transporte de Cargas

Art. 22. O transporte de cargas, necessário para as atividades do comércio em geral, deve ocorrer de forma a não comprometer a integridade das infraestruturas viárias e sem interferências na fluidez do tráfego.

Art. 23. As diretrizes para o transporte de cargas são:

I – Restrição de acesso de veículos de grande porte na parcela central do município, com a criação de um anel viário e rotas de passagem para os mesmos;

II - Criação de uma política de controle para carga e descarga, definindo horários e locais específicos para as referidas atividades.

Art. 24. As ações a serem desenvolvidas para o transporte de cargas são:

I – Elaboração de estudos detalhados sobre a circulação dos veículos de carga, de forma a conhecer os fluxos de caminhões, os horários, as origens e os destinos dos veículos e das mercadorias, quanto tempo ficam na cidade e as áreas que eles buscam, a fim subsidiar a criação de políticas públicas de circulação de veículos de médio e grande portes, a serem implementadas num futuro próximo, as quais estejam adequadas às necessidades do comércio, dos serviços, da indústria e das demais atividades e das cadeias produtivas;
II – Orientação da Logística Urbana, tornando a política pública relativa ao transporte de mercadorias um estímulo para racionalizar a distribuição das cargas urbanas de forma a garantir o abastecimento da cidade, assegurando prioridade em relação ao transporte individual onde necessário, e fomentar o aumento de sua segurança e a redução de seu impacto ambiental, promovendo a adequação do planejamento, ordenamento e operação da logística urbana, atuando em cooperação com entidades públicas e privadas, e em consonância com as políticas de uso e ocupação do solo, desenvolvimento econômico e gestão da mobilidade;
III – Visando diminuir a emissão de poluentes sonoros e ambientais no entorno das áreas de carga e descarga os caminhões, deverão desligar os motores enquanto permanecem estacionados.
IV – Implantação de pontos de carga e descarga, com recuo da calçada, em áreas de comércios, com delimitação de tempo de estacionamento, a fim de viabilizar a movimentação de carga, em horário de funcionamento comercial, para um número maior de veículos, seguindo o princípio do compartilhamento de espaço, a fim de garantir o abastecimento diário do comércio e dos serviços, de forma a não os interromper e evitar o colapso das atividades econômicas.

Capítulo II
Gestão do Sistema de Mobilidade Urbana

Art. 25. Os instrumentos da gestão do sistema municipal de mobilidade urbana são:

I - Adoção do processo de planejamento participativo, visando a democratizar a gestão urbana e orçamentária;
II – Implantação de estratégias de ordenamento e policiamento para a correta utilização das vias, objetivando garantir a fluidez do tráfego e do transporte público;
III – Controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições.

Art. 26. O monitoramento da efetiva implantação do Plano de Mobilidade Urbana ocorrerá através das seguintes ações a serem desenvolvidas pelo Poder Executivo:

I – Formar Comissão de Monitoramento e Revisão do Plano de Mobilidade Urbana de Santa Fé do Sul, podendo ocorrer, conforme o caso, de forma concomitante e em conjunto com as revisões do Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável do Município de Santa Fé do Sul;
II – Elaborar um Guia com Indicadores de Desempenho e Meios de Monitoramento;
III – Atribuir ao DEMUTRAM – Departamento Municipal de Trânsito competência para garantir a adequada estrutura de gestão da mobilidade urbana, devendo promover a integração com outros órgãos do setor urbano, e mantendo instrumentos de controle social e participação popular adequados e eficazes para garantir transparência e legitimidade às ações do PlanMob - Santa Fé do Sul, incluindo ampla e democrática discussão, nos termos da legislação urbanística em vigor.

Art. 27. As revisões da Política Municipal de Mobilidade Urbana serão precedidas da realização de diagnóstico e do prognóstico do sistema de mobilidade urbana do Município, e deverão contemplar minimamente:
I – A análise da situação do sistema municipal de mobilidade urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte no território do Município, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos;
II – A avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários que consideram os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Art. 28. As revisões do Plano de Mobilidade Urbana deverão ocorrer em até 05 (cinco) anos e poderão ser realizadas em conjunto com o Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável da Estância Turística de Santa Fé do Sul, incluindo ampla e democrática discussão nos termos da legislação urbanística em vigor.

Capítulo III
Disposições Finais e Transitórias

Art. 29 - Caracteriza-se como transporte público individual o serviço público remunerado prestado a passageiro, com destinação única e não sujeito a delimitação de itinerário, sujeito à concessão, permissão ou autorização do Poder Público Municipal, devendo satisfazer as exigências previstas na Lei Federal nº 9.503/97(Código de Trânsito Brasileiro).

Art. 30 - São partes integrantes desta Lei os seguintes anexos:
I – ANEXO I: PROJETO DE AMPLIAÇÃO DA ACESSIBILIDADE NO MUNICÍPIO;
II – ANEXO II: SISTEMA CICLOVIÁRIO;
III – ANEXO III: TRANSPORTE PÚBLICO;

Art. 31 - As obras edificadas a partir da publicação desta lei, cuja aprovação dependa da manifestação dos órgãos do Poder Executivo, estarão condicionadas às adequações das exigências previstas nesta lei.

Parágrafo único - As construções já existentes anteriores à esta lei, somente estarão obrigadas a adequar-se ao Plano Municipal de Mobilização Urbana de que trata esta lei, quando sofrerem reforma ou ampliação em sua infraestrutura.

Art. 32 - Esta lei revoga a Lei nº 3.622, de 11 de outubro de 2017, e as disposições em contrário.

Câmara Municipal de Santa Fé do Sul
25 de abril de 2018

MARCELO ALESSANDRO FAVALEÇA
PRESIDENTE

ANICETO FACIONE
VICE-PRESIDENTE

JOÃO RENATO FERRAZ
1º SECRETÁRIO

ANEXO I

PROJETO PARA AMPLIAÇÃO DA ACESSIBILIDADE NO MUNICÍPIO

Por meio do PlanMob Santa Fé do Sul cria-se o projeto para ampliação da acessibilidade no município, adequando os espaços públicos às pessoas com mobilidade reduzida, sejam elas idosos, crianças ou portadores de deficiência física.

Para o desenvolvimento do projeto, o primeiro fator a ser analisado é a segurança, no qual o pedestre está exposto ao contato com o tráfego de veículos, considerando:

- travessias perigosas junto a locais críticos;
- falta de pavimentação das calçadas;
- passeios descontínuos;
- pisos inadequados e em mau estado de conservação;
- ausência de rampas PNEs;
- rampas PNE's executadas sem continuidade;
- sinalização tátil para PNE´s incorreta ou inexistente;
- veículos estacionados indevidamente sobre passeio;
- desníveis em locais de embarque e desembarque do transporte coletivo;
- uso do leito carroçável como caminho;
- falta de diferenciação de piso entre calçada e área de estacionamento;
- elementos de infraestrutura pluvial invadindo o passeio;
- adequação da infraestrutura de segurança e acessibilidade da rodoviária;
- desnível de rampas de garagens sobre as calçadas.

Há também os fatores segurança e acessibilidade, que diminuem a qualidade dos deslocamentos pelos passeios, elencando-se:

- implantação de mobiliário urbano de forma desordenada;
- obstruções nas áreas de passeio;
- falta de manutenção das calçadas;

- falta de atratividade nas calçadas;
- dimensionamento inadequado de rampas PNE's;
- infraestrutura junto aos pontos do transporte coletivo;
- compatibilidade de porte de espécies arbóreas;
- descaracterização da pavimentação de passeios em áreas públicas.

E o fator de gestão pública, que abrange:

- carência de elementos de acessibilidade universal junto aos prédios institucionais, de ensino e aos equipamentos urbanos;
- inversão de prioridades (espaços para veículos sobre espaços para o pedestre);
- tolerância ao erro de ações particulares;
- fiscalização permissiva.

METAS

Assim, para ampliação da acessibilidade no município, são as metas:

I – Censo pormenorizado para construção do Mapa de Classificação de Calçadas do Município;

II – Implantar rede de caminhamento a pé, composto de calçadas e travessias de forma hierarquizadas, associadas ao uso do solo através da criação do instrumento do Mapa de Classificação de Calçadas, que considera tratamento para pedestres nas calçadas das centralidades e da rede estruturante de transporte de toda a cidade

III – Elaboração de projeto de padronização das calçadas, levando em consideração formas e materiais adequados ao clima e à paisagem locais, dotados de itens de segurança e serviços públicos, dentro da proposta da sustentabilidade ambiental, com área permeável recoberta por grama e mudas de espécies nativas em estado avançado de desenvolvimento e capazes de produzir largas sombras com suas copas, bem como embutimento das redes de distribuição elétrica, de telecomunicação e de drenagem;

IV – Requalificação e adequação das calçadas de acordo com o Decreto nº 5.296/2004, que dispõem sobre a acessibilidade e a mobilidade dos espaços urbanos, facilitando a circulação de pedestres buscando a melhoria da acessibilidade com conforto e segurança;

V – Melhorar a acessibilidade das calçadas, com piso tátil e direcional, com pintura padronizada e guarda corpo, notadamente para os acessos às instituições de ensino e saúde;

VI – Implantação de novos espaços para esporte e lazer, com pistas para caminhadas e corridas, além dos já existentes;

VII – Interligação dos espaços para esporte e lazer com pistas de caminhas e corridas;

VIII – Sinalização horizontal nas vias (faixa de pedestres);

IX – Sinalização vertical nos cruzamentos (semáforos especiais para pedestres);

X – Implantação de passagens elevadas de pedestres e de rampas de acesso, como formas de acessibilidade para pessoas com dificuldades de locomoção;

XI – Sistema de comunicação interativo entre os pedestres e o poder público, para troca de informações e veiculação de notícias públicas, críticas, sugestões e elogios;

DIREITOS E DEVERES DOS PEDESTRES

São assegurados aos pedestres os seguintes direitos:

I – Ir e vir a pé ou em cadeira de rodas nas vias públicas, calçadas e travessias, livremente e com segurança, sem obstáculos e constrangimentos de qualquer natureza;

II – Calçadas limpas, conservadas, com faixa de circulação livre e desimpedida de quaisquer obstáculos, públicos ou particulares, fixos ou móveis, com piso antiderrapante, não trepidante para a circulação em cadeira de rodas, em inclinação e largura adequada à circulação e mobilidade;

III – Faixas de travessia nas vias públicas, com sinalização horizontal e vertical;

IV – Iluminação pública nas calçadas, praças, passeios públicos, faixas de pedestres, nos terminais de transporte público e em seus pontos de paradas;

V – Equipamentos e mobiliário urbano que facilitem a mobilidade e acessibilidade universal.

Deve ser assegurada à pessoa portadora de deficiência e à pessoa com mobilidade reduzida à acessibilidade nas calçadas e travessias, com eliminação de barreiras arquitetônicas que restrinjam ou impeçam a circulação com autonomia e espontaneidade.

SÃO OS DEVERES DOS PEDESTRES

I – Andar somente nas calçadas, preferencialmente pelo lado direito;

II – Atravessar as vias nas faixas a eles destinadas;

III – Quando não existir faixa de pedestre em uma distância de até 50 metros, atravessar em trajetória perpendicular ao eixo da via, tomando as precauções de segurança quanto à visibilidade, distância e velocidade dos veículos;

IV – Quando a faixa de pedestre for semaforizada com foco para pedestre, observar a sinalização;

V – Quando a faixa de pedestre for semaforizada sem foco para pedestre, aguardar o fechamento para o fluxo de veículos;

VI – Ajudar crianças, idosos e pessoas portadoras de deficiências nas travessias;

VII – Não jogar lixo nas vias, calçadas, praças e passeios públicos;

VIII – Caminhar pelo acostamento ou, quando não houver, pela lateral da pista nas vias sem calçada, sempre de frente para os veículos;

IX – Obedecer à sinalização de trânsito.

Por oportuno, destaca-se como dever dos condutores de veículos, motorizados ou não, dos proprietários de estabelecimentos ou moradores do município, da sociedade em geral e do Poder Público assegurar ao pedestre a circulação segura e o acesso à cidade.

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

Nesse contexto, garantir a circulação nas calçadas de Santa Fé do Sul de forma universal e acessível é possível através da Implantação de Faixas Técnicas de circulação para os pedestres, adequando as calçadas, junto aos equipamentos urbanos de maior demanda e ao longo dos eixos estruturais de circulação.

Por meio deste, estabelece-se a posição ideal de implantação das faixas técnicas e o tratamento indicado para as áreas remanescentes:

I – A faixa livre é a área na calçada destinada exclusivamente à circulação de pedestres, onde:

a) o piso deve ser confortável e totalmente acessível às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;

b) apresentar pavimentação contínua, regular e antiderrapante;

c) ser livre de interferências ou obstáculos no percurso.

II – A faixa de serviço é o trecho localizado junto ao meio fio e destinado a instalação de mobiliário urbano, elementos de infraestrutura, tais como: vegetação; postes de sinalização; grelhas de drenagem; rebaixamento de guia para veículos; lixeiras; postes de iluminação e energia elétrica; tampas de inspeção predial; telefone público; etc.

a) É indicada em áreas de passeio público, conforme estabelecido na Lei Complementar 111, de 25 de julho de 2006 – Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Santa Fé do Sul.

b) Nas esquinas, a faixa de serviço deve ser interrompida para não obstruir a circulação de pedestres e permitir manobra para os cadeirantes. Requisitos: largura recomendada de 70 centímetros.

III – A faixa de acesso do trecho remanescente entre a Faixa Livre de circulação de pedestres e o limite da testada do lote, ou seja, é uma área de transição que possibilita proporcionar áreas de estar e conforto aos pedestres.

a) Neste espaço, pode ser incentivado o uso para plantio de vegetação rasteira.

b) É permitido ao proprietário do imóvel posicionar mesas e elementos autorizados, de forma que não interfira na faixa de circulação e tampouco haja desnível acentuado.

Requisitos: pode ser implantado em passeios maiores que 2,00 metros, onde a faixa de serviço não esteja consolidada no percurso da calçada. Não há dimensionamento mínimo estipulado.

As faixas técnicas devem ser implantadas nas áreas do passeio contendo faixa livre de circulação dos pedestres e PNEs, faixa de serviço para locação do mobiliário urbano e implantação da faixa de acesso aos lotes, se houver disponibilidade.

As esquinas devem possuir tratamento padronizado, observando:

a) adequação das faixas de serviço nas esquinas;

b) faixas de pedestres no alinhamento do passeio;

c) em travessias deslocadas, deverão haver barreiras de segurança nas esquinas;

d) rampas para PNEs alinhadas e com dimensionamento adequado;

e) posicionamento adequado de mobiliário urbano;

f) preservar altura padrão de meio-fio implantada pelo Município;

g) promover a continuidade de percurso nas calçadas;

h) identificação do nome das vias também nos bairros.

São critérios de pavimentação e sinalização:

a) sinalização de segurança em áreas de conflito com veículos;

b) utilizar materiais antiderrapantes e resistentes ao uso em via pública;

c) incentivar o resgate da cultura local junto aos espaços lindeiros de equipamentos urbanos;

d) orientar e observar cuidados na execução dos passeios;

e) aplicar pisos táteis de acordo com as orientações da NBR 9050;

f) incentivar a manutenção dos pavimentos existentes.

DIRETRIZES

Os obstáculos nas calcadas devem ser restringidos, sendo as diretrizes para sua observância:

a) instalação de mobiliário urbano com atendimento aos princípios de desenho universal;

b) instalação de mobiliário urbano na área da faixa técnica;

c) instalação do mobiliário urbano sem constituir barreira ou comprometer o percurso dos pedestres;

d) instalação de lixeiras duplas para previsão de seleção do lixo orgânico e seco.

Diretrizes específicas para os Equipamentos Urbanos:

I - Realizar poda periódica de galhos de árvores cuja altura seja inferior a 2,10 metros;

II - Escolha adequada da espécie vegetal para que não interfira na qualidade do passeio;

III - Controlar ocupação do passeio quanto ao uso de artigos de comércio ou mesas e cadeiras, desde que a largura remanescente do passeio respeite a faixa livre de circulação;

IV - Fiscalizar contra a utilização da área de passeio público para acúmulo de materiais comerciais e equipamentos de obras da construção civil;

Diretrizes gerais para ampliação da acessibilidade:

I - Sinalização de trânsito para o pedestre (horizontal e vertical);

II - Delimitação de áreas de estacionamentos e de embarque e desembarque;

III - Critérios para a arborização urbana (localização, tamanho e área de canteiro);

IV - Recuperação da pavimentação junto aos edifícios institucionais;

V- Instalação de bicicletários ou paraciclos junto aos equipamentos urbanos de forma a não obstruir a faixa livre de circulação;

VI - Disciplinamento do trânsito e aplicação de redutores de velocidade para os veículos nas imediações;

VII - Todos os lotes deverão possuir passeios executados e livres de obstáculo, com ou sem a existência de edificação;

VIII - Os Postos de Combustíveis deverão ter áreas restritas para o rebaixo de meio-fio de acesso dos veículos e áreas de passeio com sinalização para os pedestres;

IX - Instituição de áreas de estacionamento especial com demarcação clara e objetiva das áreas de estacionamento especial para PNE's, idosos, ou ainda, embarque e desembarque;

X – A construção, a reforma, a ampliação ou a mudança de uso de edificações abertas ao público, de uso público ou privadas de uso coletivo deverão ser executadas de modo a serem acessíveis;

XI - A concepção e a implantação de projetos que tratem do meio físico, de transporte, de informação e comunicação, inclusive de sistemas e tecnologias da informação e comunicação, e de outros serviços, equipamentos e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, devem atender aos princípios do desenho universal, tendo como referência as normas de acessibilidade e será sempre tomado como regra de caráter geral, será adotada adaptação razoável, nas hipótese de impossibilidade de uso do desenho universal;

XII - A construção, a reforma, a ampliação ou a mudança de uso de edificações abertas ao público, de uso público ou privadas de uso coletivo deverão ser executadas de modo a serem acessíveis;

XIII- Para a aprovação, o licenciamento ou a emissão de certificado de projeto executivo arquitetônico, urbanístico e de instalações e equipamentos temporários ou permanentes e para o licenciamento ou a emissão de certificado de conclusão de obra ou de serviço, deve ser a testado o atendimento às regras de acessibilidade;

XIV - O poder público, após certificar a acessibilidade de edificação ou de serviço, determinará a colocação, em espaços ou em locais de ampla visibilidade, do símbolo internacional de acesso, na forma prevista em legislação e em normas técnicas correlatas;

XV - As edificações públicas e privadas de uso coletivo já existentes devem garantir acessibilidade à pessoa com deficiência em todas as suas dependências e serviços, tendo como referência as normas de acessibilidade vigentes;

XVI – Os projetos e as construções de edificação de uso privado multifamiliar devem atender aos preceitos de acessibilidade;

XVII- Em qualquer intervenção nas vias e nos espaços públicos, o poder público e as empresas concessionárias responsáveis pela execução das obras e dos serviços devem garantir, de forma segura, a fluidez do trânsito e a livre circulação e acessibilidade das pessoas, durante e após sua execução;

XVIII - A concessão e a renovação de alvará de funcionamento para qualquer atividade são condicionadas à observação e à certificação das regras de acessibilidade;

XIX - A emissão de carta de habite-se ou de habilitação equivalente e sua renovação, quando esta tiver sido emitida anteriormente às exigências de acessibilidade, é condicionada à observação e à certificação das regras de acessibilidade;

XX - A formulação, a implementação e a manutenção das ações de acessibilidade terão como premissas básicas: a eleição de prioridades, elaboração de cronograma e reserva de recursos

para implementação das ações; e planejamento contínuo e articulado entre os setores envolvidos.

XXI - Será assegurado à pessoa com deficiência, mediante solicitação, o recebimento de contas, boletos, recibos, extratos e cobranças de tributos em formato acessível;

XXII – Será assegurado à pessoa com deficiência os recursos de tecnologia assistiva nos congressos, seminários, feiras oficinas e demais eventos promovidos pelo poder público.

Os empreendimentos habitacionais do município deverão seguir os seguintes critérios:

a) implantação das faixas técnicas nos passeios;

b) implantação do conceito de desenho universal;

c) implantação de dispositivos de acessibilidade (NBR 9050);

d) padronização da pavimentação;

e) adequada identificação e orientação das áreas de acessos;

f) rampas em posição segura e sinalização adequada;

g) presença obrigatória de abrigos de ônibus nas imediações.

h) implantação de contentores para o lixo orgânico e seco em local demarcado sobre o leito da via;

ANEXO II

SISTEMA CICLOVIÁRIO

Apesar das condições favoráveis, as bicicletas ainda são pouco subutilizadas como meio de transporte no município e, com o objetivo de promover o seu uso para diferentes atividades e classes sociais, é necessário revisar o desenho urbano e as formas de ocupação do espaço coletivo.

A integração da bicicleta nas ações de mobilidade urbana nas cidades vem para enriquecer o sistema de tráfego urbano, uma vez que promove a inclusão social através do acesso democrático do espaço público e a valorização dos deslocamentos dos ciclistas. Nesse sentido, é necessária a formação e consolidação de um desenho urbano que contemple esse modal através da humanização do trânsito e promovendo o respeito às necessidades das pessoas na cidade.

Além disso, vale destacar que a geografia e o tamanho de Santa Fé do Sul são propícios para o incentivo desta modalidade de transporte.

Dessa forma, tem-se a necessidade de implementar um Sistema Cicloviário, por meio de vias de tráfego adaptadas ao uso seguro das bicicletas, na forma de desenvolvimento e aprimoramento de ações que venham a favorecer o uso da bicicleta como modal de transporte na cidade.

Para atender e conquistar novos adeptos é importante investir na infraestrutura, em sinalização, bicicletários, paraciclos e propagandas de incentivo. A montagem de uma rede de vias, conectando locais de interesse, com a casa, trabalho e a integração com os demais modais.

Assim, o transporte por bicicletas será incentivado pelo Poder Público Municipal com a previsão de rotas estruturantes dessa modalidade.

Para isso, além da implantação de malha cicloviária, prevê-se a implantação de paraciclos ou bicicletários em pontos próximos aos equipamentos públicos, às escolas, aos postos de saúde, às praças e aos parques e nas áreas de comércio.

O Sistema Cicloviário deverá garantir:

I - a afirmação da bicicleta como um meio de transporte urbano;

II – a integração aos modos coletivos de transporte por meio da construção de bicicletários e/ou paraciclos junto aos polos emissores de viagem;

III – a construção e incorporação de ciclovias e ciclofaixas.

Com o intuito de incentivar o uso da bicicleta como modo de transporte não motorizado preferencial sobre o motorizado, são diretrizes do Sistema Cicloviário de Santa Fé do Sul:

I – Divulgar, sensibilizar e informar a população para o uso da bicicleta como meio de transporte e para o respeito ao ciclista;

II – Informar o cidadão sobre os direitos e deveres dos usuários de bicicletas e condutores dos demais veículos;

III – Garantir que as ciclovias e/ou ciclofaixas implantadas estejam de acordo com as normas vigentes das instituições reguladoras, principalmente no que tange à sinalização;

IV – Criar políticas de incentivo ao uso de bicicletas, convencionais e elétricas, para servidores municipais;

V – Criar condições para uso de bicicletas, convencionais e elétricas, em operações do dia a dia da Prefeitura, a título de redução de custos, melhoria da saúde dos servidores, preservação ambiental, redução da emissão de GEE, (gazes de efeito estufa) e, sobretudo, como exemplo para a população;

VI – Criar políticas de incentivo ao uso de bicicletas para estudantes das redes ensino pública e particular;

VII – Ampliar a instalação de paraciclos em diversas áreas de cidade;

VIII – Determinar a implantação de bicicletários em órgãos públicos, centros comerciais, grandes lojas, instituições de ensino e outros estabelecimentos que recebam diariamente grandes contingentes de pessoas, a fim de promover o uso do modal;

IX – Promover, através de parcerias, a criação de estruturas de apoio aos bicicletários, tais como: oficinas de reparos rápidos, vestiários, cafés, lojas, guarda-volumes e outros serviços úteis;

X – Criar programa de educação e conscientização dos condutores de bicicletas e demais veículos, no intuito de promover a harmonização entre os modais;

XI – Promover a formação continuada dos cidadãos para a mobilidade urbana através de ações educativas diretas, das atividades escolares, de campanhas e do estabelecimento de parcerias com instituições públicas e privadas;

XII - Propiciar modo de transporte sustentável no município, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

XIII – Propiciar modo de transporte acessível aos diferentes usuários do sistema;

XIV – Promover a convivência pacífica entre os modos de transporte, particularmente em relação às bicicletas;

XV - Incentivar o uso da bicicleta como modo de transporte de pequenas cargas;

XVI – Promover a melhoria da qualidade ambiental e urbanística do Munícipio através do uso das bicicletas;

XVII – Promover a discussão com os órgãos responsáveis sobre a inclusão da educação para a mobilidade na grade curricular das escolas e universidades como tema transversal;

XVIII – Articular junto aos órgãos responsáveis e suas contrapartes privadas a realização de ações e programas educativos para condutores profissionais a serviço público (motoristas de ônibus; taxis; mototaxis);

XIX – Articular junto aos órgãos responsáveis a atualização da legislação vigente no que diz respeito:

a) aos equipamentos de segurança do ciclista;

b) aos processos de formação de condutores de bicicletas;

c) às normas de circulação;

d) aos instrumentos de fiscalização;

XX – Divulgar as ações relativas ao Sistema Cicloviário, seus componentes e ações, fazendo com que os cidadãos se apropriem dos conteúdos;

XXI – Difundir informações e conteúdos que promovam o respeito ao ciclista por parte dos outros condutores, incentivando o compartilhamento humanizado do espaço viário;

XXII – Promover a transparência e o acesso público aos dados e informações relativos ao Sistema Cicloviário;

XXIII – Articular as ações de mobilidade a outras ações de fomento do modo bicicleta como atividade social, econômica, ambiental e cultural;

XXIV – Promover a articulação dos atores locais e destes com o poder público, através de programas institucionais relacionados à bicicleta, para a criação, gestão e efetivação das ações complementares de fomento ao Sistema Cicloviário e ao uso da bicicleta.

As vias cicláveis devem ser planejadas para minimizar os impactos sobre a capacidade viária e adequar características físicas e funcionais, aliando velocidade e segurança de forma atraente aos usuários.

São ainda apontados alguns cuidados para planejamento e implantação de vias cicláveis, tais como:

I - Desenvolvimento longitudinal das vias cicláveis a fim de evitar trechos com muitos cruzamentos;

II - Pavimento impermeável, regular e antiderrapante;

III - Largura mínima de 1,20 metros para pistas unidirecionais;

IV - Largura mínima de 2,00 metros para pistas bidirecionais;

V - Geometria - rampas com inclinação igual ou inferior a 10% e tratamento de interseções nas esquinas;

VI - Bicicletário com grande capacidade junto aos terminais de transporte ou junto às áreas de grande concentração de bicicletas;

VII - Estacionamento com sinalização e de curta duração nas vias públicas.

As vias cicláveis podem ser efetivadas por meio de:

I – Via compartilhada: uso regulamentado da via ou passeio de forma compartilhada com os ciclistas;

II – Passeio compartilhado: uso regulamentado do passeio de forma compartilhada com os ciclistas, devidamente sinalizado e sem separador físico;

III – Ciclofaixa: faixa de trânsito de uso exclusivo para ciclistas, dotada de sinalização específica e que compartilha a caixa viária, aproveitando a capacidade das vias em termos de largura e demanda de tráfego;

IV – Ciclovia: estrutura segregada do sistema viário e das áreas de passeio de pedestres, com maior segurança para os deslocamentos dos ciclistas.

Todas as rotas cicláveis indicadas para a área urbana deverão seguir as estipulações aqui contidas e receber projetos específicos, cujos gabaritos das vias deverão ser revistos em todos os trechos de cada via a ser implantada a infraestrutura cicloviária, prevendo tratamento específico em todas as interseções com as vias transversais, envolvendo a sinalização horizontal e vertical específicas para o trânsito de bicicletas, orientadas para pedestres, ciclistas e demais motoristas.

O Poder Público definirá as rotas do Sistema Cicloviário do município

A união das rotas previstas pelo Projeto de Ciclovias e as rotas indicadas permitem a instituição consolidada de uma Rede Cicloviária Integrada, de forma que na elaboração das rotas na malha urbana sejam garantidos deslocamentos seguros, com conexões estratégicas entre a Rede Cicloviária, o sistema viário municipal e os principais e mais significativos equipamentos institucionais da cidade.

As rotas previstas poderão ser alteradas desde que melhor atendam os objetivos e diretrizes aqui elencados.

Tem-se, ainda, que o ciclista, desmontado e empurrando a bicicleta, equipara-se ao pedestre em direitos e deveres.

Por fim, propõe-se a criação de um circuito de trilhas para a prática do ecoturismo integrado à malha viária e cicloviária, com os objetivos de:

a) equipar o Município para utilização do produto turístico ecoturismo ou turismo de aventura;

b) garantir a possibilidade de acesso público às áreas de beleza natural;

c) utilizar circuito de trilhas como instrumento de controle ambiental das áreas de preservação do Município.

E com as seguintes características:

a) prever o desenvolvimento e a manutenção de um Programa de Trilhas para o Ecoturismo ou Turismo de Aventura, dando ao caminhante ou excursionista uma visão geral do Município;

b) utilizar o circuito de trilhas como instrumento de fiscalização das Áreas de Proteção Ambiental para a preservação do patrimônio natural e paisagístico de Santa Fé do Sul.

ANEXO III

TRANSPORTE PÚBLICO

TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO - ESTRUTURAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO NO MUNICÍPIO

O serviço de transporte público coletivo de passageiros da Estância Turística de Santa Fé do Sul representa a prestação do serviço de transporte coletivo adequado, com tratamento unificado das questões afetas aos deslocamentos da população, em tudo aquilo que conforma um sistema de transporte, ou seja, na sua dimensão físico-espacial (vias, terminais, corredores); logística (linhas, trajetos, horários, meios e forma de integração); de modelo de operação e de acesso dos passageiros ao serviço (tarifas, forma de pagamento, forma de controle), assegurando a universalidade, a acessibilidade e a mobilidade da população usuária.

O transporte coletivo de passageiros constitui serviço público essencial, devendo estar permanentemente à disposição dos usuários, ser prestado sem solução de continuidade e com observância das condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, generalidade, cortesia e modicidade das tarifas, nos termos da legislação aplicável.

O transporte público coletivo é a modalidade preferencial de deslocamento motorizado no Município, devendo ser organizado, planejado, implementado e gerenciado em observância às seguintes diretrizes gerais:

I – Planejar e implementar soluções para o transporte coletivo que ampliem a mobilidade da população por modos coletivos, contribuindo para a mobilidade sustentável;

II – Garantir a manutenção do transporte de passageiros enquanto conceito fundamental para o planejamento, operação e gestão dos serviços de transporte público, de forma unificada;

III – Garantir as prerrogativas e atribuições do Município no serviço de transporte coletivo, mediante a sua participação nas instâncias deliberativas e executivas do transporte coletivo da cidade de Santa Fé do Sul;

IV – Estabelecer soluções de planejamento e operação que priorizem a circulação do transporte coletivo sobre o transporte individual, em especial, mediante a adoção de soluções de infraestrutura viária que lhe garanta prioridade e primazia na circulação;

V – Promover ações que permitam universalizar o serviço de transporte coletivo, considerando as necessidades específicas dos distintos segmentos da população e dos setores da cidade nos deslocamentos urbanos;

VI – Promover a inclusão social no transporte urbano, mediante a adoção de soluções operacionais e de modelo tarifário, do acesso das famílias de baixa renda às oportunidades da cidade que requerem deslocamentos motorizados;

VII – Garantir condições econômicas adequadas para a modicidade tarifária e o equilíbrio econômico-financeiro das atividades de prestação dos serviços de transporte coletivo;

VIII – Qualificar o serviço de transporte por meio de inovações tecnológicas da frota e dos sistemas operacionais, rede e infraestrutura, visando maior regularidade, menor lotação, maior conforto e menor tempo nas viagens;

IX – Estimular a atualização tecnológica do serviço de transporte coletivo, mediante a pesquisa e o incentivo à adoção de veículos para o transporte coletivo, com menor emissão de poluentes e menor consumo de combustíveis não renováveis;

X – Fomentar estudos e projetos de sistemas de priorização do transporte coletivo e de detalhamento, como projetos básicos e executivos de empreendimentos que favoreçam a mobilidade urbana no Município;

XI – Elaborar estudo para mapeamento qualitativo e quantitativo das demandas, trajetos e horários, que sinalizem, entre outras ações, definição dos portes dos coletivos, de forma a atender a universalização do transporte público;

XII – Definir prioridades do serviço de transporte coletivo em horário noturno, finais de semana e feriados.

São direitos dos usuários do transporte público coletivo:

I - Receber o serviço adequado, nos termos do Art. 6º da Lei Federal nº 8.897, de 13 de fevereiro de 1995;

II - Ser informado, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas e integrações;

III - Ter ambiente seguro, confortável e acessível na utilização do transporte público.

IV - Participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de Mobilidade Urbana.

Para tornar o transporte público coletivo mais atrativo frente ao transporte individual motorizado, o Poder Executivo executará:

I - O fomento à implantação de sistemas de gestão da qualidade por meio da utilização de indicadores de desempenho;

II - A inovação dos métodos e processos de fiscalização dos serviços de transporte, tornando-os mais eficazes;

III - O monitoramento sistemático do grau de satisfação da população em relação à qualidade dos serviços;

IV - A disseminação de informações sobre o sistema de transporte e sua operação.

V – Definir fluxo viário que determine, quando necessário, a implantação de Faixas Prioritárias e/ou Exclusivas;

VI – Implantar ou readequar calçadas, rampas, travessias, sinalização e equipamentos ciclo viários com o objetivo de complementar e/ou qualificar o acesso ao sistema de transporte;

VII – Implantar pontos de parada dotados de acessibilidade e condições de conforto que motivem a população e optar pelo transporte coletivo, ao invés de usar o transporte individual motorizado;

VIII – Utilizar os espaços dos pontos de parada, para comunicação permanente com a população;

IX – Adequação da infraestrutura viária de forma a comportar a quantidade de ônibus adequada à demanda;

X – Pontos de ônibus devidamente identificados e sinalizados com instalações físicas que proporcionem condições necessárias de conforto e segurança.

TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

Moto Táxi e Moto Frete

Conforme levantado no diagnóstico, o serviço de transporte público por meio da motocicleta é carente de regulamentação no município, motivo pelo qual, inserem-se algumas normas gerais para sua ordenação na cidade.

Inicialmente, insta destacar que exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros "mototaxista", em serviço comunitário de rua "motoboy" e em transporte remunerado de mercadorias "moto-frete" deve estar em conformidade com a Lei Federal nº 12.009, de 29 de julho de 2009, e Resolução 356, de 02 de agosto de 2010 do CONTRAN. Nesse sentido, somente poderá ser licenciado para o serviço de transporte público remunerado os veículos apropriados às características do serviço e que satisfaçam à especificação, normas

e padrões técnicos estabelecidos pelos órgãos competentes. Os veículos deverão ser registrados pelo órgão de trânsito do Estado, na categoria aluguel, para transporte de passageiro ou carga, em conformidade com o art. 135 do Código de Trânsito Brasileiro e legislação complementar.

Para o exercício dessas atividades e cadastro junto ao órgão competente é necessário:

I – ter completado 21 (vinte e um) anos;

II – possuir habilitação, por pelo menos 2 (dois) anos, na categoria "A", conforme o artigo 147 do Código de Trânsito Brasileiro;

III – ser aprovado em curso especializado, na forma regulamentada pelo CONTRAN;

IV – usar colete de segurança e capacete dotados de dispositivos retrorefletivos, nos termos da regulamentação do CONTRAN;

V – documento de Identidade – RG;

VI – estar em dia com a obrigação militar e eleitoral;

VII – atestado médico de sanidade física e mental;

VIII – comprovante de inscrição no INSS como contribuinte individual;

IX – duas fotos 3 x 4 coloridas, recentes;

X – comprovante de residência emitido há, no máximo, 90 (noventa) dias;

XI – Certidões Negativas Criminal e Atestado de Antecedentes Criminais, renovável a cada 05 (cinco) anos;

XII – Cédula de Identificação de Contribuinte – CIC ou documento que comprove o número do CPF – Cadastro de Pessoas Físicas;

XIII – Histórico da habilitação fornecido pelo Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN - da unidade da federação em que foi emitida;

XIV – Não ser servidor público, em atividade, nas esferas Municipal, Estadual ou Federal;

XV – Outras previstas em legislação pertinente e no edital de licitação.

O veículo deve ser cadastrado mediante: I - Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV) atualizado no Município de Santa Fé do Sul, com respectivo seguro obrigatório; II - Laudo de Vistoria expedido pelo órgão executivo de trânsito competente; III - Laudo de Inspeção do Veículo expedido pelo órgão competente; IV – Placa de aluguel em conformidade com o Código de Trânsito Brasileiro.

O Certificado de Registro de Veículo (CRV), Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV) e o bilhete de seguro obrigatório (DPVAT) devem estar em nome do prestador do serviço. O serviço de exploração do transporte público através da motocicleta

será prestado por autorização do Poder Executivo, delegado através de Decreto, precedida de processo licitatório, sob o regime de permissão, na forma da Lei Federal nº 8.987/1995 e do art. 135, da Lei Federal nº 9.503/1997 (Código Nacional de Trânsito), sendo vedada a utilização de um mesmo veículo para a atividade concomitante de transporte remunerado de cargas e de passageiros.

Ainda, tem-se como obrigação do permissionário:

I – Cumprir e fazer cumprir o disposto na presente Lei;

II – Zelar pela boa qualidade dos serviços;

III – Primar pela constante observância e respeito das leis e regulamentos de trânsito em todos os seus níveis e particularidades;

IV – Garantir a permanente segurança aos passageiros e a própria modalidade de transporte, sem quaisquer exceções ou ressalvas;

V – Manter o veículo empregado na execução dos serviços devida e permanentemente revisado, conservado e com todos os seus equipamentos, acessórios e itens em perfeito funcionamento e operação;

VI – Portar, além dos documentos pessoais e documentos do veículo empregado na execução do serviço, crachá oficial emitido pelo órgão competente, de forma a identificar-se, facilmente, aos usuários e autoridades do Poder Público;

VII – Não pilotar a motocicleta ou motoneta sem estar devidamente munido dos documentos;

VIII – O condutor e o passageiro devem utilizar capacete constando a identificação da placa alfanumérica do veículo, devendo ser dotado de viseira ou óculos de proteção, sendo proibido transitar sem os equipamentos de segurança, como também, transportar passageiro que se recuse a utilizá-los de forma correta e adequada;

IX – Os capacetes para o serviço de Mototáxi são na cor amarela com a identificação da placa alfanumérica do veículo com dísticos na cor preta.

X – Os capacetes para os serviços de Motoboy e Moto-Frete são na cor preta com a identificação da placa alfanumérica do veículo com dísticos na cor amarela.

XI – Não pilotar a motocicleta conduzindo mais de um passageiro ou com criança no colo;

XII – Não conduzir passageiro alcoolizado ou sob efeito de substâncias tóxicas ou entorpecentes que, por seu visível estado físico, corra risco ao ser transportado;

XIII – Não conduzir embrulho, pacote ou objeto equivalente que ocupe as mãos ou provoque má posicionamento no assento e/ou traga insegurança à sua condução.

O município poderá cobrar taxas para emissão de documentos aos condutores permissionários.

A exploração do serviço será realizada em caráter contínuo e permanente, comprometendo-se o permissionário com a sua regularidade, continuidade, segurança, higiene, conforto e cortesia na sua prestação, correndo por conta do permissionário toda e qualquer despesa dele decorrente, inclusive as relativas à pessoal, operação, manutenção, tributos e demais encargos.

O serviço será remunerado por tarifa com base em planilha de custos, contendo metodologia de cálculo, parâmetro e coeficientes técnicos em função da característica e peculiaridade do sistema, objeto do presente regulamento.

A tarifa referencial a ser aplicada no Serviço de Mototáxi será estabelecida por ato do Chefe do Poder Executivo Municipal, obedecendo as disposições da Lei Federal nº 8.987/1995.

Compete à ao Departamento de Trânsito e à Guarda Civil Municipal exercer, em caráter permanente, o controle e a fiscalização do Sistema de Transporte e Prestação de Serviços, através de motocicletas, no Município de Santa Fé do Sul, intervindo quando e da forma que se fizer necessária, para assegurar a continuidade, qualidade, segurança e padrões fixados.

Os veículos que forem flagrados trabalhando no sistema de transporte e prestação de serviço, através de motocicletas sem a devida permissão, devem ser apreendidos e removidos para o depósito fixado pelo Órgão Executivo de Trânsito e Transportes do Município e estarão sujeitos à aplicação das penalidades previstas em Lei e demais diplomas legais e regulamentares pertinentes.

A restituição dos veículos apreendidos somente ocorrerá após o pagamento imediato de multa gravíssima, das taxas e despesas com remoção e estadia, além de outros encargos previstos em legislação pertinente.

Táxi

No Brasil, a regulamentação dos serviços de táxi é de competência das autoridades municipais. Dessa forma, cada cidade possui regras próprias para regulação dessa atividade. A delegação de permissões para o serviço de táxi no Município de Santa Fé do Sul é necessária para atender à demanda atual, a fim de proporcionar maior eficiência e eficácia do serviço e comodidade aos usuários.

O presente projeto básico visa orientar na avaliação do serviço, no custo da prestação, na definição dos métodos, especificações e critérios de participação e pontuação, obrigações dos

licitantes vencedores, procedimentos de fiscalização, de gerenciamento e prazo da delegação dos serviços e sanções administrativas para o inadimplemento das obrigações assumidas.

O serviço de transporte público por meio do taxi deve objetivar atender às necessidades de deslocamento do público em geral demandante de um serviço de qualidade, rápido, confortável, assegurando um tempo de deslocamento total (o que inclui tempo de viagem acrescido do tempo de espera) que atenda à expectativa do seu público.

O serviço deverá perseguir metas de qualidade crescente aos usuários através de uma boa oferta do serviço em veículos apropriados, satisfazendo as condições de disponibilidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade e cortesia na sua prestação.

As novas tecnologias que visem conforto, segurança, desempenho, redução da emissão de poluentes podem ser implementadas ao projeto do veículo, bem como aquelas que otimizam recursos humanos e/ou materiais. Estas tecnologias devem comprovar vantagens sobre as atuais e ser submetidas à prévia aprovação do Departamento de Trânsito de Santa Fé do Sul.

O Serviço será prestado por Permissionários selecionados por meio de processo licitatório, bem como por Condutores Auxiliares.

Compete à Prefeitura de Santa Fé do Sul junto com DEMUTRAN Departamento Municipal de Trânsito regular, planejar, organizar, dirigir, coordenar, executar, delegar, controlar e fiscalizar a prestação do Serviço de Táxi no município.

O permissionário deve atender a Lei no 12.468/2011 que regulamenta a profissão de taxista, as disposições contidas na Lei Federal nº 8.666/93 e suas alterações, Lei Federal nº 8.987/95 e suas alterações e demais normas complementares que disciplinam a presente licitação e integrarão o ajuste correspondente.

A execução do serviço de transporte por táxi será delegada pela Prefeitura Municipal através de Termo de Permissão concedido por Decreto, mediante licitação na modalidade de Concorrência Pública do tipo melhor técnica com preço fixado no Edital.

A permissão será concedida em caráter personalíssimo, precário, inalienável, impenhorável, intransferível e incomunicável.

O permissionário poderá interromper a prestação do serviço por prazo de até 30 dias por ano, após este prazo, o órgão gestor, a pedido do permissionário, poderá autorizar a interrupção da prestação do serviço pelo prazo de mais 30 (trinta) dias, prorrogável por igual período.

A interrupção da prestação do serviço sem autorização do órgão gestor por prazo superior 30 (trinta) dias, ou por prazo superior ao autorizado, acarretará punição ao permissionário.

São deveres dos condutores de veículo de táxi, sem prejuízo das obrigações previstas no Código de Trânsito Brasileiro, os estabelecidos na Lei Federal nº 12.468/2011, na Lei Federal nº 8.987/1995 e no Procedimento Licitatório.

São obrigações do permissionário

I - observar rigorosamente as especificações e características de exploração do serviço permitido;

II - prestar o serviço em conformidade com as especificações do órgão gestor;

III - participar de programas e cursos destinados aos profissionais de táxi, qualificando e aperfeiçoando a prestação do serviço;

IV - assegurar, em caso de interrupção da viagem, a não cobrança ou devolução do valor da tarifa e providenciar outra condução para o passageiro;

V - tratar, com polidez e urbanidade, os passageiros, prepostos, os outros permissionários e o público em geral;

VI - informar ao órgão gestor qualquer alteração cadastral;

VII - responsabilizar-se pelas despesas decorrentes do serviço, manutenção, tributos, encargos sociais e previdenciários, bem como as despesas decorrentes da compra de equipamentos para garantir os níveis e a segurança do serviço;

VIII - utilizar no serviço apenas veículos cadastrados no órgão gestor;

IX - manter o veículo e acessórios em perfeitas condições de mecânica, elétrica, chapeação, higiene, conservação, segurança, funcionamento e com padrões de programação visual definidos pelo órgão gestor;

X - portar a documentação referente à permissão, à propriedade e licenciamento do veículo, à habilitação e credenciamento do condutor, quando for o caso;

XI - substituir o veículo quando este atingir o limite de vida útil estabelecido no Edital;

XII - submeter o veículo, dentro dos prazos fixados, às vistorias que lhes forem determinadas;

XIII - atender, de imediato, as determinações das autoridades competentes, apresentando os documentos e o veículo, quando solicitados;

XIV - adotar todas as providências determinadas nas notificações e intimações emanadas do órgão gestor;

XV - descaracterizar o veículo substituído, apresentando-o para vistoria e dar baixa na placa de categoria aluguel no DETRAN/SP;

XVI - utilizar no veículo somente combustível permitido pela legislação em vigor;

XVII - manter em operação somente veículo com certificado válido de vistoria e portando todos os equipamentos obrigatórios;

XVIII - permitir e facilitar ao órgão gestor o exercício de suas funções, inclusive, o acesso ao veículo e locais onde o mesmo estiver;

IXX - o permissionário deverá comparecer pessoalmente ao órgão gestor, nos seguintes casos:

a) no ato de finalização de todo processo administrativo, com a obtenção de documento de porte obrigatório;

b) para registro ou atualização da foto digital a cada 02 (dois) ano s;

XX - manter atualizadas suas obrigações fiscais e previdenciárias;

XXI - o permissionário e o condutor auxiliar deverão renovar seu cadastro anualmente;

XXII - apresentar outros documentos exigidos pelo órgão gestor e/ou previstos em legislação pertinente.

Os usuários poderão, pessoalmente, ou através de Associação regularmente constituída, apresentar reclamações ou sugestões ao Departamento de Trânsito, referentes à prestação dos serviços objeto do presente contrato.

As reclamações serão apuradas em conformidade com o Edital e o Código de Transito Brasileiro.

São atribuídos aos usuários todos os direitos e deveres contidos na Lei n° 8.078/90 e no Código Civil Brasileiro, desde que pertinentes ao serviço prestado.

As tarifas a serem cobradas dos usuários do serviço de transporte individual, por táxi, serão fixadas pela Municipalidade, em função da justa remuneração dos investimentos e do custo operacional.

PREFEITURA DA ESTÂNCIA TURÍSTICA DE
Santa Fé do Sul
Governando para todos

Mensagem nº 027/2018

Santa Fé do Sul, de 06 de abril de 2018.

Senhor Presidente:

Encaminho para a sempre análise dessa Colenda Casa Legislativa, o incluso projeto de lei que dispõe sobre o Plano de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Santa Fé do Sul.

A presente propositura atende exigências da Lei 12.587/12 que estabelece como data limite para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, em municípios com população acima de 20.000 habitantes, o mês de abril/2018.

A matéria é de natureza urgente, razão pela qual, rogamos sua tramitação no regime estabelecido no artigo 43 da Lei Orgânica do Município.

Apraz-me renovar a Vossas Excelências, neste ensejo, os protestos do meu alto apreço e distinta consideração.

Ademir Maschio
Prefeito Municipal

Excelentíssimo Senhor
Marcelo Alessandro Favaleça
Presidente da Câmara Municipal
Santa Fé do Sul – SP.

042/2018

PROJETO DE LEI Nº _____

Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Santa Fé do Sul.

Ademir Maschio, Prefeito da Estância Turística de Santa Fé do Sul, Estado de São Paulo, no uso das atribuições legais e constitucionais que lhe são conferidas, em atenção ao disposto na lei federal nº 12.587/2012 e em consonância com o Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável da Estância Turística de Santa Fé do Sul, submete à Câmara Municipal de Santa Fé do Sul o seguinte Projeto de Lei:

Art. 1º - Esta Lei institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Santa Fé do Sul – PlanMob - Santa Fé do Sul e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica.

Art. 2º - O PlanMob - Santa Fé do Sul tem a finalidade de orientar os deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso no espaço urbano, mediante a utilização dos diversos tipos de transporte e consolidação dos projetos, programas e planos voltados à acessibilidade e à mobilidade urbana em Santa Fé do Sul.

Art. 3º - A Política de Mobilidade Urbana tem como objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, por meio do planejamento e gestão da Mobilidade Urbana em consonância com o Sistema de Circulação previsto no Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável da Estância Turística de Santa Fé do Sul e com as diretrizes estabelecidas pela Lei nº 12.587/2012.

Art. 4º - A Política de Mobilidade Urbana tem como princípios:

I – Universalidade do direito de se deslocar e de usufruir da cidade;
II – Desenvolvimento sustentável;
III – Equidade no acesso e no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
IV – Redução dos custos urbanos;
V - Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de transporte e serviços;
VI - Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana;
VII – Reconhecimento do espaço público como bem comum, titularizado pelo município;
VIII – Segurança nos deslocamentos, para promoção da saúde e garantia da vida;
XI – Articulação com o Transportes Coletivos;
X – Gestão democrática, planejamento e avaliação.

Art. 5º– O PlanMob - Santa Fé do Sul orienta-se pelas seguintes diretrizes:

I – Democratização do espaço viário;
II – Prioridade aos pedestres e aos modos não motorizados;
III – Garantia do abastecimento e circulação de bens e serviços;
IV – Integração com a política municipal de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo, no âmbito do Município;
V – Priorização dos projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;
VI – Planejamento da mobilidade urbana orientado pelo gerenciamento de demanda;
VII – Fomento a pesquisas relativas à sustentabilidade ambiental e à acessibilidade no trânsito e no transporte;
VIII – Busca por alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do PlanMob - Santa Fé do Sul;
IX – Capacitação de pessoas e desenvolvimento das instituições vinculadas às políticas do PlanMob - Santa Fé do Sul;
X – Promoção de ações educativas capazes de sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender aos princípios do PlanMob - Santa Fé do Sul;
XI – Gestão integrada do trânsito, do transporte de pessoas e do transporte de bens e serviços;
XII – Mitigação dos custos ambientais e sociais.

Art. 6º A Política de Mobilidade Urbana tem como objetivos:

I – Proporcionar melhoria das condições urbanas no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
II – Qualificar o sistema de transporte coletivo;
III – Racionalizar o uso do sistema viário;
IV – Implementar ambiente adequado ao deslocamento dos modos não motorizados;
V – Aprimorar a logística do transporte de cargas;
VI – Consolidar a gestão democrática no aprimoramento da mobilidade urbana;
VII – Reduzir o número de acidentes e mortes no trânsito;
VIII – Ampliar o uso do coletivo na matriz de transporte da cidade;
IX – Incentivar a utilização de modos não motorizados;
X – Reduzir emissões de poluentes;
XI – Contribuir para a redução das desigualdades e para a promoção da inclusão social;
XII – Promover acesso aos serviços básicos;
XIII – Tornar mais homogênea a macro acessibilidade da área urbanizada;
XIV – Promover o desenvolvimento sustentável.

Art. 7º - O PlanMob - Santa Fé do Sul contempla:

I – Projeto para ampliação da acessibilidade, com adequação dos espaços públicos às pessoas com mobilidade reduzida;
II – Reestruturação do transporte público;
III – Projeto de implantação do sistema cicloviário no município;
IV – Programa de melhorias na mobilidade urbana;
V – Gestão do sistema de mobilidade, contemplando os meios e os modos de transporte;
VI – As metas de curto, médio e longo prazo;
VII – Ações e medidas para alcançar as diretrizes estabelecidas pela política nacional de mobilidade urbana;
VIII – A integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
IX – A operação e o ordenamento do transporte de carga na infraestrutura viária de forma a compatibilizar a movimentação de passageiros com a distribuição das cargas, respeitando e garantindo o seu espaço de circulação de forma eficiente e eficaz no espaço urbano;
X – Política de estacionamento integrada às diretrizes do planejamento urbano municipal, que contribua para a racionalização da matriz de transportes do Município;
XI – A identificação dos meios institucionais que assegurem a implantação e a execução do planejamento da mobilidade urbana;
XII – Os indicadores de desempenho e de monitoramento do sistema de mobilidade urbana de transporte público;
XIII – Ações e medidas para alcançar as diretrizes estabelecidas pela política nacional de mobilidade urbana.

Capítulo I
Mobilidade Urbana

Art. 8º - Mobilidade urbana é função pública que visa assegurar a acessibilidade universal e contempla:

I– A promoção do desenvolvimento urbano para uma melhor distribuição das funções urbanas no território;
II – A ordenação legal e institucional com estabilidade à ação do estado no setor e suas relações com a iniciativa privada;
III – O emprego dos melhores meios para tornar acessível a cidade através de uma política voltada para o aperfeiçoamento dos serviços e da gestão pública.
Parágrafo único. A mobilidade deve ser integrada em relação aos vários modos de transporte e ao ordenamento do território e dos transportes; coerente, sem medidas contraditórias; contínua, mantendo as medidas estipuladas até que comecem a produzir resultados; clara e participativa.

Art. 9º - As ações a serem desenvolvidas para a mobilidade urbana são:

I – Implantação de intervenções que contribuam para a minimização dos conflitos entre os modos de circulação não-motorizados e os motorizados, promovendo acessibilidade universal com conforto e segurança (faixas de pedestres, rebaixamento de guias, sinalização horizontal, vertical e semafórica, passarelas, remoção de barreiras arquitetônicas;

II – Apoiar o desenvolvimento e a implantação de novas tecnologias que valorizem a mobilidade urbana sustentável promovendo sua melhoria e otimização contribuindo para a minimização dos efeitos negativos causados ao meio ambiente (poluição atmosférica e sonora), contribuindo para o aprimoramento da gestão pública sobre os serviços afetos à sustentabilidade da mobilidade urbana;

III – Equacionar e internalizar nos empreendimentos de impacto o estacionamento e operações logísticas e melhorar o acesso por modos de transporte coletivos e não motorizados, incluindo espaços internos para o estacionamento de bicicletas;

IV – Adensar as centralidades e desenvolver sua infraestrutura de forma a torná-las prioritariamente acessíveis por modos coletivos e não motorizados e pelo abastecimento de mercadorias necessárias e seu funcionamento;

V – Garantir que as medidas preventivas e intervenções adotadas pelos empreendimentos de impacto sejam compatíveis com o desenvolvimento sustentável, a fim de que o ônus decorrente de suas instalações não seja arcado pela coletividade;

VI – Promover a acessibilidade às pessoas com restrição de mobilidade e pessoas com deficiência física ou sensorial, através da implantação de infraestrutura que garanta sua circulação pela cidade através da integração entre os sistemas coletivos e não-motorizados com conforto e segurança;

VII – Implantar intervenções que contribuam para a melhoria da acessibilidade para pessoas com restrição de mobilidade e deficiência, tais como rampas, sinalização horizontal (piso tátil), vertical (sinalização em braile), sinalização com sonorização e remoções de barreiras arquitetônicas em geral;

VIII – Promover a elaboração de estudos e projetos de intervenções para melhoria da acessibilidade;

IX – Investir em infraestrutura e sistemas informatizados do Departamento de Trânsito de Santa Fé do Sul;

X – Promover a valorização da circulação não-motorizada através da implantação de calçadas, ciclovias, ciclo faixas, implementando sua integração com os demais sistemas de transporte, priorizando o transporte coletivo;

XI – Fomentar projetos destinados à redução de acidentes no trânsito;

XII – Implantar sistema de comunicação interativo com a população;

XIII – Realizar campanhas de sensibilização e educação do trânsito para a população, com ações regulares em escolas;

XIV – Atualizar o Código de Posturas do Município;

XV – Realizar fiscalização de posturas através da promoção de ações de fiscalização nas calçadas e travessias para o cumprimento das regras de acessibilidade (ABNT NBR 9050:2004), e suas atualizações, e do Código de Posturas do Município;
XVI – Promover a melhoria contínua de serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade urbana;
XVII – Implantar rotatórias, sempre que possível, nos cruzamentos de avenidas;
XVIII – Eliminar os retornos existentes nas ilhas das vias arteriais do município;
XIX – Promover a segurança no trânsito;
XX– Tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social;
XXI – Consolidar uma malha viária estrutural.

Art. 10 - As ações estão distribuídas em 04 temas, a saber:

I – Ampliação da acessibilidade, com adequação dos espaços públicos às pessoas com mobilidade reduzida;
II – Estruturação do transporte público;
III – Implantação do sistema cicloviário no município;
IV – Melhorias na mobilidade urbana.
Parágrafo único. O projeto para ampliação da acessibilidade está disciplinado no Anexo II, o projeto de estruturação do transporte público, no Anexo III e o projeto de implantação do sistema cicloviário no município, no Anexo II, os quais compõem o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Santa Fé do Sul.

Seção I
Programa de melhorias na mobilidade urbana

Art. 11. Os estudos para melhorias na mobilidade urbana devem ser constantes e ocorrer de forma periódica, em conjunto com a população, de forma a identificar os problemas e propor as melhores soluções para uma cidade acessível a todos.

Art. 12. O Poder Executivo priorizará o fomento à implantação de sistemas de gestão da qualidade e certificação dos prestadores de serviços de mobilidade com o objetivo de promover a melhoria contínua de serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade.

Art. 13. O Poder Executivo priorizará a reestruturação da atividade fiscalizatória, com ênfase na garantia da segurança, da orientação aos usuários e da operação do trânsito, com o objetivo de promover a segurança no trânsito.

Art. 14. Com o objetivo de promover a melhoria da qualidade ambiental e estimular o uso dos modos de transporte não motorizados, o Poder Executivo priorizará:

I – A difusão do conceito de mobilidade urbana sustentável, enfatizando a sua importância para o meio ambiente e a qualidade de vida;
II – A adoção de tecnologias limpas ou menos poluentes pelos prestadores de serviços de transporte público;
III – A atuação articulada com órgãos reguladores e gestores do meio ambiente, com vistas a reduzir as emissões veiculares e a poluição sonora e visual;
IV – O estímulo ao uso de transportes não motorizados, por meio do gerenciamento da demanda, da integração aos demais modos de transporte e da melhoria da oferta de equipamentos e infraestrutura, especialmente calçadas e ciclovias.

Art. 15. Com o objetivo de promover um ambiente positivo de negócios para a cidade, o Poder Executivo priorizará:

I – Regulação dos serviços de mobilidade urbana, no sentido de torná-los economicamente viáveis;
II – Adequação do planejamento, do ordenamento e da operação da logística urbana, atuando em cooperação com entidades públicas e privadas, e em consonância com as políticas de uso e ocupação do solo, desenvolvimento econômico e gestão da mobilidade, para o desenvolvimento sustentável do Município;
III – Aprimoramento dos processos de licenciamento de empreendimentos geradores de tráfego.

Art. 16. Com o objetivo de consolidar uma malha viária estrutural no Município, o Poder Executivo priorizará:

I – A implantação de vias alternativas de forma a garantir a distribuição mais equilibrada do fluxo de veículos da área central para os bairros e aumentar a área de abrangência do transporte público coletivo;
II – A elaboração de plano de circulação viária que estabeleça eixos de interligação entre os diversos bairros, integrados ao plano cicloviário e à localização de áreas para estacionamentos de veículos, considerando a existência de polos geradores de viagens, o fluxo de veículos e o tamanho da caixa de passagem das vias, podendo propor o redirecionamento das vias e a implantação de sistema binário conforme a situação apresentada.

Art. 17. São ações a serem implementadas para a melhoria da mobilidade urbana:

I – Implantação de vias alternativas para acesso aos bairros, de forma independente do Centro;
II – Revitalização e readequação das vias de acesso, promovendo a melhoria da circulação de pedestres e ciclistas, incluindo o tratamento paisagístico adequado;

III – Criação de malha cicloviária, possibilitando a circulação das bicicletas com segurança, prevendo sua integração com os pontos de parada do transporte público e com as áreas de estacionamento de veículos;
IV – Oferta de vias de qualidade para a circulação de pedestres, pavimentadas, sinalizadas e arborizadas, adaptadas aos portadores de necessidades especiais;
V – Instituição de nomenclatura oficial de vias de circulação e dos logradouros, dotando-os de placas padronizadas;
VI – Elaboração de projeto de numeração oficial das edificações;
VII – Implantação de projeto de sinalização e indicações de circulação em logradouros, ciclovias e trilhas;

Art. 18. Com o intuito de garantir maior fluidez no trânsito e incentivar a utilização de caminhos ociosos, além de permitir a otimização do uso da via através do aproveitamento de toda a sua pista de rodagem e da modificação do seu perfil, poderá ser implantado o sistema binário.

Parágrafo único. O sistema binário se caracteriza como o conjunto de duas vias próximas e paralelas, cujos fluxos de trânsito se dão em uma única direção com vias de sentidos opostos.
Art. 19. Como meio de racionalizar o transporte individual faz-se necessário:

I – Criar medidas de desestímulo à utilização de transporte individual motorizado à medida que forem efetivamente oferecidas melhorias para o transporte não motorizado;
II – Reverter a tendência de aumento de uso do automóvel, especialmente nas áreas e horários mais congestionados da cidade, na área central, diminuindo seu uso no médio e longo prazo, que poderão incluir redução da capacidade do sistema viário destinado ao tráfego geral e redução do número de vagas de estacionamento disponíveis;
III – Estimular carona solidária no trajeto casa-escola, e vice-versa, com a participação da escola;
IV – Reverter a tendência de aumento no uso de motocicletas, diminuindo seu uso no médio e longo prazo;
V – Aumentar a segurança para as pessoas que adotam motocicletas como modo de transporte, especialmente reduzindo vítimas fatais e graves;
VI – Fomentar a segurança através de ações educativas e ações específicas para o modo motocicletas;
VII – Regulamentar o uso do transporte público individual no município, de modo a possibilitar o controle e a fiscalização, eliminando a clandestinidade e incentivando o credenciamento oficial
VIII – Criar um sistema de tarifação de taxis e moto taxis, bem como regulamentar os pontos, com sinalização padronizada para identificação dos pontos de embarque;
IX – Implantar programa permanente de comunicação e educação do trânsito e ambiental para os motoristas;

X – Criar campanhas de sensibilização do uso racional do transporte individual para a população, com vistas a promover o uso de modais alternativos de transporte.
XI – O Poder Executivo estabelecerá o número de concessões de transporte individual ficando autorizado a rever as concessões atuais.

Subseção I
Estacionamentos

Art. 20. A política de estacionamento e o direito ao uso do espaço público por veículos particulares devem priorizar o transporte não motorizado.

Art. 21. As ações da política de estacionamento e do direito ao uso do espaço público por veículos particulares são:

I – Desestimular o acesso do automóvel particular na área central, dando prioridade de vagas no meio fio para pessoas com dificuldade de mobilidade e carga e descarga (incluindo o moto frete);
II – Implantar vagas especiais para veículos de transporte de valores em frente a instituições bancarias e correspondentes bancários, bem como para veículos que transportam portadores de dificuldades de locomoção e idosos, devidamente identificados com cartão licença e adesivos na lataria;
III – Implantar estacionamentos específicos para motos;
IV – Estimular criação de vagas de estacionamento particulares e públicas em diversas modalidades (edifícios garagem; estacionamento subterrâneo; aumento do coeficiente de construção para vagas de garagem) em locais de comércio especializado, como compensação pela diretriz de supressão de vagas de estacionamento junto ao meio fio para priorizar transporte não motorizado e ampliação de calçadas, visando a aumentar a fluidez no trânsito;
V – Prover solução à demanda por estacionamento das unidades residenciais, através do uso compartilhado de espaços privados, na forma de condomínios de estacionamentos, com vistas à liberação das vias públicas para melhoria da mobilidade urbana;
VI – Criar soluções ágeis de controle e penalidade para punir infratores que persistam em estacionar em locais proibidos, como meio de coibir e, ao mesmo tempo, educar, além de gerar receita para o Município;
VII – Investir no monitoramento remoto dos trechos de vias com restrição de estacionamento como forma de coibição de violações e geração de receita a partir de multas aplicadas, com respaldo de documentação do sistema de imagens, com funcionamento integrado às soluções de controle e penalidade;
VIII – Proibir o estacionamento em locais em que gera transtorno e atrapalha o fluxo dos carros;
IX – Criar campanhas de sensibilização do uso de estacionamentos para a população.

Subseção II
Transporte de Cargas

Art. 22. O transporte de cargas, necessário para as atividades do comércio em geral, deve ocorrer de forma a não comprometer a integridade das infraestruturas viárias e sem interferências na fluidez do tráfego.

Art. 23. As diretrizes para o transporte de cargas são:

I – Restrição de acesso de veículos de grande porte na parcela central do município, com a criação de um anel viário e rotas de passagem para os mesmos;
II - Criação de uma política de controle para carga e descarga, definindo horários e locais específicos para as referidas atividades.

Art. 24. As ações a serem desenvolvidas para o transporte de cargas são:

I – Elaboração de estudos detalhados sobre a circulação dos veículos de carga, de forma a conhecer os fluxos de caminhões, os horários, as origens e os destinos dos veículos e das mercadorias, quanto tempo ficam na cidade e as áreas que eles buscam, a fim subsidiar a criação de políticas públicas de circulação de veículos de médio e grande portes, a serem implementadas num futuro próximo, as quais estejam adequadas às necessidades do comércio, dos serviços, da indústria e das demais atividades e das cadeias produtivas;
II – Orientação da Logística Urbana, tornando a política pública relativa ao transporte de mercadorias um estímulo para racionalizar a distribuição das cargas urbanas de forma a garantir o abastecimento da cidade, assegurando prioridade em relação ao transporte individual onde necessário, e fomentar o aumento de sua segurança e a redução de seu impacto ambiental, promovendo a adequação do planejamento, ordenamento e operação da logística urbana, atuando em cooperação com entidades públicas e privadas, e em consonância com as políticas de uso e ocupação do solo, desenvolvimento econômico e gestão da mobilidade;
III – Visando diminuir a emissão de poluentes sonoros e ambientais no entorno das áreas de carga e descarga os caminhões, deverão desligar os motores enquanto permanecem estacionados.
IV – Implantação de pontos de carga e descarga, com recuo da calçada, em áreas de comércios, com delimitação de tempo de estacionamento, a fim de viabilizar a movimentação de carga, em horário de funcionamento comercial, para um número maior de veículos, seguindo o princípio do compartilhamento de espaço, a fim de garantir o abastecimento diário do comércio e dos serviços, de forma a não os interromper e evitar o colapso das atividades econômicas.

Capítulo II
Gestão do Sistema de Mobilidade Urbana

Art. 25. Os instrumentos da gestão do sistema municipal de mobilidade urbana são:

I - Adoção do processo de planejamento participativo, visando a democratizar a gestão urbana e orçamentária;
II – Implantação de estratégias de ordenamento e policiamento para a correta utilização das vias, objetivando garantir a fluidez do tráfego e do transporte público;
III – Controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições.

Art. 26. O monitoramento da efetiva implantação do Plano de Mobilidade Urbana ocorrerá através das seguintes ações a serem desenvolvidas pelo Poder Executivo:

I – Formar Comissão de Monitoramento e Revisão do Plano de Mobilidade Urbana de Santa Fé do Sul, podendo ocorrer, conforme o caso, de forma concomitante e em conjunto com as revisões do Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável do Município de Santa Fé do Sul;
II – Elaborar um Guia com Indicadores de Desempenho e Meios de Monitoramento;
III – Atribuir ao DEMUTRAM – Departamento Municipal de Trânsito competência para garantir a adequada estrutura de gestão da mobilidade urbana, devendo promover a integração com outros órgãos do setor urbano, e mantendo instrumentos de controle social e participação popular adequados e eficazes para garantir transparência e legitimidade às ações do PlanMob - Santa Fé do Sul, incluindo ampla e democrática discussão, nos termos da legislação urbanística em vigor.

Art. 27. As revisões da Política Municipal de Mobilidade Urbana serão precedidas da realização de diagnóstico e do prognóstico do sistema de mobilidade urbana do Município, e deverão contemplar minimamente:
I – A análise da situação do sistema municipal de mobilidade urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte no território do Município, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos;
II – A avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários que consideram os horizontes de curto, médio e longo prazo.

Art. 28. As revisões do Plano de Mobilidade Urbana deverão ocorrer em até 05 (cinco) anos e poderão ser realizadas em conjunto com o Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável da Estância Turística de Santa Fé do Sul, incluindo ampla e democrática discussão nos termos da legislação urbanística em vigor.

Capítulo III
Disposições Finais e Transitórias

Art. 29 - Caracteriza-se como transporte público individual o serviço público remunerado prestado a passageiro, com destinação única e não sujeito a delimitação de itinerário, sujeito à concessão, permissão ou autorização do Poder Público Municipal, devendo satisfazer as exigências previstas na Lei Federal nº 9.503/97(Código de Trânsito Brasileiro).

Art. 30 - São partes integrantes desta Lei os seguintes anexos:
I – ANEXO I: PROJETO DE AMPLIAÇÃO DA ACESSIBILIDADE NO MUNICÍPIO;
II – ANEXO II: SISTEMA CICLOVIÁRIO;
III – ANEXO III: TRANSPORTE PÚBLICO;

Art. 31 - As obras edificadas a partir da publicação desta lei, cuja aprovação dependa da manifestação dos órgãos do Poder Executivo, estarão condicionadas às adequações das exigências previstas nesta lei.

Parágrafo único - As construções já existentes anteriores à esta lei, somente estarão obrigadas a adequar-se ao Plano Municipal de Mobilização Urbana de que trata esta lei, quando sofrerem reforma ou ampliação em sua infraestrutura.

Art. 32 - Esta lei revoga a Lei nº 3.622, de 11 de outubro de 2017, e as disposições em contrário.

Prefeitura da Estância Turística de Santa Fé do Sul, 06 de abril de 2018.

Ademir Maschio
Prefeito Municipal

CÂMARA MUNICIPAL
SANTA FÉ DO SUL
Estado de São Paulo
APROVADO
em Sessão de
24/04/2018

CÂMARA MUNICIPAL
SANTA FÉ DO SUL
Estado de São Paulo
06 ABR. 2018
PROT. Nº 183
PROTOCOLO

ANEXO I

PROJETO PARA AMPLIAÇÃO DA ACESSIBILIDADE NO MUNICÍPIO

Por meio do PlanMob Santa Fé do Sul cria-se o projeto para ampliação da acessibilidade no município, adequando os espaços públicos às pessoas com mobilidade reduzida, sejam elas idosos, crianças ou portadores de deficiência física.

Para o desenvolvimento do projeto, o primeiro fator a ser analisado é a segurança, no qual o pedestre está exposto ao contato com o tráfego de veículos, considerando:

- travessias perigosas junto a locais críticos;
- falta de pavimentação das calçadas;
- passeios descontínuos;
- pisos inadequados e em mau estado de conservação;
- ausência de rampas PNEs;
- rampas PNE's executadas sem continuidade;
- sinalização tátil para PNE´s incorreta ou inexistente;
- veículos estacionados indevidamente sobre passeio;
- desníveis em locais de embarque e desembarque do transporte coletivo;
- uso do leito carroçável como caminho;
- falta de diferenciação de piso entre calçada e área de estacionamento;
- elementos de infraestrutura pluvial invadindo o passeio;
- adequação da infraestrutura de segurança e acessibilidade da rodoviária;
- desnível de rampas de garagens sobre as calçadas.

Há também os fatores segurança e acessibilidade, que diminuem a qualidade dos deslocamentos pelos passeios, elencando-se:

- implantação de mobiliário urbano de forma desordenada;
- obstruções nas áreas de passeio;
- falta de manutenção das calçadas;
- falta de atratividade nas calçadas;
- dimensionamento inadequado de rampas PNE's;
- infraestrutura junto aos pontos do transporte coletivo;
- compatibilidade de porte de espécies arbóreas;

- descaracterização da pavimentação de passeios em áreas públicas.

E o fator de gestão pública, que abrange:

- carência de elementos de acessibilidade universal junto aos prédios institucionais, de ensino e aos equipamentos urbanos;
- inversão de prioridades (espaços para veículos sobre espaços para o pedestre);
- tolerância ao erro de ações particulares;
- fiscalização permissiva.

METAS

Assim, para ampliação da acessibilidade no município, são as metas:

I – Censo pormenorizado para construção do Mapa de Classificação de Calçadas do Município;

II – Implantar rede de caminhamento a pé, composto de calçadas e travessias de forma hierarquizadas, associadas ao uso do solo através da criação do instrumento do Mapa de Classificação de Calçadas, que considera tratamento para pedestres nas calçadas das centralidades e da rede estruturante de transporte de toda a cidade

III – Elaboração de projeto de padronização das calçadas, levando em consideração formas e materiais adequados ao clima e à paisagem locais, dotados de itens de segurança e serviços públicos, dentro da proposta da sustentabilidade ambiental, com área permeável recoberta por grama e mudas de espécies nativas em estado avançado de desenvolvimento e capazes de produzir largas sombras com suas copas, bem como embutimento das redes de distribuição elétrica, de telecomunicação e de drenagem;

IV – Requalificação e adequação das calçadas de acordo com o Decreto nº 5.296/2004, que dispõem sobre a acessibilidade e a mobilidade dos espaços urbanos, facilitando a circulação de pedestres buscando a melhoria da acessibilidade com conforto e segurança;

V – Melhorar a acessibilidade das calçadas, com piso tátil e direcional, com pintura padronizada e guarda corpo, notadamente para os acessos às instituições de ensino e saúde;

VI – Implantação de novos espaços para esporte e lazer, com pistas para caminhadas e corridas, além dos já existentes;

VII – Interligação dos espaços para esporte e lazer com pistas de caminhas e corridas;

VIII – Sinalização horizontal nas vias (faixa de pedestres);

IX – Sinalização vertical nos cruzamentos (semáforos especiais para pedestres);

X – Implantação de passagens elevadas de pedestres e de rampas de acesso, como formas de acessibilidade para pessoas com dificuldades de locomoção;

XI – Sistema de comunicação interativo entre os pedestres e o poder público, para troca de informações e veiculação de notícias públicas, críticas, sugestões e elogios;

DIREITOS E DEVERES DOS PEDESTRES

São assegurados aos pedestres os seguintes direitos:

I – Ir e vir a pé ou em cadeira de rodas nas vias públicas, calçadas e travessias, livremente e com segurança, sem obstáculos e constrangimentos de qualquer natureza;

II – Calçadas limpas, conservadas, com faixa de circulação livre e desimpedida de quaisquer obstáculos, públicos ou particulares, fixos ou móveis, com piso antiderrapante, não trepidante para a circulação em cadeira de rodas, em inclinação e largura adequada à circulação e mobilidade;

III – Faixas de travessia nas vias públicas, com sinalização horizontal e vertical;

IV – Iluminação pública nas calçadas, praças, passeios públicos, faixas de pedestres, nos terminais de transporte público e em seus pontos de paradas;

V – Equipamentos e mobiliário urbano que facilitem a mobilidade e acessibilidade universal.

Deve ser assegurada à pessoa portadora de deficiência e à pessoa com mobilidade reduzida à acessibilidade nas calçadas e travessias, com eliminação de barreiras arquitetônicas que restrinjam ou impeçam a circulação com autonomia e espontaneidade.

SÃO OS DEVERES DOS PEDESTRES

I – Andar somente nas calçadas, preferencialmente pelo lado direito;

II – Atravessar as vias nas faixas a eles destinadas;

III – Quando não existir faixa de pedestre em uma distância de até 50 metros, atravessar em trajetória perpendicular ao eixo da via, tomando as precauções de segurança quanto à visibilidade, distância e velocidade dos veículos;

IV – Quando a faixa de pedestre for semaforizada com foco para pedestre, observar a sinalização;

V – Quando a faixa de pedestre for semaforizada sem foco para pedestre, aguardar o fechamento para o fluxo de veículos;

VI – Ajudar crianças, idosos e pessoas portadoras de deficiências nas travessias;

VII – Não jogar lixo nas vias, calçadas, praças e passeios públicos;

VIII – Caminhar pelo acostamento ou, quando não houver, pela lateral da pista nas vias sem calçada, sempre de frente para os veículos;

IX – Obedecer à sinalização de trânsito.

Por oportuno, destaca-se como dever dos condutores de veículos, motorizados ou não, dos proprietários de estabelecimentos ou moradores do município, da sociedade em geral e do Poder Público assegurar ao pedestre a circulação segura e o acesso à cidade.

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

Nesse contexto, garantir a circulação nas calçadas de Santa Fé do Sul de forma universal e acessível é possível através da Implantação de Faixas Técnicas de circulação para os pedestres, adequando as calçadas, junto aos equipamentos urbanos de maior demanda e ao longo dos eixos estruturais de circulação.

Por meio deste, estabelece-se a posição ideal de implantação das faixas técnicas e o tratamento indicado para as áreas remanescentes:

I – A faixa livre é a área na calçada destinada exclusivamente à circulação de pedestres, onde:

a) o piso deve ser confortável e totalmente acessível às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;

b) apresentar pavimentação contínua, regular e antiderrapante;

c) ser livre de interferências ou obstáculos no percurso.

II – A faixa de serviço é o trecho localizado junto ao meio fio e destinado a instalação de mobiliário urbano, elementos de infraestrutura, tais como: vegetação; postes de sinalização; grelhas de drenagem; rebaixamento de guia para veículos; lixeiras; postes de iluminação e energia elétrica; tampas de inspeção predial; telefone público; etc.

a) É indicada em áreas de passeio público, conforme estabelecido na Lei Complementar 111, de 25 de julho de 2006 – Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Santa Fé do Sul.

b) Nas esquinas, a faixa de serviço deve ser interrompida para não obstruir a circulação de pedestres e permitir manobra para os cadeirantes. Requisitos: largura recomendada de 70 centímetros.

III – A faixa de acesso do trecho remanescente entre a Faixa Livre de circulação de pedestres e o limite da testada do lote, ou seja, é uma área de transição que possibilita proporcionar áreas de estar e conforto aos pedestres.

a) Neste espaço, pode ser incentivado o uso para plantio de vegetação rasteira.

b) É permitido ao proprietário do imóvel posicionar mesas e elementos autorizados, de forma que não interfira na faixa de circulação e tampouco haja desnível acentuado.

Requisitos: pode ser implantado em passeios maiores que 2,00 metros, onde a faixa de serviço não esteja consolidada no percurso da calçada. Não há dimensionamento mínimo estipulado.

As faixas técnicas devem ser implantadas nas áreas do passeio contendo faixa livre de circulação dos pedestres e PNEs, faixa de serviço para locação do mobiliário urbano e implantação da faixa de acesso aos lotes, se houver disponibilidade.

As esquinas devem possuir tratamento padronizado, observando:

a) adequação das faixas de serviço nas esquinas;

b) faixas de pedestres no alinhamento do passeio;

c) em travessias deslocadas, deverão haver barreiras de segurança nas esquinas;

d) rampas para PNEs alinhadas e com dimensionamento adequado;

e) posicionamento adequado de mobiliário urbano;

f) preservar altura padrão de meio-fio implantada pelo Município;

g) promover a continuidade de percurso nas calçadas;

h) identificação do nome das vias também nos bairros.

São critérios de pavimentação e sinalização:

a) sinalização de segurança em áreas de conflito com veículos;

b) utilizar materiais antiderrapantes e resistentes ao uso em via pública;

c) incentivar o resgate da cultura local junto aos espaços lindeiros de equipamentos urbanos;

d) orientar e observar cuidados na execução dos passeios;

e) aplicar pisos táteis de acordo com as orientações da NBR 9050;

f) incentivar a manutenção dos pavimentos existentes.

DIRETRIZES

Os obstáculos nas calcadas devem ser restringidos, sendo as diretrizes para sua observância:

a) instalação de mobiliário urbano com atendimento aos princípios de desenho universal;

b) instalação de mobiliário urbano na área da faixa técnica;

c) instalação do mobiliário urbano sem constituir barreira ou comprometer o percurso dos pedestres;

d) instalação de lixeiras duplas para previsão de seleção do lixo orgânico e seco.

Diretrizes específicas para os Equipamentos Urbanos:

I - Realizar poda periódica de galhos de árvores cuja altura seja inferior a 2,10 metros;

II - Escolha adequada da espécie vegetal para que não interfira na qualidade do passeio;

III - Controlar ocupação do passeio quanto ao uso de artigos de comércio ou mesas e cadeiras, desde que a largura remanescente do passeio respeite a faixa livre de circulação;

IV - Fiscalizar contra a utilização da área de passeio público para acúmulo de materiais comerciais e equipamentos de obras da construção civil;

Diretrizes gerais para ampliação da acessibilidade:

I - Sinalização de trânsito para o pedestre (horizontal e vertical);

II - Delimitação de áreas de estacionamentos e de embarque e desembarque;

III - Critérios para a arborização urbana (localização, tamanho e área de canteiro);

IV - Recuperação da pavimentação junto aos edifícios institucionais;

V- Instalação de bicicletários ou paraciclos junto aos equipamentos urbanos de forma a não

obstruir a faixa livre de circulação;

VI - Disciplinamento do trânsito e aplicação de redutores de velocidade para os veículos nas imediações;

VII - Todos os lotes deverão possuir passeios executados e livres de obstáculo, com ou sem a existência de edificação;

VIII - Os Postos de Combustíveis deverão ter áreas restritas para o rebaixo de meio-fio de acesso dos veículos e áreas de passeio com sinalização para os pedestres;

IX - Instituição de áreas de estacionamento especial com demarcação clara e objetiva das áreas de estacionamento especial para PNE's, idosos, ou ainda, embarque e desembarque;

X – A construção, a reforma, a ampliação ou a mudança de uso de edificações abertas ao público, de uso público ou privadas de uso coletivo deverão ser executadas de modo a serem acessíveis;

XI - A concepção e a implantação de projetos que tratem do meio físico, de transporte, de informação e comunicação, inclusive de sistemas e tecnologias da informação e comunicação, e de outros serviços, equipamentos e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, devem atender aos princípios do desenho universal, tendo como referência as normas de acessibilidade e será sempre tomado como regra de caráter geral, será adotada adaptação razoável, nas hipótese de impossibilidade de uso do desenho universal;

XII - A construção, a reforma, a ampliação ou a mudança de uso de edificações abertas ao público, de uso público ou privadas de uso coletivo deverão ser executadas de modo a serem acessíveis;

XIII- Para a aprovação, o licenciamento ou a emissão de certificado de projeto executivo arquitetônico, urbanístico e de instalações e equipamentos temporários ou permanentes e para o licenciamento ou a emissão de certificado de conclusão de obra ou de serviço, deve ser a testado o atendimento às regras de acessibilidade;

XIV - O poder público, após certificar a acessibilidade de edificação ou de serviço, determinará a colocação, em espaços ou em locais de ampla visibilidade, do símbolo internacional de acesso, na forma prevista em legislação e em normas técnicas correlatas;

XV - As edificações públicas e privadas de uso coletivo já existentes devem garantir acessibilidade à pessoa com deficiência em todas as suas dependências e serviços, tendo como referência as normas de acessibilidade vigentes;

XVI – Os projetos e as construções de edificação de uso privado multifamiliar devem atender aos preceitos de acessibilidade;

XVII- Em qualquer intervenção nas vias e nos espaços públicos, o poder público e as empresas concessionárias responsáveis pela execução das obras e dos serviços devem garantir, de forma segura, a fluidez do trânsito e a livre circulação e acessibilidade das pessoas, durante e após sua execução;

XVIII - A concessão e a renovação de alvará de funcionamento para qualquer atividade são condicionadas à observação e à certificação das regras de acessibilidade;

XIX - A emissão de carta de habite-se ou de habilitação equivalente e sua renovação, quando esta tiver sido emitida anteriormente às exigências de acessibilidade, é condicionada à observação e à certificação das regras de acessibilidade;

XX - A formulação, a implementação e a manutenção das ações de acessibilidade terão como premissas básicas: a eleição de prioridades, elaboração de cronograma e reserva

de recursos para implementação das ações; e planejamento contínuo e articulado entre os setores envolvidos.

XXI - Será assegurado à pessoa com deficiência, mediante solicitação, o recebimento de contas, boletos, recibos, extratos e cobranças de tributos em formato acessível;

XXII – Será assegurado à pessoa com deficiência os recursos de tecnologia assistiva nos congressos, seminários, feiras oficinas e demais eventos promovidos pelo poder público.

Os empreendimentos habitacionais do município deverão seguir os seguintes critérios:

a) implantação das faixas técnicas nos passeios;

b) implantação do conceito de desenho universal;

c) implantação de dispositivos de acessibilidade (NBR 9050);

d) padronização da pavimentação;

e) adequada identificação e orientação das áreas de acessos;

f) rampas em posição segura e sinalização adequada;

g) presença obrigatória de abrigos de ônibus nas imediações.

h) implantação de contentores para o lixo orgânico e seco em local demarcado sobre o leito da via;

ANEXO II

SISTEMA CICLOVIÁRIO

Apesar das condições favoráveis, as bicicletas ainda são pouco subutilizadas como meio de transporte no município e, com o objetivo de promover o seu uso para diferentes atividades e classes sociais, é necessário revisar o desenho urbano e as formas de ocupação do espaço coletivo.

A integração da bicicleta nas ações de mobilidade urbana nas cidades vem para enriquecer o sistema de tráfego urbano, uma vez que promove a inclusão social através do acesso democrático do espaço público e a valorização dos deslocamentos dos ciclistas. Nesse sentido, é necessária a formação e consolidação de um desenho urbano que contemple esse modal através da humanização do trânsito e promovendo o respeito às necessidades das pessoas na cidade.

Além disso, vale destacar que a geografia e o tamanho de Santa Fé do Sul são propícios para o incentivo desta modalidade de transporte.

Dessa forma, tem-se a necessidade de implementar um Sistema Cicloviário, por meio de vias de tráfego adaptadas ao uso seguro das bicicletas, na forma de desenvolvimento e aprimoramento de ações que venham a favorecer o uso da bicicleta como modal de transporte na cidade.

Para atender e conquistar novos adeptos é importante investir na infraestrutura, em sinalização, bicicletários, paraciclos e propagandas de incentivo. A montagem de uma rede de vias, conectando locais de interesse, com a casa, trabalho e a integração com os demais modais.

Assim, o transporte por bicicletas será incentivado pelo Poder Público Municipal com a previsão de rotas estruturantes dessa modalidade.

Para isso, além da implantação de malha cicloviária, prevê-se a implantação de paraciclos ou bicicletários em pontos próximos aos equipamentos públicos, às escolas, aos postos de saúde, às praças e aos parques e nas áreas de comércio.

O Sistema Cicloviário deverá garantir:

I - a afirmação da bicicleta como um meio de transporte urbano;

II – a integração aos modos coletivos de transporte por meio da construção de bicicletários e/ou paraciclos junto aos polos emissores de viagem;

III – a construção e incorporação de ciclovias e ciclofaixas.

Com o intuito de incentivar o uso da bicicleta como modo de transporte não motorizado preferencial sobre o motorizado, são diretrizes do Sistema Cicloviário de Santa Fé do Sul:

I – Divulgar, sensibilizar e informar a população para o uso da bicicleta como meio de transporte e para o respeito ao ciclista;

II – Informar o cidadão sobre os direitos e deveres dos usuários de bicicletas e condutores dos demais veículos;

III – Garantir que as ciclovias e/ou ciclofaixas implantadas estejam de acordo com as normas vigentes das instituições reguladoras, principalmente no que tange à sinalização;

IV – Criar políticas de incentivo ao uso de bicicletas, convencionais e elétricas, para servidores municipais;

V – Criar condições para uso de bicicletas, convencionais e elétricas, em operações do dia a dia da Prefeitura, a título de redução de custos, melhoria da saúde dos servidores, preservação ambiental, redução da emissão de GEE, (gazes de efeito estufa) e, sobretudo, como exemplo para a população;

VI – Criar políticas de incentivo ao uso de bicicletas para estudantes das redes ensino pública e particular;

VII – Ampliar a instalação de paraciclos em diversas áreas de cidade;

VIII – Determinar a implantação de bicicletários em órgãos públicos, centros comerciais, grandes lojas, instituições de ensino e outros estabelecimentos que recebam diariamente grandes contingentes de pessoas, a fim de promover o uso do modal;

IX – Promover, através de parcerias, a criação de estruturas de apoio aos bicicletários, tais como: oficinas de reparos rápidos, vestiários, cafés, lojas, guarda-volumes e outros serviços úteis;

X – Criar programa de educação e conscientização dos condutores de bicicletas e demais veículos, no intuito de promover a harmonização entre os modais;

XI – Promover a formação continuada dos cidadãos para a mobilidade urbana através de ações educativas diretas, das atividades escolares, de campanhas e do estabelecimento de parcerias com instituições públicas e privadas;

XII - Propiciar modo de transporte sustentável no município, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

XIII – Propiciar modo de transporte acessível aos diferentes usuários do sistema;

XIV – Promover a convivência pacífica entre os modos de transporte, particularmente em relação às bicicletas;

XV - Incentivar o uso da bicicleta como modo de transporte de pequenas cargas;

XVI – Promover a melhoria da qualidade ambiental e urbanística do Munícipio através do uso das bicicletas;

XVII – Promover a discussão com os órgãos responsáveis sobre a inclusão da educação para a mobilidade na grade curricular das escolas e universidades como tema transversal;

XVIII – Articular junto aos órgãos responsáveis e suas contrapartes privadas a realização de ações e programas educativos para condutores profissionais a serviço público (motoristas de ônibus; taxis; mototaxis);

XIX – Articular junto aos órgãos responsáveis a atualização da legislação vigente no que diz respeito:

a) aos equipamentos de segurança do ciclista;

b) aos processos de formação de condutores de bicicletas;

c) às normas de circulação;

d) aos instrumentos de fiscalização;

XX – Divulgar as ações relativas ao Sistema Cicloviário, seus componentes e ações, fazendo com que os cidadãos se apropriem dos conteúdos;

XXI – Difundir informações e conteúdos que promovam o respeito ao ciclista por parte dos outros condutores, incentivando o compartilhamento humanizado do espaço viário;

XXII – Promover a transparência e o acesso público aos dados e informações relativos ao Sistema Cicloviário;

XXIII – Articular as ações de mobilidade a outras ações de fomento do modo bicicleta como atividade social, econômica, ambiental e cultural;

XXIV – Promover a articulação dos atores locais e destes com o poder público, através de programas institucionais relacionados à bicicleta, para a criação, gestão e efetivação das ações complementares de fomento ao Sistema Cicloviário e ao uso da bicicleta.

As vias cicláveis devem ser planejadas para minimizar os impactos sobre a capacidade viária e adequar características físicas e funcionais, aliando velocidade e segurança de forma atraente aos usuários.

São ainda apontados alguns cuidados para planejamento e implantação de vias cicláveis, tais como:

I - Desenvolvimento longitudinal das vias cicláveis a fim de evitar trechos com muitos cruzamentos;

II - Pavimento impermeável, regular e antiderrapante;

III - Largura mínima de 1,20 metros para pistas unidirecionais;

IV - Largura mínima de 2,00 metros para pistas bidirecionais;

V - Geometria - rampas com inclinação igual ou inferior a 10% e tratamento de interseções nas esquinas;

VI - Bicicletário com grande capacidade junto aos terminais de transporte ou junto às áreas de grande concentração de bicicletas;

VII - Estacionamento com sinalização e de curta duração nas vias públicas.

As vias cicláveis podem ser efetivadas por meio de:

I – Via compartilhada: uso regulamentado da via ou passeio de forma compartilhada com os ciclistas;

II – Passeio compartilhado: uso regulamentado do passeio de forma compartilhada com os ciclistas, devidamente sinalizado e sem separador físico;

III – Ciclofaixa: faixa de trânsito de uso exclusivo para ciclistas, dotada de sinalização específica e que compartilha a caixa viária, aproveitando a capacidade das vias em termos de largura e demanda de tráfego;

IV – Ciclovia: estrutura segregada do sistema viário e das áreas de passeio de pedestres, com maior segurança para os deslocamentos dos ciclistas.

Todas as rotas cicláveis indicadas para a área urbana deverão seguir as estipulações aqui contidas e receber projetos específicos, cujos gabaritos das vias deverão ser revistos em todos os trechos de cada via a ser implantada a infraestrutura cicloviária, prevendo tratamento específico em todas as interseções com as vias transversais, envolvendo a sinalização horizontal e vertical específicas para o trânsito de bicicletas, orientadas para pedestres, ciclistas e demais motoristas.

O Poder Público definirá as rotas do Sistema Cicloviário do município

A união das rotas previstas pelo Projeto de Ciclovias e as rotas indicadas permitem a instituição consolidada de uma Rede Cicloviária Integrada, de forma que na elaboração das rotas na malha urbana sejam garantidos deslocamentos seguros, com conexões estratégicas entre a Rede Cicloviária, o sistema viário municipal e os principais e mais significativos equipamentos institucionais da cidade.

As rotas previstas poderão ser alteradas desde que melhor atendam os objetivos e diretrizes aqui elencados.

Tem-se, ainda, que o ciclista, desmontado e empurrando a bicicleta, equipara-se ao pedestre em direitos e deveres.

Por fim, propõe-se a criação de um circuito de trilhas para a prática do ecoturismo integrado à malha viária e cicloviária, com os objetivos de:

a) equipar o Município para utilização do produto turístico ecoturismo ou turismo de aventura;

b) garantir a possibilidade de acesso público às áreas de beleza natural;

c) utilizar circuito de trilhas como instrumento de controle ambiental das áreas de preservação do Município.

E com as seguintes características:

a) prever o desenvolvimento e a manutenção de um Programa de Trilhas para o Ecoturismo ou Turismo de Aventura, dando ao caminhante ou excursionista uma visão geral do Município;

b) utilizar o circuito de trilhas como instrumento de fiscalização das Áreas de Proteção Ambiental para a preservação do patrimônio natural e paisagístico de Santa Fé do Sul.

ANEXO III

TRANSPORTE PÚBLICO
TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO - ESTRUTURAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO NO MUNICÍPIO

O serviço de transporte público coletivo de passageiros da Estância Turística de Santa Fé do Sul representa a prestação do serviço de transporte coletivo adequado, com tratamento unificado das questões afetas aos deslocamentos da população, em tudo aquilo que conforma um sistema de transporte, ou seja, na sua dimensão físico-espacial (vias, terminais, corredores); logística (linhas, trajetos, horários, meios e forma de integração); de modelo de operação e de acesso dos passageiros ao serviço (tarifas, forma de pagamento, forma de controle), assegurando a universalidade, a acessibilidade e a mobilidade da população usuária.

O transporte coletivo de passageiros constitui serviço público essencial, devendo estar permanentemente à disposição dos usuários, ser prestado sem solução de continuidade e com observância das condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, generalidade, cortesia e modicidade das tarifas, nos termos da legislação aplicável.

O transporte público coletivo é a modalidade preferencial de deslocamento motorizado no Município, devendo ser organizado, planejado, implementado e gerenciado em observância às seguintes diretrizes gerais:

I – Planejar e implementar soluções para o transporte coletivo que ampliem a mobilidade da população por modos coletivos, contribuindo para a mobilidade sustentável;

II – Garantir a manutenção do transporte de passageiros enquanto conceito fundamental para o planejamento, operação e gestão dos serviços de transporte público, de forma unificada;

III – Garantir as prerrogativas e atribuições do Município no serviço de transporte coletivo, mediante a sua participação nas instâncias deliberativas e executivas do transporte coletivo da cidade de Santa Fé do Sul;

IV – Estabelecer soluções de planejamento e operação que priorizem a circulação do transporte coletivo sobre o transporte individual, em especial, mediante a adoção de soluções de infraestrutura viária que lhe garanta prioridade e primazia na circulação;

V – Promover ações que permitam universalizar o serviço de transporte coletivo, considerando as necessidades específicas dos distintos segmentos da população e dos setores da cidade nos deslocamentos urbanos;

VI – Promover a inclusão social no transporte urbano, mediante a adoção de soluções operacionais e de modelo tarifário, do acesso das famílias de baixa renda às oportunidades da cidade que requerem deslocamentos motorizados;

VII – Garantir condições econômicas adequadas para a modicidade tarifária e o equilíbrio econômico-financeiro das atividades de prestação dos serviços de transporte coletivo;

VIII – Qualificar o serviço de transporte por meio de inovações tecnológicas da frota e dos sistemas operacionais, rede e infraestrutura, visando maior regularidade, menor lotação, maior conforto e menor tempo nas viagens;

IX – Estimular a atualização tecnológica do serviço de transporte coletivo, mediante a pesquisa e o incentivo à adoção de veículos para o transporte coletivo, com menor emissão de poluentes e menor consumo de combustíveis não renováveis;

X – Fomentar estudos e projetos de sistemas de priorização do transporte coletivo e de detalhamento, como projetos básicos e executivos de empreendimentos que favoreçam a mobilidade urbana no Município;

XI – Elaborar estudo para mapeamento qualitativo e quantitativo das demandas, trajetos e horários, que sinalizem, entre outras ações, definição dos portes dos coletivos, de forma a atender a universalização do transporte público;

XII – Definir prioridades do serviço de transporte coletivo em horário noturno, finais de semana e feriados.

São direitos dos usuários do transporte público coletivo:

I - Receber o serviço adequado, nos termos do Art. 6º da Lei Federal nº 8.897, de 13 de fevereiro de 1995;

II - Ser informado, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas e integrações;

III - Ter ambiente seguro, confortável e acessível na utilização do transporte público.

IV - Participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de Mobilidade Urbana.

Para tornar o transporte público coletivo mais atrativo frente ao transporte individual motorizado, o Poder Executivo executará:

I - O fomento à implantação de sistemas de gestão da qualidade por meio da utilização de indicadores de desempenho;

II - A inovação dos métodos e processos de fiscalização dos serviços de transporte, tornando-os mais eficazes;

III - O monitoramento sistemático do grau de satisfação da população em relação à qualidade dos serviços;

IV - A disseminação de informações sobre o sistema de transporte e sua operação.

V – Definir fluxo viário que determine, quando necessário, a implantação de Faixas Prioritárias e/ou Exclusivas;

VI – Implantar ou readequar calçadas, rampas, travessias, sinalização e equipamentos ciclo viários com o objetivo de complementar e/ou qualificar o acesso ao sistema de transporte;

VII – Implantar pontos de parada dotados de acessibilidade e condições de conforto que motivem a população e optar pelo transporte coletivo, ao invés de usar o transporte individual motorizado;

VIII – Utilizar os espaços dos pontos de parada, para comunicação permanente com a população;

IX – Adequação da infraestrutura viária de forma a comportar a quantidade de ônibus adequada à demanda;

X – Pontos de ônibus devidamente identificados e sinalizados com instalações físicas que proporcionem condições necessárias de conforto e segurança.

TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

Moto Táxi e Moto Frete

Conforme levantado no diagnóstico, o serviço de transporte público por meio da motocicleta é carente de regulamentação no município, motivo pelo qual, inserem-se algumas normas gerais para sua ordenação na cidade.

Inicialmente, insta destacar que exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros "mototaxista", em serviço comunitário de rua "motoboy" e em transporte remunerado de mercadorias "moto-frete" deve estar em conformidade com a Lei Federal nº 12.009, de 29 de julho de 2009, e Resolução 356, de 02 de agosto de 2010 do

CONTRAN. Nesse sentido, somente poderá ser licenciado para o serviço de transporte público remunerado os veículos apropriados às características do serviço e que satisfaçam à especificação, normas e padrões técnicos estabelecidos pelos órgãos competentes. Os veículos deverão ser registrados pelo órgão de trânsito do Estado, na categoria aluguel, para transporte de passageiro ou carga, em conformidade com o art. 135 do Código de Trânsito Brasileiro e legislação complementar.

Para o exercício dessas atividades e cadastro junto ao órgão competente é necessário:

I – ter completado 21 (vinte e um) anos;

II – possuir habilitação, por pelo menos 2 (dois) anos, na categoria "A", conforme o artigo 147 do Código de Trânsito Brasileiro;

III – ser aprovado em curso especializado, na forma regulamentada pelo CONTRAN;

IV – usar colete de segurança e capacete dotados de dispositivos retrorefletivos, nos termos da regulamentação do CONTRAN;

V – documento de Identidade – RG;

VI – estar em dia com a obrigação militar e eleitoral;

VII – atestado médico de sanidade física e mental;

VIII – comprovante de inscrição no INSS como contribuinte individual;

IX – duas fotos 3 x 4 coloridas, recentes;

X – comprovante de residência emitido há, no máximo, 90 (noventa) dias;

XI – Certidões Negativas Criminal e Atestado de Antecedentes Criminais, renovável a cada 05 (cinco) anos;

XII – Cédula de Identificação de Contribuinte – CIC ou documento que comprove o número do CPF – Cadastro de Pessoas Físicas;

XIII – Histórico da habilitação fornecido pelo Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN - da unidade da federação em que foi emitida;

XIV – Não ser servidor público, em atividade, nas esferas Municipal, Estadual ou Federal;

XV – Outras previstas em legislação pertinente e no edital de licitação.

O veículo deve ser cadastrado mediante: I - Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV) atualizado no Município de Santa Fé do Sul, com respectivo seguro obrigatório; II - Laudo de Vistoria expedido pelo órgão executivo de trânsito competente; III - Laudo de Inspeção do Veículo expedido pelo órgão competente; IV – Placa de aluguel em conformidade com o Código de Trânsito Brasileiro.

O Certificado de Registro de Veículo (CRV), Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV) e o bilhete de seguro obrigatório (DPVAT) devem estar em nome do prestador do serviço. O serviço de exploração do transporte público através da motocicleta será prestado por autorização do Poder Executivo, delegado através de Decreto, precedida de processo licitatório, sob o regime de permissão, na forma da Lei Federal nº 8.987/1995 e do art. 135, da Lei Federal nº 9.503/1997 (Código Nacional de Trânsito), sendo vedada a utilização de um mesmo veículo para a atividade concomitante de transporte remunerado de cargas e de passageiros.

Ainda, tem-se como obrigação do permissionário:

I – Cumprir e fazer cumprir o disposto na presente Lei;

II – Zelar pela boa qualidade dos serviços;

III – Primar pela constante observância e respeito das leis e regulamentos de trânsito em todos os seus níveis e particularidades;

IV – Garantir a permanente segurança aos passageiros e a própria modalidade de transporte, sem quaisquer exceções ou ressalvas;

V – Manter o veículo empregado na execução dos serviços devida e permanentemente revisado, conservado e com todos os seus equipamentos, acessórios e itens em perfeito funcionamento e operação;

VI – Portar, além dos documentos pessoais e documentos do veículo empregado na execução do serviço, crachá oficial emitido pelo órgão competente, de forma a identificar-se, facilmente, aos usuários e autoridades do Poder Público;

VII – Não pilotar a motocicleta ou motoneta sem estar devidamente munido dos documentos; VIII – O condutor e o passageiro devem utilizar capacete constando a identificação da placa alfanumérica do veículo, devendo ser dotado de viseira ou óculos de proteção, sendo proibido transitar sem os equipamentos de segurança, como também, transportar passageiro que se recuse a utilizá-los de forma correta e adequada;

IX – Os capacetes para o serviço de Mototáxi são na cor amarela com a identificação da placa alfanumérica do veículo com dísticos na cor preta.

X – Os capacetes para os serviços de Motoboy e Moto-Frete são na cor preta com a identificação da placa alfanumérica do veículo com dísticos na cor amarela.

XI – Não pilotar a motocicleta conduzindo mais de um passageiro ou com criança no colo;

XII – Não conduzir passageiro alcoolizado ou sob efeito de substâncias tóxicas ou entorpecentes que, por seu visível estado físico, corra risco ao ser transportado;

XIII – Não conduzir embrulho, pacote ou objeto equivalente que ocupe as mãos ou provoque má posicionamento no assento e/ou traga insegurança à sua condução.

O município poderá cobrar taxas para emissão de documentos aos condutores permissionários.

A exploração do serviço será realizada em caráter contínuo e permanente, comprometendo-se o permissionário com a sua regularidade, continuidade, segurança, higiene, conforto e cortesia na sua prestação, correndo por conta do permissionário toda e qualquer despesa dele decorrente, inclusive as relativas à pessoal, operação, manutenção, tributos e demais encargos.

O serviço será remunerado por tarifa com base em planilha de custos, contendo metodologia de cálculo, parâmetro e coeficientes técnicos em função da característica e peculiaridade do sistema, objeto do presente regulamento.

A tarifa referencial a ser aplicada no Serviço de Mototáxi será estabelecida por ato do Chefe do Poder Executivo Municipal, obedecendo as disposições da Lei Federal nº 8.987/1995.

Compete à ao Departamento de Trânsito e à Guarda Civil Municipal exercer, em caráter permanente, o controle e a fiscalização do Sistema de Transporte e Prestação de Serviços, através de motocicletas, no Município de Santa Fé do Sul, intervindo quando e da forma que se fizer necessária, para assegurar a continuidade, qualidade, segurança e padrões fixados.

Os veículos que forem flagrados trabalhando no sistema de transporte e prestação de serviço, através de motocicletas sem a devida permissão, devem ser apreendidos e removidos para o depósito fixado pelo Órgão Executivo de Trânsito e Transportes do Município e estarão sujeitos à aplicação das penalidades previstas em Lei e demais diplomas legais e regulamentares pertinentes.

A restituição dos veículos apreendidos somente ocorrerá após o pagamento imediato de multa gravíssima, das taxas e despesas com remoção e estadia, além de outros encargos previstos em legislação pertinente.

Táxi

No Brasil, a regulamentação dos serviços de táxi é de competência das autoridades municipais. Dessa forma, cada cidade possui regras próprias para regulação dessa atividade. A delegação de permissões para o serviço de táxi no Município de Santa Fé

do Sul é necessária para atender à demanda atual, a fim de proporcionar maior eficiência e eficácia do serviço e comodidade aos usuários.

O presente projeto básico visa orientar na avaliação do serviço, no custo da prestação, na definição dos métodos, especificações e critérios de participação e pontuação, obrigações dos licitantes vencedores, procedimentos de fiscalização, de gerenciamento e prazo da delegação dos serviços e sanções administrativas para o inadimplemento das obrigações assumidas.

O serviço de transporte público por meio do taxi deve objetivar atender às necessidades de deslocamento do público em geral demandante de um serviço de qualidade, rápido, confortável, assegurando um tempo de deslocamento total (o que inclui tempo de viagem acrescido do tempo de espera) que atenda à expectativa do seu público.

O serviço deverá perseguir metas de qualidade crescente aos usuários através de uma boa oferta do serviço em veículos apropriados, satisfazendo as condições de disponibilidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade e cortesia na sua prestação.

As novas tecnologias que visem conforto, segurança, desempenho, redução da emissão de poluentes podem ser implementadas ao projeto do veículo, bem como aquelas que otimizam recursos humanos e/ou materiais. Estas tecnologias devem comprovar vantagens sobre as atuais e ser submetidas à prévia aprovação do Departamento de Trânsito de Santa Fé do Sul. O Serviço será prestado por Permissionários selecionados por meio de processo licitatório, bem como por Condutores Auxiliares.

Compete à Prefeitura de Santa Fé do Sul junto com DEMUTRAN Departamento Municipal de Trânsito regular, planejar, organizar, dirigir, coordenar, executar, delegar, controlar e fiscalizar a prestação do Serviço de Táxi no município.

O permissionário deve atender a Lei no 12.468/2011 que regulamenta a profissão de taxista, as disposições contidas na Lei Federal nº 8.666/93 e suas alterações, Lei Federal nº 8.987/95 e suas alterações e demais normas complementares que disciplinam a presente licitação e integrarão o ajuste correspondente.

A execução do serviço de transporte por táxi será delegada pela Prefeitura Municipal através de Termo de Permissão concedido por Decreto, mediante licitação na modalidade de Concorrência Pública do tipo melhor técnica com preço fixado no Edital.

A permissão será concedida em caráter personalíssimo, precário, inalienável, impenhorável, intransferível e incomunicável.

O permissionário poderá interromper a prestação do serviço por prazo de até 30 dias por ano, após este prazo, o órgão gestor, a pedido do permissionário, poderá autorizar a interrupção da prestação do serviço pelo prazo de mais 30 (trinta) dias, prorrogável por igual período.

A interrupção da prestação do serviço sem autorização do órgão gestor por prazo superior 30 (trinta) dias, ou por prazo superior ao autorizado, acarretará punição ao permissionário.

São deveres dos condutores de veículo de táxi, sem prejuízo das obrigações previstas no Código de Trânsito Brasileiro, os estabelecidos na Lei Federal nº 12.468/2011, na Lei Federal nº 8.987/1995 e no Procedimento Licitatório.

São obrigações do permissionário

I - observar rigorosamente as especificações e características de exploração do serviço permitido;

II - prestar o serviço em conformidade com as especificações do órgão gestor;

III - participar de programas e cursos destinados aos profissionais de táxi, qualificando e aperfeiçoando a prestação do serviço;

IV - assegurar, em caso de interrupção da viagem, a não cobrança ou devolução do valor da tarifa e providenciar outra condução para o passageiro;

V - tratar, com polidez e urbanidade, os passageiros, prepostos, os outros permissionários e o público em geral;

VI - informar ao órgão gestor qualquer alteração cadastral;

VII - responsabilizar-se pelas despesas decorrentes do serviço, manutenção, tributos, encargos sociais e previdenciários, bem como as despesas decorrentes da compra de equipamentos para garantir os níveis e a segurança do serviço;

VIII - utilizar no serviço apenas veículos cadastrados no órgão gestor;

IX - manter o veículo e acessórios em perfeitas condições de mecânica, elétrica, chapeação, higiene, conservação, segurança, funcionamento e com padrões de programação visual definidos pelo órgão gestor;

X - portar a documentação referente à permissão, à propriedade e licenciamento do veículo, à habilitação e credenciamento do condutor, quando for o caso;

XI - substituir o veículo quando este atingir o limite de vida útil estabelecido no Edital;

XII - submeter o veículo, dentro dos prazos fixados, às vistorias que lhes forem determinadas;

XIII - atender, de imediato, as determinações das autoridades competentes, apresentando os documentos e o veículo, quando solicitados;

XIV - adotar todas as providências determinadas nas notificações e intimações emanadas do órgão gestor;

XV - descaracterizar o veículo substituído, apresentando-o para vistoria e dar baixa na placa de categoria aluguel no DETRAN/SP;

XVI - utilizar no veículo somente combustível permitido pela legislação em vigor;

XVII - manter em operação somente veículo com certificado válido de vistoria e portando todos os equipamentos obrigatórios;

XVIII - permitir e facilitar ao órgão gestor o exercício de suas funções, inclusive, o acesso ao veículo e locais onde o mesmo estiver;

IXX - o permissionário deverá comparecer pessoalmente ao órgão gestor, nos seguintes casos:

a) no ato de finalização de todo processo administrativo, com a obtenção de documento de porte obrigatório;

b) para registro ou atualização da foto digital a cada 02 (dois) anos;

XX - manter atualizadas suas obrigações fiscais e previdenciárias;

XXI - o permissionário e o condutor auxiliar deverão renovar seu cadastro anualmente;

XXII - apresentar outros documentos exigidos pelo órgão gestor e/ou previstos em legislação pertinente.

Os usuários poderão, pessoalmente, ou através de Associação regularmente constituída, apresentar reclamações ou sugestões ao Departamento de Trânsito, referentes à prestação dos serviços objeto do presente contrato.

As reclamações serão apuradas em conformidade com o Edital e o Código de Transito Brasileiro.

São atribuídos aos usuários todos os direitos e deveres contidos na Lei n° 8.078/90 e no Código Civil Brasileiro, desde que pertinentes ao serviço prestado.

As tarifas a serem cobradas dos usuários do serviço de transporte individual, por táxi, serão fixadas pela Municipalidade, em função da justa remuneração dos investimentos e do custo operacional.

Processo nº 044/2018

PROJETO DE LEI Nº 042/2018.

Ementa: "Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Santa Fé do Sul".

Autor: Executivo Municipal

PARECER

A COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO DA CÂMARA MUNICIPAL DE SANTA FÉ DO SUL, após os devidos estudos e criteriosa análise sobre o Projeto em epígrafe, nada encontrando quanto ao seu aspecto constitucional, legal e regimental, bem como quanto ao seu aspecto gramatical e lógico, que possa obstar a sua aprovação, resolveu emitir parecer **FAVORÁVEL,** recomendando sua inclusão na pauta da Ordem do Dia, tal como está redigido.

Este o parecer, ***s.m.j.***

Sala das Comissões, 10 de abril de 2018.

a) vereador JOÃO RENATO FERRAZ
Presidente da Comissão

a) vereador ANICETO FACIONE
Relator

a) vereador EVANDRO MURA
Membro

a: justiça

Processo nº 044/2018

PROJETO DE LEI Nº 042/2018.

Ementa: "Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Santa Fé do Sul".

Autor: Executivo Municipal

PARECER

A **COMISSÃO DE ORÇAMENTO, FINANÇAS E CONTABILIDADE DA CÂMARA MUNICIPAL DE SANTA FÉ DO SUL,** após os devidos estudos e criteriosa análise sobre o Projeto em epígrafe, nada encontrando quanto ao seu aspecto financeiro e orçamentário, que possa obstar a sua aprovação, resolveu emitir parecer **FAVORÁVEL,** recomendando sua inclusão na pauta da Ordem do Dia, tal como está redigido.

Este o parecer, **s.m.j.**

Sala das Comissões, 10 de abril de 2018.

a) vereador ANICETO FACIONE
Presidente da Comissão

a) vereador JOSE EMIDIO ARAUJO CALAZANS
Relator

a) vereador RONALDO EUGÊNIO LIMA
Membro

a: finanças

Processo nº 044/2018

PROJETO DE LEI Nº 042/2018.

Ementa: "Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Santa Fé do Sul".

Autor: EXECUTIVO MUNICIPAL

PARECER

A **COMISSÃO DE OBRAS, SERVIÇOS PÚBLICOS E OUTRAS ATIVIDADES DA CÂMARA MUNICIPAL DE SANTA FÉ DO SUL,** após os devidos estudos e criteriosa análise sobre o Projeto em epígrafe, nada encontrando quanto ao seu mérito, que possa obstar a sua aprovação, resolveu emitir parecer **FAVORÁVEL,** recomendando sua inclusão na pauta da Ordem do Dia, tal como está redigido.

Este o parecer, ***s.m.j.***

Sala das Comissões, 10 de abril de 2018.

a) vereador JOÃO RENATO FERRAZ
Presidente da Comissão

a) vereador LEANDRO MESQUITA MAGOGA
Relator

a) vereador JHONATAN MAGALHÃES DA SILVA
Membro

a: obras