



LEI Nº 2.303

(Projeto de Lei nº 16/2019, de autoria do Executivo Municipal)

INSTITUI O PLANO DE MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE URBANA PARA O MUNICÍPIO DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS E OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

A Câmara Municipal de Santa Cruz das Palmeiras aprova e o Prefeito Municipal sanciona e promulga a seguinte Lei:

Art. 1º. Esta Lei dispõe sobre o Plano de Mobilidade e Acessibilidade Urbana do município de Santa Cruz das Palmeiras, que visa estabelecer políticas, diretrizes e ações que proporcionem mobilidade e acessibilidade urbana adequada e sustentável, inclusão social e desenvolvimento econômico, conforme as diretrizes estabelecidas no Plano Diretor Urbano do Município de Santa Cruz das Palmeiras, e as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída através da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

Art. 2º. A presente Lei tem por diretrizes e objetivos:

I - Estruturar e equilibrar os fluxos de tráfego da rede viária em conformidade com os usos lindeiros, considerando-se a sua função, localização, características de tráfego e importância na rede viária, visando minimizar os conflitos entre a circulação e o uso e ocupação do solo;

II - Classificar e estabelecer um sistema hierárquico das vias de circulação, permitindo melhor comunicação entre as várias regiões da municipalidade, desvios do tráfego de passagem de veículos de carga ou de passageiro, e maior segurança e fluidez de tráfego aos usuários de modo geral;

III - Definir as Seções Viárias por classe, de acordo com as diretrizes e estratégias gerais do presente documento, considerando sua hierarquia, dotando-as com espaço adequado para a circulação segura e eficiente de pedestres, bicicletas e veículos em geral;

IV - Preservar a integridade das zonas residenciais, através da disciplina do tráfego de passagem de cargas e passageiros, na área urbana, garantindo fluidez e segurança nos trajetos;

V - Garantir locomoção com segurança e fluidez, privilegiando o transporte não-motorizado sobre o motorizado, e o coletivo sobre o individual, garantindo de forma hierárquica o deslocamento seguro e confortável para viagens a pé, bicicleta, transporte coletivo, motocicletas e veículos em geral; e

VI - Privilegiar o uso das vias pelos pedestres, através de medidas localizadas em especial nas vias centrais de negócios e nas proximidades de polos geradores de viagens a pé.

Art. 3º. Para a exata compreensão dos elementos que compõem o Plano de Mobilidade e Acessibilidade Urbana, deverão ser consideradas as seguintes definições:

I - Acessibilidade: possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento





Prefeitura Municipal de Santa Cruz das Palmeiras

Estado de São Paulo



para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida;

II - Ciclofaixa: faixa de rolamento de uso exclusivo à circulação de ciclos, com segregação visual do tráfego lindeiro, podendo ter piso diferenciado no mesmo plano da pista de rolamento;

III - Ciclovia: pista de uso exclusivo de bicicletas e outros ciclos, com segregação física do tráfego lindeiro motorizado ou não motorizado, com sinalização viária, podendo ter piso diferenciado no mesmo plano da pista de rolamento ou no nível da calçada;

IV - Malha Viária: é o conjunto de vias do município, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional;

V - Mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

VI - Modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VII - Paraciclo: suporte para a fixação de bicicletas que pode ser instalado em área pública ou privada;

VIII - Passeio público: é a parte da via pública, normalmente segregada e em nível diferente, destinada à circulação de qualquer pessoa, independente de idade, estatura, limitação de mobilidade ou percepção, com autonomia e segurança, bem como à implantação de mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura, vegetação, sinalização e outros fins previstos em leis específicas;

IX - Polos Geradores: são empreendimentos de grande porte que atraem ou produzem grande número de viagens, causando reflexos negativos na circulação viária em seu entorno imediato e, em certos casos, prejudicando a acessibilidade de toda a região, além de agravar as condições de segurança de veículos e pedestres;

X - Sistema Viário: é o conjunto de vias, classificadas, de um sistema de rodovias, ferrovias e/ou de outras formas de transporte;

XI - Trânsito: é a ação de passagem de pedestres, animais, e veículos de qualquer natureza por vias terrestres, aquáticas e aéreas, abertas à circulação pública. Usada especialmente para definir circulação rodoviária, urbana ou rural;

XII - Transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XIII - Transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

XIV - Transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;





Prefeitura Municipal de Santa Cruz das Palmeiras

Estado de São Paulo



XV - Transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

XVI - Vias estruturantes: principais vias de circulação, prioritárias na passagem do transporte coletivo, estabelecidas no plano de expansão viária do município.

Art. 4º. O sistema viário e de circulação se constitui pela infraestrutura física de seus espaços públicos e vias hierarquizadas, e seus equipamentos de controle de tráfego.

Art. 5º. Para efeito da presente Lei, a hierarquia viária urbana da cidade compreende os seguintes tipos de vias:

- a) Via de Trânsito Rápido (ou Via Expressa);
- b) Via Arterial;
- c) Via Coletora; e
- d) Via Local.

Art. 6º. Com objetivo específico de preservar a integridade das zonas residenciais, consolidando-as a médio prazo, e disciplinar o tráfego de passagem, segregando-o do tráfego local, devem-se:

I - Estabelecer a classificação viária considerando as definições do Código de Trânsito Brasileiro – CTB;

II - Ampliar as áreas de calçada e de ruas preferenciais de pedestres na Área Central;

III - Propor um sistema de ciclovias;

IV - Revitalizar a área central para utilização plena da infraestrutura instalada, priorizando a circulação não motorizada; e

V - Estruturar o Sistema Viário Básico para proporcionar melhores condições de deslocamento de pedestres, ciclistas e do transporte coletivo.

Art. 7º. A função da via segundo sua classificação, resultado entre mobilidade e acessibilidade inerentes a cada tipo, é apresentada a seguir:

I - Via de Trânsito Rápido (ou Via Expressa): caracteriza-se por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, seus acessos e saídas se realizam mediante rampas de desenho especial, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível (Código de Trânsito Brasileiro-CTB); sem permissão de estacionamento, descarga de mercadorias. O transporte coletivo de passageiros é permitido só em ônibus expressos, com pontos de paradas desenhados nos intercâmbios. Atende a deslocamentos de longa distância entre regiões longínquas da municipalidade; apresenta tráfego de passagem superior a 70% do volume de tráfego da via.

II - Via Arterial: caracteriza-se por interseções em nível, geralmente controladas por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias coletoras e locais, possibilita o trânsito entre as regiões da cidade (CTB). Possui grande grau de continuidade dentro do sistema viário e atende a extensos deslocamentos; apresenta tráfego de passagem entre 45 e 70% do volume





Prefeitura Municipal de Santa Cruz das Palmeiras

Estado de São Paulo



de tráfego da via. Pode abrigar o itinerário de linhas troncos do sistema de transporte público de passageiros.

III - Via Coletora: caracteriza-se por interseções em nível, podendo ser controlada por semáforo ou sinalização de parada obrigatória ou de prioridade; destina-se a coletar e distribuir o trânsito proveniente das vias arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade (CTB), com acessibilidade direta aos lotes lindeiros; apresenta tráfego de passagem entre 30 e 45% do volume de tráfego da via. Pode abrigar o itinerário de linhas alimentadoras do sistema de transporte público de passageiros.

IV - Via Local: caracteriza-se por interseções em nível, sem semáforo, sendo destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas (CTB), cuja função principal é prover acesso às edificações ou aos lotes, devendo atender unicamente ao trânsito local; o estacionamento veicular é permitido e o trânsito de pedestres é irrestrito; conecta-se entre si e com as vias coletoras; apresenta tráfego local superior a 70% do volume de tráfego da via, que em geral é pequeno. Pode abrigar o itinerário de linhas locais do sistema de transporte público de passageiros.

Art. 8º. A classificação normativa de vias segundo o Plano de Mobilidade e Acessibilidade Urbana de Santa Cruz das Palmeiras é a seguinte:

I - Vias de Trânsito Rápido (ou Via Expressa):

- a) Rodovia SP 215 Dep. Vicente Botta;
- b) Rodovia SCP 040 Vicinal Pedro Duarte;

II - Vias Arteriais:

- a) Avenida Dionísio Bortolotto;
 - b) Avenida Antonio Secundino de São José
- b) Anel viário, que engloba as seguintes vias: Rua Altino Silva, Rua João Feltrin, Rua Antonio Roque Cornélio, Rua Campos Salles, Avenida Antonio Picollo, Avenida Paulista, Avenida Giacomo Lucheta e Rua Turquesa.

III - Vias Coletoras:

- a) Avenida XV de Novembro;
- b) Avenida Constantino Stocco;
- c) Avenida Armando Penteado e
- d) Rua Monteiro de Barros;
- e) Rua Dr. Alcebíades.

IV - Vias Locais: todas as demais vias não contempladas anteriormente.

Art. 9º. Todo terreno situado na área urbana que tenha frente para espaço público dotado de meio-fio deverá ser beneficiado por calçada pavimentada, a ser construído pelo proprietário, titular do domínio útil, ou possuidor do terreno, ou pela municipalidade, sob responsabilidade e encargo daquele.

Art. 10. As calçadas são prioritárias para a circulação de pedestres e deverão ser construídas em consonância com o disposto na Norma Técnica Brasileira relacionada e com a legislação municipal em vigência.





Prefeitura Municipal de Santa Cruz das Palmeiras

Estado de São Paulo



§ 1º. Os passeios calçados de todas as instalações públicas deverão ter uma largura mínima de 2,5 metros em novos loteamentos.

§ 2º. Árvores, bancos, floreiras, sinalização e os demais equipamentos urbanos só serão instalados quando o espaço restante for suficiente para o trânsito de pessoas, conforme a Norma Técnica Brasileira relacionada e com a legislação municipal em vigência.

Art. 11. São responsáveis pela conservação e restauração das calçadas:

I - o proprietário;

II - o concessionário ou permissionário, que, ao prestar serviço público, venha a provocar danos na calçada;

III - a municipalidade, quando a reconstrução ou restauração se fizer necessária em razão de modificações, pela administração pública, do alinhamento ou nivelamento dos espaços públicos.

Parágrafo único. Depois da realização das obras o pavimento da calçada deverá estar em perfeita ordem.

Art. 12. A rampa máxima preferível nas vias de circulação de pedestres é de 12% (doze por cento) e a largura mínima é de 2,3m (dois metros e trinta centímetros), devendo o pavimento ter superfície regular.

Parágrafo único. Em casos especiais poderá haver rampas superiores aos limites previstos no caput, em função da topografia local.

Art. 13. O Sistema Ciclovitário deverá ser implantado em áreas não edificáveis, de menor impacto ambiental e ao longo das vias.

Art. 14. Estacionamentos de bicicletas deverão ser projetados nas adjacências dos Terminais de Integração de Transporte Público e em pontos estratégicos que facilitem a utilização da bicicleta para os diversos fins.

Art. 15. A largura mínima de cada ciclovia deverá ser de 1,20m (um metro e vinte centímetros) para pista com sentido único de circulação, e 2,40m (dois metros e quarenta centímetros) para pista com sentido duplo de circulação.

§ 1º. As ciclovias, separadas fisicamente das pistas de rodagem de veículos, serão acompanhadas de sinalização horizontal e vertical compatível, e semafórica se necessário.

§ 2º. Os trechos das ciclovias devem ser integrados entre si para permitir a circulação e acesso de bicicletas entre as diferentes regiões da cidade.

Art. 16. Fica a critério do Poder Executivo o detalhamento e a atualização do Sistema Ciclovitário.

Parágrafo Único. Para realizar qualquer tipo de intervenção ambiental, deverão ser solicitados um parecer técnico do órgão ambiental competente.

Art. 17. A proposição de um Sistema Ciclovitário para Santa Cruz das Palmeiras



Prefeitura Municipal de Santa Cruz das Palmeiras

Estado de São Paulo



integra o conjunto de medidas estratégicas do presente Plano.

Art. 18. As diretrizes para expansão do sistema viário de Santa Cruz das Palmeiras são apresentadas no Plano de Mobilidade e Acessibilidade Urbana, através do Mapa intitulado “Eixos de Expansão e Adequação do Sistema Viário Urbano de Santa Cruz das Palmeiras”, em conformidade com os demais Planos do Município, onde são definidas, dentre outras, as “Vias Estruturantes”, assim compreendidas a Avenida Dionísio Bortolotto, Avenida Constantino Stocco e Anel Viário, Avenida Antonio Secundino de São José e Avenida XV de Novembro.

§ 1º. Os parâmetros de projeto geométrico de novas vias deverão seguir características físicas mínimas estabelecidas na legislação municipal em vigência.

§ 2º. As calçadas das novas vias deverão obedecer aos conceitos e parâmetros definidos no Código de Obras do município e/ou Lei do Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo e sua implantação deverá estar vinculada a um projeto paisagístico.

§ 3º. Na abertura de novas vias locais deverá ser evitada a fluência do traçado do entorno, para evitar sua continuidade e preservar assim a função de via local, ao dificultar o tráfego de veículos de passagem.

§ 4º. As Vias Arteriais deverão ter a continuidade de seu traçado garantida na abertura de novos loteamentos.

§ 5º. A abertura de novas vias deverá acompanhar as curvas de nível do terreno e evitar a transposição de talvegues, sendo aceitáveis rampas de até 20% (vinte por cento) em trechos não superiores a 150,00 m (cento e cinquenta metros).

§ 6º. O Poder Executivo, por meio de seu órgão competente, deverá adotar medidas visando impedir a remoção de vegetação e implantação de obras de terraplanagem junto a córregos, encostas e fundos de vale, que não estejam em acordo com as normas ambientais.

§ 7º. As vias a serem criadas em novos loteamentos ou oficializadas em projeto urbanístico da Prefeitura serão classificadas como vias locais, quando não apresentarem continuidade com as vias classificadas como coletoras ou arteriais.

Art. 19. A sinalização das vias públicas é de responsabilidade da administração municipal, como estabelece o Código de Trânsito Brasileiro.

§ 1º. Toda e qualquer via pavimentada de Santa Cruz das Palmeiras deverá receber sinalização de trânsito, segundo as exigências da legislação pertinente em vigor.

§ 2º. O sentido de tráfego das vias será definido individualmente, dependendo do volume de fluxo veicular nos horários de pico e entre picos.

Art. 20. Na sinalização do trânsito, dever-se-á adotar:

I - sinalização vertical e horizontal em cruzamentos onde não haja semáforos indicando a preferência em relação às vias de hierarquias diferentes, excetuando-se cruzamentos entre vias locais;

II - sinalização indicativa apontando as principais vias de acesso aos bairros, às saídas da cidade, aos terminais e aos pontos de interesse turístico e econômico;





Prefeitura Municipal de Santa Cruz das Palmeiras

Estado de São Paulo



III - sinalização horizontal, independente da existência de semáforos, indicando os pontos de travessia de pedestres.

Art. 21. Os cruzamentos semaforizados, próximos a polos geradores de viagens a pé, deverão contemplar um período de tempo exclusivo para pedestres, com extensão suficiente para que os mesmos possam realizar suas travessias com conforto e segurança.

Parágrafo Único. Os semáforos de pedestres deverão atender aos requisitos para pessoas portadoras de deficiência visual.

Art. 22. As áreas de estacionamento deverão ser definidas, demarcadas e contar com sinalização vertical e horizontal correspondentes, determinando-se os locais e os horários de estacionamento permitido e estabelecendo-se critérios de restrição para veículos pesados.

Art. 23. Devem-se prover áreas específicas para estacionamento para as pessoas com deficiência e idosos através de demarcação de área exclusiva, com sinalização conforme estabelecem as Resoluções do CONTRAN nº 303/2008 e nº 304/2008, de modo a garantir a autonomia, segurança e acessibilidade dessas pessoas.

Art. 24. Fica tolerado o uso dos recuos das edificações como área de estacionamento, condicionada à observância da legislação municipal em vigência e à prévia análise e aprovação pelo Setor de Trânsito e Seção de Projetos da municipalidade.

Art. 25. Para efeito desta Lei, consideram-se polos geradores de tráfego:

I - Escolas, faculdades e universidades;

II - Clínicas de médio e grande porte e hospitais;

III - Indústrias de médio e grande porte;

IV - Terminais de transporte público urbano ou intermunicipal;

V - Centros de compras, como *shoppings centers*;

VI - Mercados de grande e médio porte;

VII - Igrejas;

VIII - Centro Cívico;

IX - Edificações de Serviços Públicos;

X - Estádios e ginásios esportivos;

XI - Terminais de cargas.

Art. 26. Deverão ser previstas vagas para veículos internas aos lotes ou edificações que se caracterizem como polos geradores de tráfego, de acordo com o tipo de ocupação, considerando-se vagas para moradores ou empregados e visitantes ou clientes.

Parágrafo único. O cálculo de vagas, de acordo com o tipo de polo gerador de tráfego, deverá atender ao disposto na Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo e/ou Código



Prefeitura Municipal de Santa Cruz das Palmeiras

Estado de São Paulo



de Obras do Município.

Art. 27. Os limites máximos de velocidade de circulação permitidos no Município de Santa Cruz das Palmeiras devem ser estabelecidos de acordo com as definições do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 28. Os limites máximos de velocidade recomendados por tipo de via, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, são os que se seguem:

I - Via de Trânsito Rápido: 60 Km/h;

II - Via Arterial: 40 Km/h;

III - Via Coletora: 40 Km/h;

IV - Via Local: 30 Km/h

Art. 29. O Poder Executivo deverá realizar estudos de engenharia de tráfego para definir as velocidades limites adotadas nas vias de Santa Cruz das Palmeiras, estabelecendo limites inferiores ao da velocidade permitida para as vias arteriais, em trechos específicos, sempre que haja conflito de tráfego e risco de acidentes de trânsito.

Art. 30. Os trechos viários que apresentarem grande atividade de acesso-egresso às edificações e de circulação de pedestres pela presença dos polos geradores de tráfego, deverão contar com estudos de engenharia de tráfego para se definir limites de velocidade compatíveis com a situação apresentada.

Art. 31. Quando o trecho viário permitir acesso às áreas onde estão localizadas a Polícia Militar e Polícia Civil, a velocidade máxima permitida deverá ser de 30 Km/h.

Art. 32. O Poder Executivo, através de seu Setor de Trânsito, deverá adotar medidas para reduzir o número de óbitos por acidentes de trânsito no município, compreendendo:

I - Redução da velocidade máxima permitida em áreas centrais do município;

II - Implantação de faixas elevadas para travessia de pedestres e melhoria da sinalização existente;

III - Aumento da extensão de ciclovias (segregadas do tráfego);

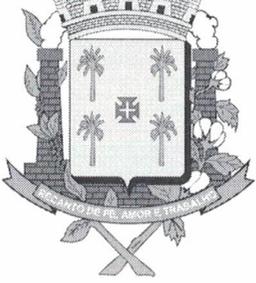
IV - Redução dos conflitos de cruzamento em vias de alto volume de tráfego por meio da alteração de sentido das mesmas (binários);

V - Intensificação da fiscalização de trânsito;

VI - Atividades de conscientização desenvolvidas nas escolas e empresas do município;

VII - Implantação de controladores eletrônicos de velocidade, devidamente sinalizados, em avenidas cujas características físicas e operacionais se assemelham com rodovias de alta velocidade.





Prefeitura Municipal de Santa Cruz das Palmeiras

Estado de São Paulo



Art. 33. Periodicamente o município deverá estabelecer metas de redução de acidentes, em conformidade com as metas estaduais e nacionais, observando-se especialmente o índice de óbitos a cada 100 mil habitantes.

Art. 34. Todas as proposições relativas ao transporte coletivo de passageiros deverão atender às diretrizes do Plano de Mobilidade e Acessibilidade de Santa Cruz das Palmeiras.

Art. 35. As proposições relativas ao transporte coletivo deverão privilegiar a fluidez do transporte em suas várias modalidades, compatibilizando a ocupação urbana, ao longo dos corredores viários de transporte, e garantir a eficiência e a prioridade desses serviços, ao maximizar a utilização da infraestrutura viária existente.

Art. 36. O Poder Executivo, por meio de seu Departamento de Obras, Viação e Serviços, deverá promover o projeto de novos pontos de ônibus padronizados, com desenho visualmente agradável, confortáveis, que protejam os usuários das intempéries e sejam resistentes ao uso.

Parágrafo Único. Os novos pontos de ônibus deverão apresentar sinalização fornecendo os horários e itinerários das rotas de ônibus às quais servem, incluindo informações em Braille, podendo os equipamentos referidos conter espaço para propaganda, a ser explorado comercialmente conforme legislação específica a ser criada.

Art. 37. O Poder Executivo deverá adotar medidas necessárias visando promover a acessibilidade ao transporte coletivo às pessoas portadoras de deficiência, com mobilidade e acessibilidade reduzida e idosos, provendo a frota e equipamentos e de infraestrutura física e operacional adequada à sua utilização.

Art. 38. O Poder Executivo deverá possibilitar a participação da iniciativa privada na operação e implantação de infraestrutura do sistema, sob a forma de investimento ou obra.

Art. 39. O Poder Executivo deverá:

- I - aperfeiçoar as relações institucionais para a padronização da frota;
- II - elaborar estudos visando a melhoria da oferta dos serviços;
- III - adotar novas tecnologias para a conveniência do usuário e para o controle operacional e de segurança; e
- IV - definir padrões de pontos de táxi e adequar os existentes aos novos padrões estabelecidos.

Art. 40. O Poder Executivo, poderá, na forma da Lei Federal nº 8.666/93, licitar a operação dos serviços de transporte escolar, prevendo nos Editais o fornecimento de novas tecnologias para a conveniência e segurança do usuário, para o controle operacional e para a padronização e fiscalização da frota.

Art. 41. A administração pública deverá estabelecer uma estratégia para a circulação de cargas em geral, visando reduzir seus impactos sobre a circulação viária, meio ambiente e vizinhança, promovendo o controle, monitoramento e fiscalização, incluindo:





Prefeitura Municipal de Santa Cruz das Palmeiras

Estado de São Paulo



I - elaborar medidas reguladoras para o transporte de carga;

II - definir as rotas preferenciais para o transporte de cargas, segundo as dimensões e padrões de veículos.

III - estabelecer horários especiais de tráfego de veículos de transporte de cargas bem como restrições de tonelagem nas principais vias e área central da cidade;

IV – promover medidas reguladoras para o uso de veículos de propulsão humana e tração animal para o transporte de mercadorias na área urbana de Santa Cruz das Palmeiras;

Art. 42. Os novos loteamentos deverão apresentar propostas de mobilidade e acessibilidade urbana para análise da Seção de Projetos, as quais deverão estar em consonância com as diretrizes previstas neste Plano.

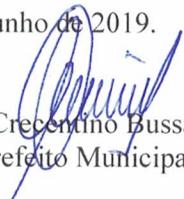
Art. 43. Novos loteamentos só serão aprovados se estiverem de acordo com as disposições deste Plano e demais exigências da Seção de Projetos da Prefeitura.

Art. 44. A sinalização vertical e horizontal, assim como, os materiais utilizados deverão atender as normas e padrões do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 45. Os atos administrativos necessários para regulamentar o cumprimento do disposto nesta Lei serão editados através de Decreto.

Art. 46. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Santa Cruz das Palmeiras, 05 de junho de 2019.


José Crecentino Bussaglia
Prefeito Municipal

Publicada no quadro de editais da Prefeitura na data supra e no jornal “Gazeta Palmeirense” em 07/06/2019.


Célia Maria Bezezi Floria - Chefe de Gabinete



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

Estado de São Paulo

SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL





PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

Estado de São Paulo

SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS
Atualização do Plano de Mobilidade Urbana

José Crecentino Bussaglia

Prefeito Municipal

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS - SP

Elaboração: Adriano Donizeti Rosa

Documento: Plano de Mobilidade Urbana

Emissão: _____/_____/2019

Arquivo: Plano de Mobilidade Urbana de Santa Cruz das Palmeiras - SP.word.

Assunto: Este documento constitui o documento final dos estudos do Plano de Mobilidade de Santa Cruz das Palmeiras, contemplando uma apresentação dos elementos analisados no curso dos trabalhos, as diretrizes e propostas formuladas.



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

Estado de São Paulo



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

REGISTRO DE ALTERAÇÕES

DATA	ALTERAÇÃO	OBS.
10/08/2022	Versão inicial – v.1	Para análise do Prefeito

REGISTRO DE CÓPIAS DISTRIBUÍDAS

NÚMERO	ÓRGÃO	DATA	ASSINATURA
1.	Gabinete do Prefeito		
2.	SETRAM		
3.	JARI		
4.	Câmara Municipal		
5.	Seção. de Meio Ambiente		



SUMÁRIO

1	Apresentação.....
2	Introdução.....
3	Características do Município.....
4	Diagnostico.....
4.1	O que diz o Plano Diretor Estratégico do Município.....
4.2	Audiências Públicas.....
4.3	Situação atual e futuros projetos relacionados a Mobilidade Urbana....
5.	Resumo da municipalização e sugestões enviadas à Prefeitura Municipal.....
6.	Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana
6.1	A Política Nacional de Mobilidade Urbana Fundamentos e princípios.....
6.2	Política Nacional de Mob. Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes.....
6.3	A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos.....
6.4	Estudos Tecnicos e Aplicações Estatísticas.....
7.	Instrumentos Legais
7.1	Pedestres
7.2	Passeio Calçado
7.3	Vias Públicas
7.4	Ciclistas
7.5	Condutores e transporte de Passageiros
7.6	Acessibilidade
7.7	Polos Geradores de Viagens
7.7.1	Leis Ambientais
7.7.2	Medidas Metigadoras
7.8	Transporte de Cargas
7.9	Transporte de cargas Perigosas
8.	Sistema Viário
8.1	Ciclo Vias/ Ciclo Faixas
8.2	Transportes remunerados
8.3	Transporte Escolar
9.	Diretrizes Gerais
9.1	Políticas Integradas de Mobilidade, Transporte e Uso de Solo



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

Estado de São Paulo

SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL



9.2 Criação de Redes de Infra Estrutura Verde

- 10. Propostas de Leis Referentes a Mobilidade Urbana.....
 - 10.1 Acessibilidade para Pessoas com Deficiência e/ou Mobilidade.....
 - 10.2 Vagas de estacionamentos.....
 - 10.3 Transposte Individual.....
 - 10.4 Transporte Cargas.....
 - 10.5 Transporte por Carroças
 - 10.6 Transporte Escolar Rural e Urbano.....
 - 10.7 Transporte Coletivo.....
 - 10.8 Regulamentação do Serviço de Táxi.....
 - 10.9 Regulamentação do Serviço de Mototaxi e Motofrete.....
 - 10.10 Uso de Caçambas em vias públicas.....
 - 10.11 Pedestres no Passeio Calçado.....
 - 10.12 Ciclistas.....
- 11. Segurança Viária.....
- 12. Gestão de Trânsito.....
- 13. Conclusão.....



1. APRESENTAÇÃO

Uma vez implementada, a Política Nacional de Mobilidade Urbana deve promover uma melhor relação das cidades com seus cidadãos, favorecer maior participação da sociedade na gestão da mobilidade local e regional e trazer mais qualidade de vida para todos.

A Atualização do **Plano de Mobilidade Urbana** é um instrumento norteador de planejamento de curto, médio e longo prazo que visa a melhoria do Plano de mobilidade urbana de Santa Cruz das Palmeiras aprovado no ano de 2018.

É composto por um conjunto de objetivos e metas que buscam estratégias, recursos materiais e recursos humanos que se engajem para uma efetiva transformação local visando o desenvolvimento da cidade de modo a satisfazer as necessidades de seus residentes.

Este instrumento deve ser construído a partir de uma relação essencial com o **Plano Diretor** da cidade, de modo a deixar claro o papel deste instrumento em relação ao desenvolvimento da cidade.

Não obstante, é de fundamental importância a identificação de pontos interligados, tais como uso do solo que está diretamente relacionado a qualidade **ambiental**, local e regional.

A Atualização do PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS, no qual são apresentados os dados atualizados, e um diagnóstico, elaborado a partir de estudos realizados pela AUTORIDADE MUNICIPAL DE TRÂNSITO, DIRETOR DO DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO, CHEFE DA SEÇÃO DE MEIO AMBIENTE, CHEFE DA SEÇÃO DE ENGENHARIA – no município de Santa Cruz das Palmeiras, no qual apontou as alternativas de medidas e políticas de mobilidade e



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

desenvolvimento urbano sustentável e a proposição de diretrizes gerais da mobilidade sem afetar o meio ambiente. Tem como base um conjunto de metas a serem atingidas cronograma de ações definidas para os próximos 20 anos.

A Atualização do Plano de Mobilidade Urbana tem como objetivo principal:

- Infra Estrutura do Distrito Industrial;
- Implantação da Via Marginal;
- Recuperação funcional do Anel Viário;
- Abertura da Avenida João Feltrin;
- Abertura da Avenida José Pedroso de Moraes; e
- Segurança e Mobilidade das Ruas Dr. Amaral, Av. Armando Penteado e Rua Luiz Avesani.

Esta atualização leva em conta a acessibilidade e o deslocamento seguro, visando o desenvolvimento Socio e Econômico do Município, sem deixar de lado os Portadores de Necessidades e o Meio Ambiente.

Destacamos também os:

- Sistemas de Transportes Coletivos de passageiros, Onibus, Vans, Mini vans e similares;
- Sistemas de transportes individuais de passageiros Taxi, Moto Taxi, Ubers e similares; e
- Serviços de Moto entrega e Moto Frete.

A prioridade continua sendo dos pedestres, portadores de necessidades especiais, ciclistas e o transporte escolar, de cargas e coletivo. Buscar a consolidação de um sistema viário urbano existente, confirmando a viabilidade e a prioridade da proposta de solicitação de recursos para a reestruturação e



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

Estado de São Paulo



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

implantação de projetos visando a mobilidade e o crescimento sustentável em um curto prazo.

Também foram atualizados estudos técnicos na área dos transportes de cargas, passageiros e alunos do sistema municipal de ensino no município, que apontou a necessidades de adequações na leis vigentes no município e implantação de políticas, afim de garantir a mobilidade deste sistema viário.

Continuam valendo nesta atualização, o acesso dos portadores de necessidades especiais com rapidez, segurança e autonomia ao interior das edificações públicas e privadas, dos espaços, equipamentos e mobiliário urbanos, dos serviços de transporte e dos sistemas de informação públicos, pela população em geral, em especial àqueles munícipes que possuam algum tipo de deficiência física, idosos ou com mobilidade reduzida, é um tema que já vem sendo tratada pelo poder público municipal, em obediência ao Plano Diretor, dando ênfase a importância do controle do projeto e construção de novas edificações e a exigência de requalificação de logradouros em vias públicas, praças, passeios públicos, loteamentos, espaços urbanos em geral e implantação de mobiliário urbano, tanto em projetos do Poder Público como da iniciativa privada, mediante Lei Municipal dispoendo sobre a construção e padronização dos passeios públicos e instituição do modelo de calçada padrão do Município de Santa Cruz das Palmeiras, sempre levando em conta os impactos ambientais e aprovação Comissão de Análises de Projetos Urbanísticos.



2. INTRODUÇÃO

Os indicadores gerais de mobilidade em Santa Cruz das Palmeiras, obtidos da Pesquisa Origem / Destino da Região Imediata de São João da Boa Vista mostram que o município apresenta comportamento similar ao das demais cidades da sua região.

Nos últimos 4 anos, Santa Cruz das Palmeiras teve um crescimento de 61,2% na frota de veículos, para um crescimento de apenas 13,5% da população. Isto deve ter se refletido em uma elevação da participação do modo individual motorizado.

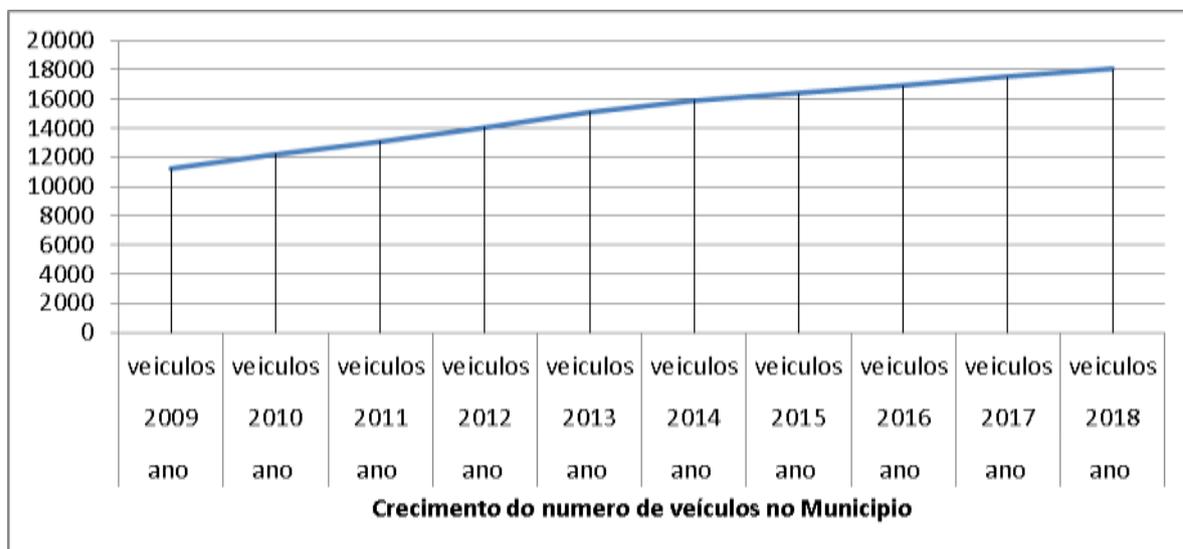


Grafico 01

O uso do transporte coletivo também cresceu, principalmente a partir do momento em que as tarifas deixaram de ser cobradas, e cio-se linha alternativas abrangendo 75% do bairros do município.

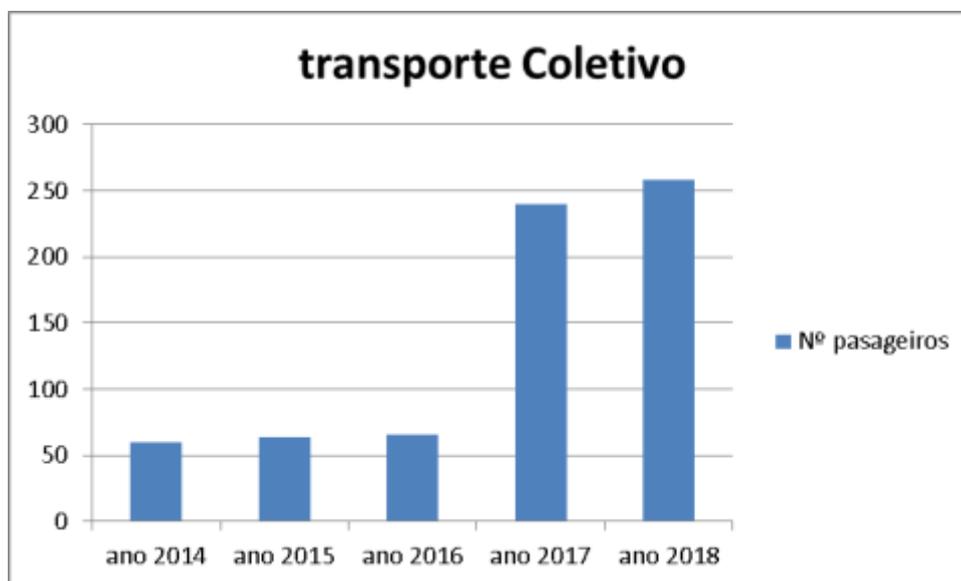


Grafico 02

A população do município praticamente se concentra na área urbana e em algumas comunidades rurais e considerando a evolução do perfil etário da população, a população de Santa Cruz das Palmeiras ainda apresenta tendência à expansão populacional urbana, é cada vez mais comum a migração da população rural para o município.

A economia de Santa Cruz das Palmeiras tem tido um crescimento pequeno, com destaque do setor de serviços e comércio.

Considerando as projeções utilizadas para a elaboração dos cenários de crescimento do Município de Santa Cruz das Palmeiras, é esperado um forte crescimento das viagens por automóvel, com destaque para as regiões Centrais e próximo aos novos Empreendimentos Comerciais fora do eixo central que se acentuam principalmente no Setor 4.

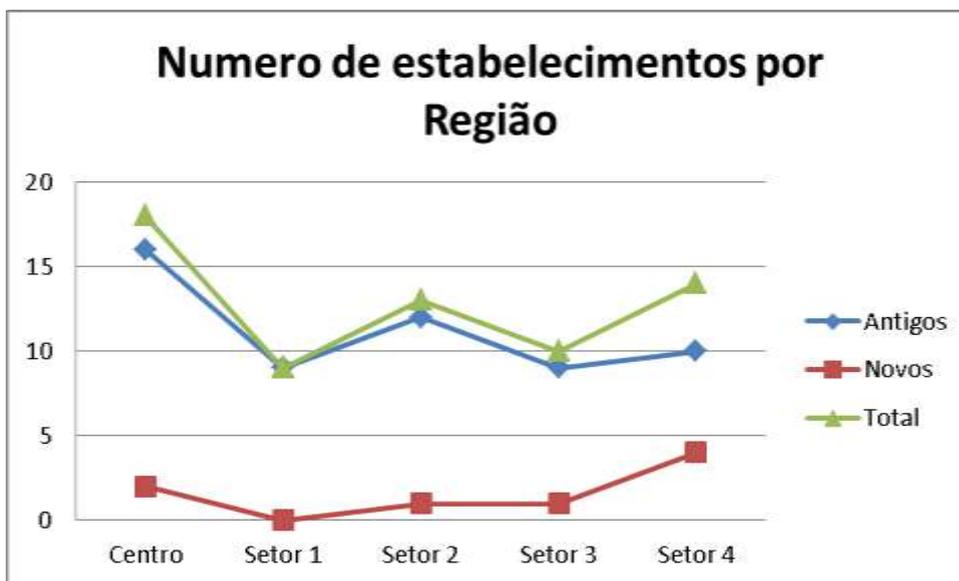


Grafico 03

A Setorização e localização de incidência de estabelecimentos, lembrando que para análise dos gráficos de crescimento de PGV (polo geradores de viagens) são levados em conta como estabelecimentos: Prédios Públicos, Estabelecimentos de Saúde e Ensino, Supermercados, Lojas de Grande Porte e Empresas de médio e grande porte do Município



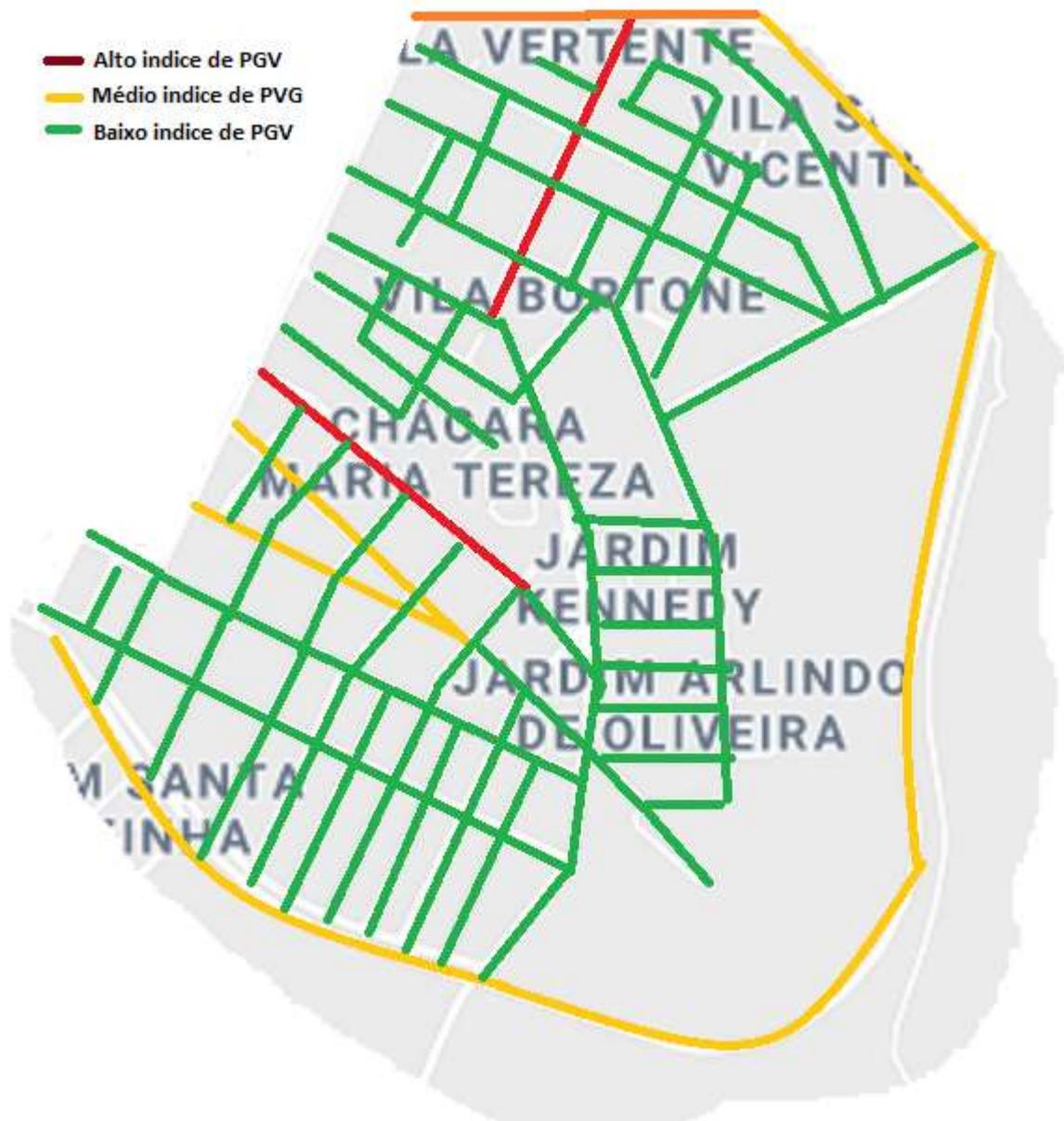
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

Estado de São Paulo

SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL



Imagem 02 Setor 1





PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

Estado de São Paulo

SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL



Imagem 03 Setor 2





PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

Estado de São Paulo

SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL



Imagem 04 Setor 3





Imagem 05 Setor 4



Condições atuais dos indicadores de mobilidade:

- Santa Cruz das Palmeiras tem apresentado um crescimento populacional em taxas razoavelmente normais para o seu porte;
- Perfil da população conta com boa participação de pessoas economicamente ativas;
- Crescimento econômico deve manter a taxa de motorização crescente, com aumento pronunciado da quantidade de viagens motorizadas e expansão no número de PGV, em especial no transporte individual (automóveis); e
- Expansão das áreas urbanizadas no atual padrão de grandes loteamentos principalmente nos Setores 2 e 3, existe ainda pedidos de extensão no perímetro urbano, sem contrapartida na expansão viária na escala da cidade e em um desenho urbano mais adequado ao favorecimento de opções de circulação (malha).



Diretrizes para reflexão:

Considerando as condições expostas acima, o prognóstico é de piora considerável das condições de circulação, com maiores deseconomias para a cidade e perda de qualidade de vida para a população.

.

3. Características do Município

Santa Cruz das Palmeiras está vinculada ao povoamento iniciado em 1870. Conta-se que Manuel Valério do Sacramento providenciou a construção de uma pequena capela, em 3 de maio de 1876, em louvor a Santa Cruz, numa parte de sua fazenda, próximo às palmeiras que eram abundantes naquela região.

O vilarejo que se formou ao redor da capela passou a ser chamado de Santa Cruz dos Valérios e progrediu com a construção de muitas casas. Foi elevado a freguesia do município de Casa Branca com o nome de Santa Cruz das Palmeiras em 10 de agosto de 1881.

Com a criação da vila, em 20 de março de 1885, houve um crescente desenvolvimento de Santa Cruz das Palmeiras. A riqueza do seu solo formado pela decomposição do basalto, popularmente conhecido como “terra roxa”, estimulou o desenvolvimento de inúmeras propriedades agrícolas e, principalmente, o crescimento dos cafezais, que somavam na época mais de quatro milhões de pés.

Em 20 de dezembro de 1905, o nome do município foi alterado para Palmeiras e, em 30 de novembro de 1944, voltou a ser chamado de Santa Cruz das Palmeiras.



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

Estado de São Paulo



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

Localiza-se a uma latitude 21°49'37" sul e a uma longitude 47°14'55" oeste, estando a uma altitude de 635 metros. Sua população estimada em 2018 era de 33.163 habitantes.

Sua principal vocação se resume na economia que é essencialmente agrícola. Algumas indústrias estão presentes, como por exemplo a Aviagem (criação de aves), S.Milanez (citricultura), Abeengoa Bio Energia e Ferrari Agro Ondustria ambas do ramo de (Açúcar e Álcool) entre outras.

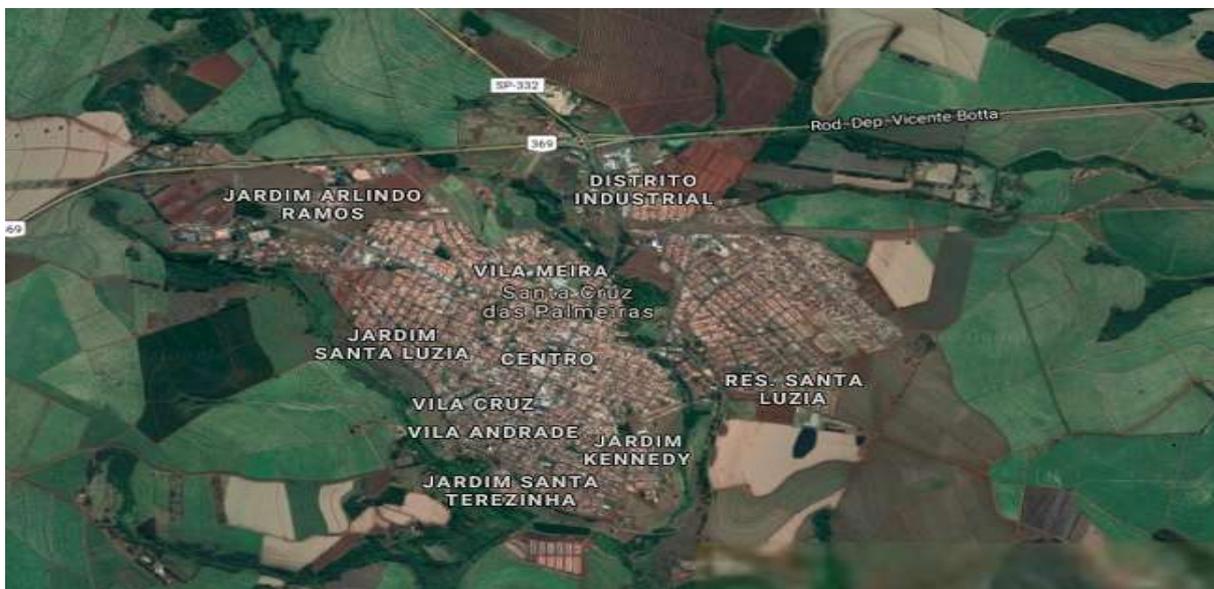


Imagem 6 – Vista de satélite do município de Santa Cruz das Palmeiras.

Segundo dados do IBGE, a população urbana estimada no ano de 2018 é de: 33.163; população rural: 812; população total: 33.975. A Tabela 1 apresenta a variação da população urbana, rural e total de Santa Cruz das Palmeiras desde 1960.



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

Estado de São Paulo



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

Tabela 1 – Variação da População Urbana, Rural e Total desde 1960.

Ano	Pop. Urbana	Pop. Rural	Pop. Total
1960	5.216	5.224	10.440
1970	8.565	4.435	13.000
1980	12.831	3.254	16.085
1991	19.356	2.463	21.819
1996	22.311	1.635	23.946
2000	24.029	1.527	25.556
2010	28.911	1021	29.932
2018 estimada	33.431	544	33.975

Santa Cruz das Palmeiras Número tem 9.500 casas e barracões construído, 2.601 terrenos, 881 empresas atuantes, com destaque para Sucro Alcooleiro e o comércio. Os principais produtos agrícolas são a cana-de-açúcar, a laranja e o café.

Santa cruz das Palmeiras conta com 09 (déis) instituições de saúde públicas, 01 (uma) público/privada e 09 (nove) privadas, destacando:

- Hospital e Maternidade Juca Ferreira (Publico /Privada);
- Pronto Socorro Municipal (Público);
- Hospital São Francisco (Privada);
- PAA Marcos Paulo Verotti Pedra (Público);
- UBS José Pedra Mendes (Público);
- UMI Unidade Maternal Infantil (Público);
- Centro de Saúde (Público);
- Ambulatório de Saúde Mental (Público);
- Academias da Saúde (Público); e
- Centro Odontológico (Público);



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

Estado de São Paulo



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

O município conta com 20 (vinte) estabelecimento de ensino, sendo 11 municipais, 6 estaduais e 3 particulares:

- EM "Amélia Ramos Stocco"
- EM "Prof Armida Leonora Pieri Traldi"
- EM "Maria José Gonzalez"
- Creche Escola Municipal Professora "Maria José Frisanco Mazzotti"
- Creche Escola Municipal Professor "Luiz Carlos Mendes Ramos"
- CIAI Centro Integrado de Atendimento Infantil "Professora Ana Maria de Oliveira"
- Centro Municipal de Educação "Pilar Arias Badra"
- EM "Pref Amadeu Luis Margutti"
- ETEC "João Elias Margutti"
- EM "Vereador José Deperon Filho"
- EM "Maria Aparecida Ungaretti"
- EM "Pio Borges Gonçalves"
- EE "Lauro Barreira"
- EE "Dr. Carlos Guimarães"
- EE "Prefeito Mário Avesani"
- EE "Profa Maria de Lourdes Nascimento Guerreiro"
- Escola Comunitária Anglo de Santa Cruz das Palmeiras
- CCIPG "Castelinho Objetivo"
- COC - Colégio Galileu
- UNIVESP

A administração do município, encontra-se situada a Praça Condessa Monteiro de Barros, 507, Centro, Telefone (19) 3672-9292, é composta pelos seguintes setores:

- Departamento de Administração: **Diretor Gilberto Corvino;**



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

Estado de São Paulo



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

- Seção Administrativa: **Chefe Adriano Donizeti Rosa;**
- Departamento de Saúde: Diretora **Cintia C. da Silva Santos;**
- Seção Médica: **Luiz Rafael B. de Camargo;**
- Seção de Arrecadação: **Chefe Demetrio Luiz Zandona;**
- Seção de Atendimento Odontológico: **Chefe Marcos C. dos Santos**
- Seção de Cultura e Turismo: **Chefe Adriano Mizael Gonçalves;**
- Seção de Esporte e Lazer: **Chefe Marco Antonio de Freitas;**
- Departamento de Educação: **Diretora Flavia Isabel Spósito;**
- Departamento de Finanças: **Diretor Anderson Reitano Ricardo**
- Seção da Guarda Municipal: **Chefe Luiz Antonio de Moraes;**
- Departamento de Compras: **Diretora Juliana Silva Santos;**
- Departamento de Ob, Via. e Serviços: **Diretor Wladimir D. Custódio;**
- Seção de Projetos: **Chefe Augusto Cesar Massafferro;**
- Seção de Tesouraria: **Chefe Aline Daniela da Ponte de Souza;**
- Seção de Transportes: chefe **Dulciana Valéria de Oliveira Martinatti;**
- Gabinete: **Chefe Célia Maria Belezi Floria;**
- Assessor de Recursos Hum.; **Assessora Renata Dallanezi Capelli .**

4. Diagnóstico

Este documento apresenta o PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS, no qual são apresentados os dados levantados, o diagnóstico, o prognóstico, as alternativas de medidas e políticas de Mobilidade Urbana, apresenta propostas com base nos cenários definidos a partir do diagnóstico e do prognóstico, que consistem em um conjunto de ações a serem atingidas, a fim de implantarmos um sistema viário voltado a Mobilidade Urbana e a Geração de novos polos de Empregos em harmonia com o Meio Ambiente. Também tomou como base o Plano Estratégico do Município (Lei Complementar nº 109) e estudos realizados pela equipe do SETRAM, ambos veem a substituir os planos anteriores apresentados em Audiências Públicas na Câmara Municipal.



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

A elaboração do Projeto dá ênfase a temas como Mobilidade Urbana e Acessibilidade, não só para condutores de veículos automotores, mas, principalmente, para os pedestres, ciclistas e portadores de necessidades especiais. Acatando propostas e sugestões encaminhadas ao SETRAM.

4.1 – O que diz o Plano Diretor Estratégico do Município

A Lei Complementar nº 109, de 10 de outubro de 2006, parcialmente alterado pela Lei Complementar nº 130, de 21 de dezembro de 2010, trata de temas relacionados à Mobilidade Urbana da seguinte forma:

- **Titulo I Capítulo II**, Dos objetivos gerais do Plano Diretor Estratégico : **Art. 7º** ,inciso III - O direito a uma cidade sustentável é entendido como o direito à infraestrutura urbana, ao transporte, aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações e inciso VII - é direito a universalização da mobilidade e acessibilidade.
- **Titulo I Capítulo III**, Da Política Urbana do Município: **Art. 9º**, inciso V - é uma das diretrizes a oferta de equipamentos urbanos comunitários, transportes e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população.
- **Titulo II Capítulo II Seção I**, Da educação: **Art. 17**, inciso IV – Implantar e acompanhar o programa de transporte escolar.
- **Titulo II Capítulo II Seção I**, Da Política Ambiental: **Art. 35**, inciso II - implantar parque linear ao longo dos córregos Feio e Pessegueiro, até 2016, dotado de equipamentos comunitários de lazer, inciso III - implantar ciclovia junto ao parque linear e um sistema cicloviário na cidade, e inciso X arborizar em processo contínuo, as vias públicas da cidade com espécies adequadas, até 2012.



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

- **Titulo II Capítulo II Seção II Subseção I, Da Urbanização e Uso do Solo: Art. 42**, inciso III – promover a distribuição de usos e do aproveitamento de solo de forma equilibrada em relação a infraestrutura, ao transporte e ao meio ambiente de modo a evitar a ociosidade ou sobre carga e otimizar os investimentos coletivos, **Art 44**, Das ações estratégicas da política da Urbanização e Uso do Solo: inciso IV - é uma das ações estratégicas implantar mobiliário urbano de qualidade em toda a cidade.
- **Titulo II Capítulo II Seção II Subseção III, Do Sistema Viário e Transportes: Art. 48**, são objetivos da política de circulação viária e de transportes: inciso I - priorizar o transporte coletivo ao transporte individual, inciso II - aumentar a acessibilidade e mobilidade da população, inciso III - proporcionar maior segurança e conforto aos deslocamentos de pessoas e bens, inciso IV - adequar o sistema viário, visando à sua estruturação e ligação interbairros, inciso V - ampliar e melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, portadores de deficiência especial e crianças **Art. 49**, são diretrizes: inciso I - a priorização do pedestre na ordenação do sistema viário, inciso II - adequação da oferta de transportes à demanda, criando uma segunda linha de transporte coletivo público.
- **Art. 50**, Do Sistema Viário e Transportes: inciso I - são ações estratégicas criar programa de adaptação dos logradouros para melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, portadores de deficiência especial e crianças, inciso II - implantar novas vias ou melhoramentos viários em áreas em que o sistema viário estrutural se apresente insuficiente, inciso III - estabelecer programa de recuperação e conservação do sistema viário, de forma a incorporar tecnologia que contribua para a melhoria da qualidade ambiental, inciso IV - restringir o tráfego de passagem de veículos de grande porte pelo centro da cidade e inciso V - fazer



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

Estado de São Paulo



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

adequação física e funcional da Avenida Dionísio Bortolotto, da Avenida Giacomo Luchetta, da Avenida Paulista, da Avenida Antônio Picolo, da Rua José Pedroso de Moraes, da Avenida Armando Penteado, da Rua João Feltrin, da Avenida Altino Silva e da Avenida Antônio Secundino de São José para exercerem a função de via perimetral ao centro.

Resumindo os estudos previamente desenvolvidos pela equipe do SETRAM de Santa Cruz das Palmeiras e o Plano de Mobilidade elaborado estão de acordo com as diretrizes do Ministério das Cidades e com o Plano Diretor Estratégico de Santa Cruz das Palmeiras, apresentam-se, nas imagens 7 e 8, planta geral da rede cicloviária proposta, cuja implantação está prevista em 5 etapas, sendo a primeira fase a ciclovia desenvolvida quando do Projeto de Readequação da Av. Armando Penteado, a segunda fase no Projeto de Readequação da Av. Constantino Stocco, terceira fase Projeto de Readequação da Av. XV de Novembro, quarta fase no projeto de adequação do anel viário e quinta fase projeto de adequação das Avenidas Brasil e Nossa Senhora Aparecido (ambos apresentados apresentado detalhadamente neste Plano de Mobilidade), a ligação destes trechos formaram o sistema sistema cicloviário.



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL



Imagem 8 – Sistema Ciclovitário: Detalhe das 5 etapas e do trecho já existente.

Trecho Já existente: Cor vermelha

Etapa 1: Cor verde

Etapa 2: Cor azul

Etapa 3: Cor roxa

Etapa 4: Cor Amarela

Etapa 5: Cor laranja

4.2 – Audiência Pública

Foram realizadas duas audiências públicas, uma no ano de 2015 e outra no ano de 2018, ambas na Câmara Municipal, para discutir assuntos relacionados ao Projeto de Lei de Mobilidade Urbana a ser enviado à Câmara Municipal de Santa Cruz das Palmeiras, nos termos do parágrafo 3º do artigo



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

24 da Lei Federal nº 12.587/12. O conteúdo e lista de presença, encontra-se disponível na Prefeitura Municipal”.

Será marcada uma nova audiência para discutir assuntos relacionados ao Projeto de Lei de Mobilidade Urbana antes do mesmo ser encaminhado para votação.

4.3 – Situação atual e futuros projetos relacionados a Mobilidade Urbana

Mobilidade Urbana é um assunto que vem sendo tratado como prioridade pela autais administrações, cabe destacar o que já vem sendo feito e os projetos a serem desenvolvidos e aplicados no futuro.

I. Prefeita Rita de Cássia Peres Zanatta assina o convênio para a municipalização do trânsito.

No dia 06 de março de 2014, a prefeita esteve em São Paulo, na Secretaria da Segurança Pública, assinando o convênio de municipalização do trânsito. O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), entre muitas inovações, introduziu o conceito da municipalização do trânsito, ou seja, a integração do município ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT). Dessa forma, os municípios adquirem a responsabilidade sobre o trânsito da cidade, através da criação do Órgão Executivo Municipal de Trânsito. Com a assinatura do convênio, a prefeitura torna-se responsável pelo planejamento, projeto, operação, fiscalização e educação de trânsito, não apenas no perímetro urbano, mas também nas estradas municipais. Assume também questões relacionadas ao pedestre, à circulação, ao estacionamento, à parada de veículos e à implantação da sinalização, atendendo de forma direta as necessidades da comunidade. Além da competência para o gerenciamento do trânsito adequando-o à forma que lhe for mais conveniente, o município é contemplado com as seguintes vantagens: aumento de receitas, melhoria da qualidade do trânsito urbano e, conseqüentemente, melhoria da qualidade de vida da população, redução dos



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

custos hospitalares com a redução de acidentes, formação mais adequada dos alunos de escolas municipais como usuários de trânsito e abertura de novos empregos para a população (guardas municipais ou agentes de trânsito e auxiliares administrativo).

II. Início da atividades do SETRAM (Setor de Trânsito Municipal) em Santa Cruz das Palmeiras.

Em agosto do mesmo ano, Santa Cruz das Palmeiras se torna uma das primeiras cidades da região a municipalizar o trânsito. Com estrutura montada, e treinamento adequado, pois, no início do ano quatro guardas municipais e um auxiliar administrativo passaram por um intensivo curso para este fim. Também foram firmados convênios com a PRODESP, contratação de uma empresa para fornecimento do Sistema de Gerenciamento de Infrações. Depois de tudo pronto, inclusive com toda a documentação necessária, foram iniciados os trabalhos do SETRAM.

III. Comandante e Guardas municipais fazem curso de agente de trânsito.

Em janeiro de 2014, com a municipalização do trânsito em Santa Cruz das Palmeiras, alguns Guardas Municipais passaram a fiscalizar e multar motoristas infratores. Estes Guardas Municipais participaram do curso realizado pela empresa Tektrans do Brasil, especializada em municipalização do trânsito. O curso foi ministrado na cidade de Engenheiro Coelho e na cidade de Conchal, e teve como instrutor o analista técnico de projetos e municipalização de trânsito, Marcelo Luis Purcelo. No dia 04 de fevereiro, os Guardas Municipais que participaram deste curso fizeram uma prova na ETEC "João Elias Margutti", onde foram aprovados e designados nas seguintes funções: Autoridade de Trânsito, Comandante da Guarda Mario Jesus Marcianta; Agentes de Trânsito, Guardas Municipais Lorival Pereira de



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

Oliveira, Marcelo Teixeira, Rodrigo Gonçalves e Valdir Heleno Bueno dos Santos.

IV. Instalação da sede do SETRAM

Foi instalada na Base da Guarda Municipal a sala do SETRAM. (Setor de Trânsito). Com mais essa ação da Administração 2013/2016, a população ganhará mais segurança e a fiscalização contra motorista infratores será maior, pois, além da Polícia Militar, a Guarda Municipal estará sempre disponível para ajudar a população.

V. Prefeitura inicia a primeira etapa do recapeamento do Jardim Santa Luzia.

No dia 03/04, a Prefeitura Municipal iniciou a primeira etapa da obra de recapeamento asfáltico do Jardim Santa Luzia. Na primeira etapa serão recapeados 6.171,16 m². As ruas beneficiadas serão: Pedro Bisio, Santo Tuon, João Muraroli, Antonio Monelli, Rubéns Malvestiti e Rosa Maronesi Bisai. O convênio assinado com a Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Regional, do Governo Estadual, foi de R\$ 116.200,47 (R\$100.000,00 recursos estaduais e R\$16.200,47 recursos municipais). A Administração já está em busca de mais recursos para o início da segunda etapa e, assim, recapear todas as ruas do Jardim Santa Luzia.

VI. Prefeita assina convênio de R\$100 mil para o recapeamento asfáltico do Bairro "Santa Luzia".

No dia 04 de dezembro, ainda no Palácio dos Bandeirantes, a prefeita assinou um convênio de R\$100 mil para o recapeamento asfáltico do Bairro "Santa Luzia". Preocupada com a melhoria de infraestrutura do Município, a Administração Pública continua em busca de mais recursos para recapear mais bairros da cidade. Em breve, os buracos causados pela chuva e pelo intenso trânsito de veículos não existirão mais, e os moradores do bairro "Santa Luzia" sentirão a diferença na qualidade das ruas.



VII. Administração solicita R\$500 mil para recapeamento asfáltico.

No dia 02 de agosto, a prefeita, vice-prefeito, presidente da Câmara, vereadores e imprensa estiveram reunidos na Câmara Municipal de Santa Cruz das Palmeiras com o deputado federal Guilherme Campos (PSD). A reunião teve como principal objetivo o pedido de mais recursos financeiros para as mais variadas áreas. Na ocasião, a prefeita e o vice-prefeito entregaram ao nobre deputado um ofício pedindo R\$500 mil para serem investidos na pavimentação asfáltica do centro da cidade. A atual administração já realizou operação tapa-buracos e recapeou várias ruas da cidade, e está ciente que precisa de mais recursos para continuar o trabalho de recapeamento no centro e em várias ruas e avenidas da cidade. Incansável na busca de recursos, a administração 2013/2016 espera que o deputado federal, Guilherme Campos interceda junto ao governo federal e que a verba de R\$500 mil venha o mais rápido possível para nosso município.

VIII. Prefeitura continua com o recapeamento asfáltico nas ruas da cidade.

A administração pública de Santa Cruz das Palmeiras já recapeou varias vias do município. Incansável na busca de recursos financeiros, a administração pretende acabar com os buracos nas ruas da cidade. O problema é bem conhecido por todos, pois atinge todas as cidades do país. O fluxo de veículos vem aumentando dia a dia e a ação do tempo é implacável com a manta asfáltica, causando, assim, os buracos que atormentam os motoristas. Dessa vez, foi a Rua Beatriz que ganhou uma nova pavimentação asfáltica em toda sua extensão. Os moradores e os motoristas já sentem a diferença e em breve mais ruas receberão uma nova pavimentação asfáltica.

IX. Continua o recapeamento asfáltico em ruas de Palmeiras.



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

Preocupada com a melhoria de infraestrutura do Município, a Administração Pública iniciou a segunda etapa do recapeamento asfáltico do Jardim São Carlos. Os moradores do bairro já sentiram a grande diferença na qualidade das ruas. Os buracos causados pela chuva e pelo intenso trânsito de veículos não existem mais. Em breve, mais bairros ganharão esse importante serviço.

X. Continua a construção de calçadas em rua e avenidas da cidade.

A Administração Pública realizou um levantamento e constatou a falta de calçadas em algumas avenidas e ruas da cidade, sobre responsabilidade da prefeitura municipal. Para garantir à população mais segurança e acessibilidade de pessoas com necessidades especiais, a Administração está construindo calçadas em vários bairros da cidade. Já foi construída a calçada na Avenida Altino Silva, próximo à Escola Municipal "Pio Borges", e está sendo construída a calçada na Avenida Nossa Senhora Aparecida, próximo à Associação de Proteção e Assistência à Infância (APAI). A prefeitura municipal está fazendo sua parte, faça você também a sua, conserve sua calçada sem obstáculos e buracos para que a população possa usufruir o direito de ir e vir.

XI. Administração inicia a construção de calçadas na Escola Municipal "Pio Borges".

Nas últimas semanas, a prefeita, o vice-prefeito, a diretora de Educação, e a diretora de Planejamento, estiveram reunidos com a população em vários bairros da cidade. Nas reuniões foram esclarecidas muitas dúvidas e atendidos os pedidos da população. Os resultados das reuniões já começaram a aparecer. Na reunião realizada na Escola Municipal "Pio Borges", um dos pedidos foi a construção de calçada na Av. Altino Silva, ao redor da escola, pois pais e alunos precisavam dividir a avenida com o grande número de veículos que transitam no local. A administração 2013/2016, preocupada em prestar um serviço de excelência à população, já iniciou as obras e, em



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

poucos dias, a calçada estará pronta, garantindo total segurança a quem trafega pelo local.

XII. Prefeitura inicia a primeira etapa do recapeamento da área central.

No início de Fevereiro do ano de 2017, a Prefeitura Municipal iniciou a primeira etapa da obra de recapeamento asfáltico da área central. Na primeira etapa foram recapeados 7 vias. As ruas beneficiadas Foram: Parte da Av. XV de Novembro, Parte da Coronel Penteado, parte da Campos Salles, Parte da Prudente de Moraes, Parte da Dr. Alcebiades, Parte da Rua Dr. Brito Pereira, Rua Aurora Henrique Posse.

XIII. Prefeitura licita de R\$200 mil para o recapeamento asfáltico do Bairro "Jardim São Carlos".

Em março a Prefeitura preocupada com a melhoria de infraestrutura do Município, a Administração Pública firmou convenio para a Terceira etapa do recapeamento asfáltico do Jardim São Carlos.

XIV. Municipio implanta a sinalização horizontal e reforma da sinalização vertical.

Dando sequencia no mês de maio foi dado inicio a melhorias de infraestrutura do Município, a Administração Pública contratou uma empresa para auxiliar o Setor de Sinalização no Município.

XV. Expedição de OIS pela Caixa Economica Federal para inicio do recapeamento no Bairro "Jardim das Palmeiras"

No mês de setembro foram expedidas OIS para o recapeamento será realizado em duas etapas e contemplara as vias do bairro em pior estado de conservação.



XVI. Prefeitura licita de R\$175 mil para o recapeamento asfáltico das ruas "João Zanolli e Vicente Zanella.

Novembro, Prefeitura licita R\$ 175 mil para recapeamento, O trecho a ser recapeado sera de aproximadamente 5993,00m².

XVII. Prefeitura licita de R\$100 mil para o recapeamento asfáltico da rua "João Pessoa".

Ainda no mês de novembro, Preocupada com a melhoria de infraestrutura do Município, a Administração Pública firmou convenio para o recapeamento asfáltico da Rua João Pessoa, serão recapeados um trecho de 3.426,99 m².

XVIII. Prefeitura licita de R\$600 mil para o recapeamento asfáltico do Bairro "Jardim São Carlos".

Em maio do ano de 2018, Preocupada com a melhoria de infraestrutura do Município, a Administração Pública firmou convenio para a Quarta etapa do recapeamento asfáltico do Jardim São Carlos.

XIX. Prefeitura Formaliza Convênio de R\$ 81 mil para o recapeamento asfáltico do Bairro "Jardim Arlindo de Oliveira" e Convênio de R\$ 1 milhão para o recapeamento asfáltico dos Bairros "Vila Santa Cruz, Asa Dedini Ometo, Arlindo de oliveira e São Carlos".

Dando sequencia a melhoria de infraestrutura do Município, ainda no mês de maio, a Administração Pública Formalizou um convenio para o recapeamento do Jardim Arlindo de Oliveira e um convenio para o recapeamento dos Bairros "Vila Santa Cruz, Asa Dedini Ometo, Arlindo de oliveira e São Carlos".

XX. Prefeitura adere ao Movimento Paulista para Redução de Mortes no Transito.



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

Estado de São Paulo



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

Preocupados com os riscos de acidentes no trânsito, a nova administração assume e no início do mês de agosto de 2019, de imediato já adere ao Movimento Paulista para Redução de Mortes no Trânsito, realiza levantamento e mapeamento de áreas de risco.

XXI. Prefeitura da inicio a reforma da sinalização vertical

Em setembro de 2018, due inicio a troca das placas no município, a principio a cidade foi mapeada em 5 regiões e as trocas foram programadas de acordo com um cronograma, visando uma politica de contenção de gastos, 90 % das placas trocadas foram reformadas e reutilizadas pela própria equipe do SETRAM.

XXII. Prefeitura desenvolve projeto junto ao DETRAN –SP, visando convênio de R\$ 426.000,00.

No início do mês de janeiro de 2019, após reunião com o Prefeito Municipal **José Cecentino Bussaglia**, da se o pontapé inicial no projeto, com a formação da equipe técnica visando convenio com o DETRAN para implantação do projeto de Segurança Viária (Movimento Paulista para Redução de Mortes no Trânsito).

XXIII. Operações em conjunto com a Policia Militar.

A partir do segundo semestre de 2018, operações de Fiscalização de Trânsito realizadas pelo SETRAM e a Policia Militar do Estado de São Paulo estão cada vez mais comuns no município, e já proporcionão ótimos resultados um deles é a redução de aproximadamente 35,9% no numero de acidentes.

5. – Resumo da municipalização e sugestões enviadas à Prefeitura Municipal



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

Estado de São Paulo



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

Desde o início da municipalização do trânsito até o momento foram realizadas onze campanhas educativas, atingindo praticamente 80% da rede municipal de ensino, e 75% dos condutores de veículos no município.

Também foram construídas novas rotatórias, canalizadores de fluxo, recapeamento de e sinalização horizontal de vias.

Porém os resultados mais significativos foram na redução do número de acidentes no município, segundo dados da Polícia Militar. Conforme apresentados abaixo, podemos absevar uma redução de aproximadamente 35 % no número total de acidentes de trânsito em Santa Cruz das Palmeiras, principalmente se levarmos em conta que o número de veículo da frota municipal aumentou

Planilha 01

COM VÍTIMA													
TIPO/DATA	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
2014	4	0	4	0	2	3	6	3	4	4	9	0	39
2015	3	5	3	2	0	2	2	4	1	2	2	3	29
2016	1	1	1	0	6	0	1	0	4	1	2	0	17
2017	1	1	1	1	4	3	2	2	5	1	3	0	24
2018	4	1	1	2	3	0	2	1	0	0	1	2	17

Planilha 02

SEM VÍTIMA													
TIPO/DATA	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
2014	6	0	5	0	8	8	7	6	6	6	3	9	64
2015	7	1	5	6	0	4	7	6	3	2	10	7	58
2016	3	5	2	5	9	7	9	8	3	4	6	0	61
2017	6	4	4	7	4	6	5	3	1	5	6	0	51
2018	7	2	8	6	3	2	7	4	2	1	4	3	49

Planilha 03

ACIDENTES TOTAL 2014/ 2015/ 2016/ 2017/2018													
TIPO/DATA	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
2014	10	0	9	0	10	11	13	9	10	10	12	9	103
2015	10	6	8	8	0	6	9	10	4	4	12	10	87
2016	4	6	3	5	15	7	10	8	7	5	8	0	78
2017	7	5	5	8	8	9	7	5	6	6	9	0	75
2018	11	3	9	8	6	2	9	5	2	1	5	5	66



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

Estado de São Paulo



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

Uma das principais sugestões encaminhadas à Prefeitura Municipal são com relação a lombadas irregulares, em companhia do Sr. Gilberto Corvino antigo COMUTRAN e atual Diretor Administrativo da prefeitura, fizemos um levantamento em toda a cidade de Santa Cruz das Palmeiras e chegamos a conclusão de que serão retiradas 41 lombadas. Em alguns locais em que as mesmas são consideradas de extrema importância serão instaladas faixas elevadas de pedestres conforme padrão do CONTRAN e Imagens abaixo:



Imagem 9 – “Faixa Elevada de Pedestres”:



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL



Imagem 10 – Padronização da : “Faixa Elevada de Pedestres” 1 m X 2 m X 1 m.

Outra sugestão importante foi a melhora da sinalização vertical e horizontal, além de melhorias na da rodovia SCP 040 – Dr. Pedro Duarte. Trata-se de uma vicial que liga varias fazendas, sítios e uma indústria Agrícola ao município.

Em vistoria realizada constatou-se a urgência em melhorar a sinalização na via, para tal foi proposto a representantes desta indústria uma parceria que encontra-se em analise por ambas as partes.

Estudos Tecnicos apontaram um valor aproximado de R\$ 68.200,00 para a realização das melhorias necessárias na via.



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

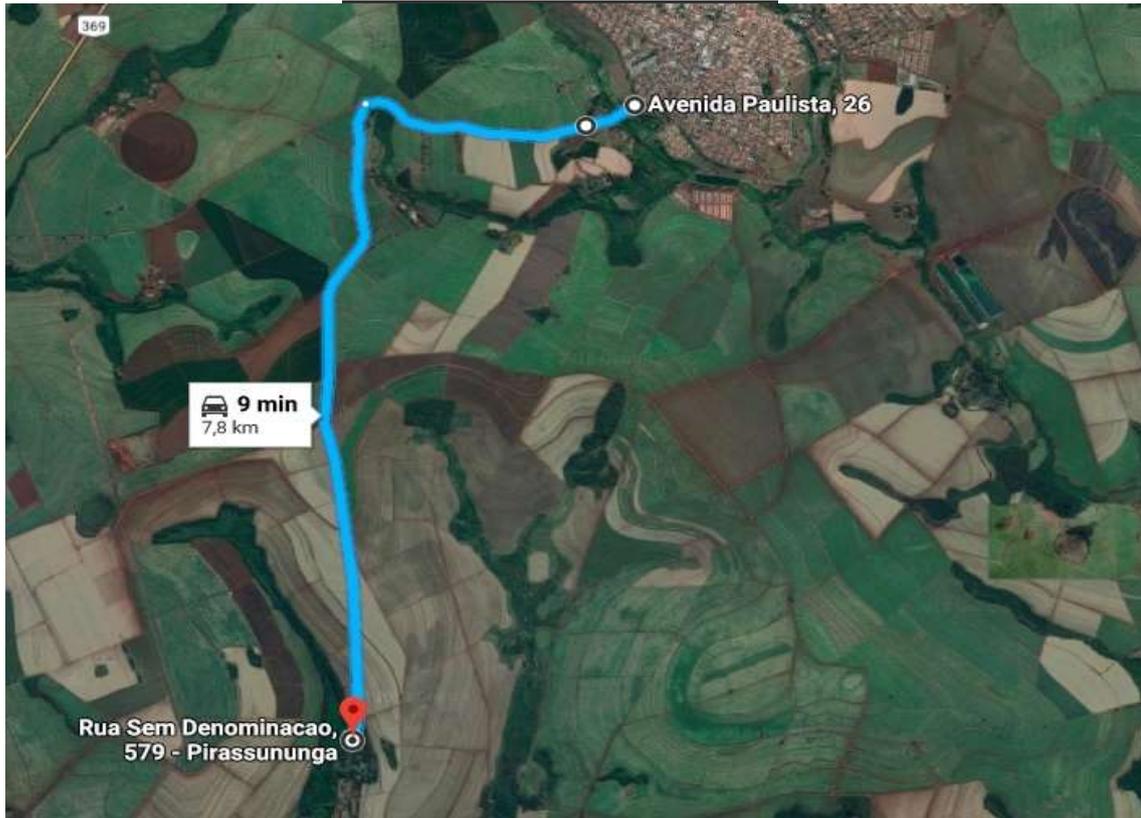


Imagem 11 – SCP 040 Vicinal Dr. Pedro Duarte.



Imagem 12 – SCP 040 Vicinal Dr. Pedro Duarte.



Imagem 13 – SCP 040 Vicinal Dr. Pedro Duarte.

6. Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

A Política Nacional a que se refere o **caput** deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

6.1 A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- I - acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
e
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

6.2 A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

- III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
- VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.
- VIII - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

6.3 A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

6.4 Estudos Técnicos e Aplicações Estatísticas

O estudo técnico e a análise dos dados são fundamentais de extrema importância para a análise dos principais polos de atração e de produção de viagens, para o mapeamento e o zoneamento do município e a avaliação das principais rotas utilizadas pelos munícipes ao se deslocarem em uma cidade. Sendo assim os estudos técnicos devem conter todas as informações relativas



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

ao Tráfego de veículos, pedestres e ciclistas, afim de otimizar a infraestrutura de transporte e melhorar o desempenho do tráfego de veículos e acessibilidade. Estes estudos permitem uma análise detalhada e o resultado desta avaliação e melhoria das condições atuais da mobilidade urbana e o estabelecimento de prioridades e diretrizes de intervenção.

Importante levarmos em conta os dados do Departamento Municipal de Ensino, com estes dados, pode ser obtida uma listagem com todos os estabelecimentos de ensino, com nomes, endereços e informações referentes ao número de matrículas escolares de cada estabelecimento, para cada nível de ensino (Infantil, Fundamental, Médio, Educação Profissional e Superior) e utilizarmos como parâmetros no desenvolvimentos de projetos.

Estes estudos são fundamentais para análises pontuais, referentes ao trânsito próximo às Escolas e ao seu entorno, como, por exemplo, para verificação do atendimento por transporte público, para análise da condição das calçadas e para análise de acidentes, sinalização viária e acessibilidade e mobilidade urbana na região.

No geral os estudos técnicos e o banco de dados gerados, facilitam quanto a localização exata dos endereços dos estabelecimentos comerciais, industriais e de serviços, obtida com os estudos de campo e o apoio de departamentos da Prefeitura Municipal. Também devem ser cruzados os dados da Saúde, Transporte, Assistência Social e Meio Ambiente.

7. Instrumentos Legais

7.1 Pedestres

Foi realizado um estudo em que foi constatado que a porcentagem das travessias de pedestres da rede viária principal que são adaptadas e atendem



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

aos padrões de conforto e segurança para pessoas com necessidades especiais e restrições de mobilidade ainda é insuficiente para atender a demanda, Encontramos ainda em Santa Cruz das Palmeiras muitos passeios calçados fora dos padrões exigidos e sem as rampas de acesso em sua maioria fora do padrão de acordo com os parâmetros estabelecidos pela legislações vigentes nos âmbitos federais e municipais.

7.2 Passeio Calçado

As calçadas devem possuir dimensões necessárias para o deslocamento dos pedestres, bem como permitir a passagem de portadores de necessidades especiais em cadeira de rodas, e, ainda, reservar espaço para o plantio de árvores com o intuito de amenizar a caminhada em locais de temperaturas elevadas e/ou instalação de mobiliário urbano. Quanto ao plantio de árvores nas calçadas, além da redução de insolação direta, pode ser útil para a redução de poluição atmosférica e sonora e melhoria da paisagem local.

O nível de serviço de uma calçada depende dos seguintes fatores: segurança, que se refere à possibilidade de conflitos entre pedestres e veículos sobre as calçadas; manutenção, que indica os aspectos de qualidade do piso, que facilitam ou prejudicam o ato de caminhar; seguridade, que está relacionada com a vulnerabilidade dos pedestres a assaltos e agressões; largura efetiva, que avalia a largura suficiente para o fluxo de pedestre; atratividade, que está relacionada com os aspectos estéticos e com os atributos visuais do ambiente.

7.3 Vias Públicas

As características da via, o seu dimensionamento e as medidas de fiscalização do trânsito influenciam a velocidade adotada pelos veículos motorizados e, portanto, a segurança dos deslocamentos a pé e de bicicleta, pois a vulnerabilidade de pedestres e ciclistas é diretamente proporcional à velocidade dos veículos motorizados.



7.4 Ciclistas

Para possibilitar e estimular a locomoção a pé ou de bicicleta é necessário que Santa Cruz das Palmeiras ofereça infraestrutura compatível com as necessidades dos pedestres e ciclistas. Infelizmente, mesmo nos municípios que têm programa específico para os passeios públicos, são observadas as dificuldades de manutenção de toda a rede em condição satisfatória. Além disso, a falta de uma infraestrutura adequada à circulação de ciclistas pode levá-los a utilizar indevidamente os passeios públicos, situação observada com frequência em cidades de pequeno porte.

Ainda que deva ser considerada a segurança dos ciclistas, pois é comum que utilizem as calçadas não permitido e existe legislação municipal que proíbe tal prática, existem vias destinadas à circulação de bicicletas, como o próprio Código de Trânsito Brasileiro enfatiza, que são as Ciclo Vias e Ciclo Faixas . Portanto, políticas deve o município construir Ciclo Vias e Ciclo Faixas e incentivar o tráfego de bicicletas em ciclovias e ciclofaixas com estas medidas resolve também a segurança dos pedestres que hoje compartilham o passeio calçado com ciclistas.

7.5 Condutores e Transporte de Passageiros

O Sistema viários e o sistema de transporte de passageiros hoje em dia não atende a demanda do município e devido a falta infraestrutura adequada aos deslocamentos de pedestres, ciclistas e condutores de veículos, são de responsabilidade do município e contribuem para a geração de conflitos entre veículos e pedestres, causando alguns acidente. Mas podem ser estudadas alternativas, a exemplo do que já existe em algumas cidades no Brasil e no exterior, dando ênfase a projetos como Ciclo Vias, Ciclo Faixas, Pistas de Caminhadas em áreas sem conflito com veículos e educação de todos.



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

Atualmente em Santa Cruz das Palmeiras existe uma lei que padroniza os passeios calçados Lei Municipal nº _____ e uma outra que padroniza as vias Públicas Lei Municipal _____, houve algumas adequação das vias para o atendimento do transporte motorizado, o que influenciou e muito na circulação por modos não motorizados, em razão do estreitamento de calçadas, da retirada de árvores e abertura de novas ruas. Recentemente, tem se notado a preocupação dos órgão competentes com a construção e a manutenção dos passeios calçados e novas vias, hoje em dia existe uma comissão para análise e aprovação de novos projetos no município e um dos membros é a Autoridade Municipal de Trânsito, o que vem contribuindo para a construção e padronização dos passeios públicos e vias do Município.

Existem também legislações específicas que determinam que os responsáveis por imóveis edificados ou em processo de solicitação de Alvará de Construção, lindeiros a vias ou logradoures públicos, dotados de guias e sarjetas, são obrigados a construir os respectivos passeios na extensão correspondente de sua testada e a mantê-los sempre em perfeito estado.

Estabelecem que a execução, manutenção e conservação dos passeios, bem como a instalação, nos passeios, de mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura, vegetação, sinalização, entre outros permitidos por lei, deverão seguir os princípios:

- acessibilidade: garantia de mobilidade e acessibilidade para todos os usuários, assegurando o acesso, principalmente, de idosos e pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;
- segurança: os passeios, caminhos e travessias deverão ser projetados e implantados de forma a não causar riscos de acidentes, minimizando-se as interferências decorrentes da instalação do mobiliário urbano,



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

equipamentos de infraestrutura, vegetação, sinalização, publicidade, tráfego de veículos e edificações;

- desenho adequado: o espaço dos passeios deverá ser projetado para o aproveitamento máximo dos benefícios, redução dos custos de implantação e manutenção, respeitando as especificações das normas técnicas pertinentes e do Código de Trânsito Brasileiro – CTB;
- continuidade e utilidade: o passeio deverá servir como rota acessível ao usuário, contínua e facilmente perceptível, objetivando a segurança e qualidade estética, garantindo que a via e o espaço público sejam projetados de forma a estimular sua utilização, bem como facilitar os destinos.

Estabelecem que a Prefeitura do Município de Santa Cruz das Palmeiras promoverá a orientação e divulgação das normas estabelecidas e que a partir da data de publicação, todos os processos de construção emitidos no município terão sua análise submetida ao conteúdo da lei. Destacam, também, que as associações e sociedades representativas de pessoas portadoras de deficiência têm legitimidade para acompanhar o cumprimento da Lei.

7.6 Acessibilidade

As diretrizes quanto à acessibilidade têm por objetivos gerais: aperfeiçoar e ampliar a acessibilidade no Município de Santa Cruz das Palmeiras, entendida acessibilidade como a possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança, autonomia e rapidez, das edificações públicas e privadas, dos espaços, equipamentos e mobiliário urbanos, dos serviços de transporte e dos sistemas de informação públicos, pela população em geral, em especial por pessoas portadoras de deficiência física, idosos ou com mobilidade reduzida.



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

No que diz respeito à Legislação Municipal, recomenda-se aperfeiçoar e ampliar a acessibilidade às edificações públicas e privadas, mediante a adequação da legislação municipal às exigências da legislação federal referentes à aprovação de projetos de construção, reforma e ampliação, e ao licenciamento de atividades comerciais e de prestação de serviços.

Deve-se aperfeiçoar e ampliar a acessibilidade nos passeios, mediante a adequação da legislação municipal que regulamenta a construção e reforma dos passeios, bem como as intervenções das concessionárias. Os mecanismos e os procedimentos de aplicação da legislação federal e municipal na aprovação de projetos, na fiscalização e na informação à população também podem ser aperfeiçoados.

Outras ações necessárias são a ampliação da autonomia, segurança e rapidez na circulação de pessoas com deficiência e idosos, dotando-se as vias públicas de estacionamento exclusivo em locais priorizados e de acordo com a legislação pertinente, e a ampliação da autonomia, segurança e conforto das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida na circulação sobre os passeios, mediante a realocação de mobiliário urbano com localização inadequada, o aperfeiçoamento da fiscalização e a adequação da legislação.

Os equipamentos urbanos municipais devem permitir a acessibilidade aos equipamentos administrativos, sociais e de uso coletivo, através da implantação de infraestrutura nas edificações que permitam o acesso e utilização por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, de acordo com a legislação federal e normas técnicas específicas.

Quanto à acessibilidade ao transporte coletivo, além da necessária adaptação da frota (veículos com elevadores, cintos de segurança e trava para cadeiras de roda e capazes de transportar deficientes visuais acompanhados de cão-



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

guia) e dos terminais (reforma de banheiros, calçadas e sinalização visual e tátil), é importante ressaltar que a acessibilidade no transporte urbano e a operação do sistema com qualidade dependem, também, do atendimento prestado pelos motoristas e cobradores às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. A Prefeitura Municipal de Santa Cruz das Palmeiras, deve incentivar o treinamento desses profissionais no atendimento a pessoas com deficiência durante as operações de transporte.

Deve ser ampliada a acessibilidade nos passeios, melhorando a sua qualidade mediante a construção ou reforma do pavimento e rotas acessíveis. Com relação ao plantio de novas árvores, a Seção de Meio Ambiente deve definir as espécies arbóreas que podem ser utilizadas, em função das características do local: uso e ocupação, existência de árvores antigas e sua espécie, posicionamento da fiação elétrica. Como diretriz de arborização viária para novos plantios, adota-se a especificação de espécies arbóreas nativas com raízes pivotantes que não danifiquem a pavimentação dos passeios e da pista de rolamento, bem como as redes subterrâneas de serviços públicos (galerias de águas pluviais, redes de abastecimento de água, energia elétrica e telecomunicações).

A reconstrução de passeios em determinadas vias, cuja arborização foi implantada há mais de 15 anos, apresenta dificuldades em função das espécies que possuem raízes expostas, sendo que sua poda prejudicaria a estabilidade da árvore. Esta situação inviabiliza o nivelamento do passeio quando da execução de obras de reconstrução ou manutenção parcial tanto por parte do Município, quando da realização de obras de revitalização de vias, quanto por parte dos proprietários de imóveis.

As instituições de atendimento a pessoas com deficiência demandam especificidades quanto à instalação de sinalização semafórica. No entorno das



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

instituições de atendimento à pessoa com deficiência mental, é relevante a ampliação do tempo de travessia como item de segurança. Nas imediações das unidades de atendimento a pessoas com deficiência auditiva é importante a instalação de semáforos com porta-focos para pedestres, pois ao reforçar o aspecto visual da sinalização, este equipamento amplia a segurança para a travessia. No entorno das unidades de atendimento a pessoas com deficiência visual é de vital importância a instalação de semáforos sonorizados.

A circulação de pedestres, em especial de pessoas com deficiência, mobilidade reduzida e idosos, com segurança e autonomia, nas vias centrais e de bairros com maior fluxo, depende também do tempo de travessia definido na operação dos semáforos. Recomenda-se a adoção de uma velocidade de 1 m/s para o pedestre realizar a travessia, considerando-o idoso, critério já adotado em capitais de estados brasileiros.

A legislação vigente estabelece que todas as edificações destinadas ao comércio ou prestação de serviço, com mais de 100 m², devem possuir estacionamento na área interna do lote com vagas exclusivas para pessoas com deficiência, sendo que a quantidade mínima destas vagas deve atender à legislação federal. Entretanto, faz-se prioritária a demarcação de vagas exclusivas para pessoas com deficiência na via pública.

As normas estabelecidas em legislação municipal e os procedimentos adotados pela gestão pública quanto à localização do mobiliário urbano consideram a reserva de uma faixa livre para os pedestres, porém, devem ser reforçadas as ações de fiscalização para coibir abusos cometidos por proprietários de imóveis e de estabelecimentos comerciais que instalam mobiliário urbano sem a devida licença ou em desacordo com o estabelecido.



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

A partir das deficiências diagnosticadas, verifica-se a necessidade de adequações na legislação municipal e na sua operacionalização, relativamente aos seguintes temas:

- Estacionamentos: cumprimento das normas técnicas de acessibilidade da ABNT na delimitação (sinalização e desenho) das vagas de estacionamento para pessoas com deficiência; cumprimento do Estatuto do Idoso, prevendo a reserva de 5% das vagas para este público nos estacionamentos públicos e privados;
- Segundo a NBR9050, devem existir 20% de vagas destinadas às pessoas com necessidades especiais. Com os dados referentes às vagas de estacionamento na “área azul” do centro de P.M.SCP, de um total de 752 vagas apenas 11 são destinadas a pessoas com necessidades especiais, o que é inferior a 2%. Trata-se, portanto, de um aspecto importante, que precisa ser urgentemente focado pelo poder público municipal. Além disso, deve haver rígida fiscalização do cumprimento da lei;
- Elevadores: atendimento às normas técnicas de acessibilidade da ABNT para sua instalação nas edificações em que a legislação municipal obriga a sua existência; obrigatoriedade de indicação na planta aprovada de local reservado para a instalação de equipamento eletromecânico de deslocamento vertical para edificações com 3 e 4 pavimentos;
- Intervenções das concessionárias: obrigatoriedade de existência de espaço sobre o passeio, concomitante às obras de infraestrutura de serviços públicos, para a circulação segura de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;
- Construção ou reconstrução de passeios: interpretação correta da legislação específica referente aos padrões de pavimentação dos passeios para impedir a descontinuidade e os transtornos à circulação



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

de pedestres, especialmente das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;

- Passeios da área central e setor histórico: definição de diretrizes específicas para as intervenções nestes locais;
- Rampas de travessia: implantação nos cruzamentos, compatibilizada com as necessidades das pessoas com deficiência visual (instalação de linha tátil), seguindo o que estabelecem as Normas Técnicas da ABNT.

7.7 Polos Geradores de Viagens

O estudo sobre sistemas de transportes descreve diversos empreendimentos como potenciais pontos de atração para a população, denominados Polos Geradores de Viagens (PGV) ou Polos Geradores de Tráfego (PGT). O processo de atratividade estimulado por empreendimentos interfere diretamente no sistema de transporte. Dentre os impactos negativos pode-se destacar a saturação na capacidade do sistema viário. Este impacto no sistema de transportes deve ser previsto no processo de licenciamento dos PGV. A implantação de um Polo Gerador de Viagens, seja ele em qualquer localidade de um centro urbano, sempre traz consigo problemas relacionados à acessibilidade, fluidez de tráfego e à mobilidade. Por tudo isso, realizar uma análise de tal empreendimento enquanto Polo Gerador de Viagens permite avaliar seus impactos para o tráfego veicular e circulação de pedestres no local e arredores, as vantagens surgidas a partir da sua implantação, bem como antever possíveis conflitos e buscar medidas que possam impedi-los ou ameniza-los. O presente trabalho busca expor a importância da avaliação dos impactos causados por novos empreendimentos denominados Polos Geradores de Viagens. Para tanto, utilizou-se o método qualitativo através de pesquisa bibliográfica e o estudo de caso da implantação de um empreendimento de uso misto (residencial, comercial e institucional) no município de Santa Cruz das Palmeiras. O estudo de impactos e a avaliação e



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

proposição de medidas mitigadoras torna-se tarefa imprescindível. Portanto, o presente trabalho destina-se a avaliar a implantação do empreendimento como um PGV através do modelo de 4 etapas (Geração de Viagens; Distribuição de Viagens; Divisão Modal; e Alocação de Fluxo). Constatou-se que a geração de viagens do empreendimento irá saturar o sistema viário, portanto faz-se necessário propor medidas para mitigar os problemas gerados.

Atualmente, muitas das construções de grande porte são shopping centers, arenas esportivas, indústrias e terminais de meios de transporte, que têm como característica concentrar um grande contingente de atividades, produzindo viagens e evidenciando as necessidades de infraestrutura viária e de sistemas de transportes. Felizmente, Santa Cruz das Palmeiras ainda está em um estágio de desenvolvimento que permite a antecipação à ocorrência de problemas que afligem as cidades de médio e grande porte.

Os estudos para a implantação de PGV, segundo o CONAMA, são de responsabilidade municipal, conforme estabelecido nas exigências de Estudos de Impactos na Vizinhança (EIV). Também a Lei nº 9.503, de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), e a Lei nº 10.257, de 2001, conhecida como Estatuto das Cidades, destacam a necessidade de aprovação prévia, por órgãos municipais, dos projetos de edificação com potencial de se transformar em um PGV, atentando-se para a necessidade de infraestrutura que demandam (área de estacionamento e condição das vias de acesso).

De modo geral, todo empreendimento, seja qual for sua natureza de utilização, que tenha uma grande quantidade de usuários, sejam moradores, pacientes, alunos, consumidores ou espectadores, a ponto de causar mudanças no volume de tráfego ao seu redor, é considerado um PGV. Deve-se destacar a evolução do conceito, que deixou de considerar apenas o tráfego (individual) motorizado gerado pelo empreendimento, passando a considerar as viagens



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

em geral, além dos impactos relacionados ao pólo não mais somente nos sistemas viário e de transportes, como também no desenvolvimento socioeconômico.

Os PGV, de acordo com a dimensão do impacto que geram no sistema viário e de transportes, podem ser classificados em:

- micro-pólos: pólos com impacto isolado pequeno, mas, quando agrupados, podem causar impacto significativo (farmácias, bares e restaurantes);
- macro-pólos: o impacto causado é maior e, conseqüentemente, merecem maior atenção (hospitais, hipermercados, *shopping centers*).

Os municípios brasileiros aprovam projetos de PGV considerando, geralmente, exigências em função da área construída (por exemplo, no caso de área construída igual ou superior a 5.000 m²), havendo classificações que levam em conta, também, o número de vagas de estacionamento, a capacidade de leitos (hospitais), de alunos (instituições de ensino) ou de espectadores (centros de lazer ou esportivos). A atividade desenvolvida na edificação também influencia o número de viagens geradas, bem como a concentração ou distribuição das viagens em determinados horários.

Os PGV podem ser classificados, também, a partir da quantidade de viagens geradas, sendo empreendimentos passíveis de estudos aqueles com geração de mais de 100 veículos/hora. Pode-se ter PGV de baixo porte (geram menos do que 500 viagens/hora pico), de moderado porte (de 500 a 1.000 viagens/hora pico) e de alto porte (mais de 1.000 viagens/hora pico). No mapeamento dos PGV da cidade de SCP foram identificados os empreendimentos mais populares, que têm grande fluxo de pessoas ou que desenvolvem atividades de grandes necessidades veiculares.



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

7.7.1 Leis Ambientais

Para garantir que a mobilidade e a acessibilidade não afetem o meio ambiente e que sempre sejam desenvolvidos em conchunhão acordo ao Seção de Meio Ambiente embasada nas Leis Federais, Estaduais e Municipais, juntamente com o COMDEMA possam expedir o licenciamento ambiental. Os projetos deverão ser encaminhados especificando o tipo de empreendimento e suas atividades e obrigando os órgãos municipais a identificar os critérios para o licenciamento.

Este modo de licenciamento se baseia principalmente na aplicação de Estudos de Impacto Ambiental (EIA) e Relatórios de Impacto Ambiental (RIMA). A legislação municipal também é amparada pelo Plano Diretor Estratégico.

Deverá ser levado em conta o Estatuto das Cidades, a seção XII trata dos Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV), com o artigo 37 estabelecendo que um PGV só poderá ser executado quando há análise dos efeitos positivos e negativos na qualidade de vida da população residente nas suas proximidades, considerando no mínimo:

- I. adensamento populacional;
- II. equipamentos urbanos e comunitários;
- III. uso e ocupação do solo;
- IV. valorização imobiliária;
- V. geração de tráfego e demanda por transporte público;
- VI. ventilação e iluminação;
- VII. paisagem urbana e patrimônio natural e cultural.

Assim, os Relatórios de Impacto de Vizinhança devem conter:



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

- definição dos limites da área impactada em função do porte do empreendimento e/ou atividades e das características quanto ao uso e localização;
- avaliação técnica quanto às interferências que o empreendimento e/ou atividade possa causar na vizinhança;
- descrição das medidas mitigadoras dos impactos negativos decorrentes da implantação do empreendimento e/ou atividade e seus procedimentos de controle.

Apresentado o relatório, o município pode exigir alterações no projeto, como diminuição de área construída, aumento no número de vagas de estacionamento ou mesmo impedir seu funcionamento. Podem, ainda, ser exigidas ao empreendedor contrapartidas, como investimentos públicos, comunitários ou em transporte público.

Deve-se ressaltar, novamente, que na quantificação de viagens são considerados todos os tipos: viagens atraídas para o polo, viagens originadas no polo e as demais viagens (afetadas ou não afetadas, modificadas, surgidas ou prévias). E, quanto aos impactos gerados pelos PGV, podem ser subdivididos em:

- a) quanto à circulação: quantidade de veículos atraída pelo empreendimento é elevada e, em alguns casos, superior à capacidade das vias. Os efeitos negativos imediatos são: congestionamentos, prejuízo ao tráfego de passagem, acessibilidade ao polo e acidentes;
- b) quanto ao estacionamento: ausência de área suficiente para o estacionamento de veículos que se destinam ao empreendimento, conjuntamente com a ausência ou insuficiência de área de carga e descarga e embarque e desembarque. As causas imediatas são:



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

estacionamento na via pública, uso da via pública para carga e descarga e embarque e desembarque de passageiros;

- c) quanto ao meio ambiente: os principais problemas ambientais estão associados à poluição do ar e o aumento do nível de ruído.

7.7.2 Medidas Mitigadoras

O Departamento de Transito com base no que estabelece o Código de Trânsito Brasileiro, deverá exigir, previamente à implantação do PGV, um Estudo Técnico e um Relatório de Impacto no Trânsito, de forma a prevenir situações que sejam prejudiciais ao trânsito local.

Para a elaboração do Estudo Técnico deverá ser abordadas as seguintes questões:

1. Qual será a área de abrangência do empreendimento?
2. Qual será a estimativa da demanda futura de viagens geradas pelo PGV?
3. De onde deverão se originar as viagens geradas pelo PGV?
4. Que modos de transporte serão utilizados pelos clientes do PGV?
5. Qual o volume de veículos que deverá ser gerado pelo PGV?
6. Qual será o período crítico de utilização do empreendimento?
7. O sistema viário terá capacidade de absorver o volume adicional de veículos?
8. Os portões de acesso ao PGV estarão bem dimensionados?
9. Os acessos para os clientes a pé estarão bem localizados e protegidos do tráfego veicular?
10. Os pontos de parada do transporte coletivo estarão bem localizados em relação aos acessos para os pedestres?
11. Qual a extensão do prejuízo a ser causado para os demais veículos pelas filas de entrada/saída nos portões de acesso?



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

12. As vagas de estacionamento estarão adequadas à demanda?

Para elaboração do Relatório de Impacto no Trânsito:

Informações Gerais: identificação e localização do empreendimento, identificação do empreendedor e apresentação de documentação;

1. Perfil do Empreendimento: descrição das atividades e áreas, informações operacionais/funcionais, geração de viagens e pesquisas;
2. Acessibilidade ao Empreendimento: macroacessibilidade, área de influência, microacessibilidade, circulação de pedestres e transporte coletivo/escolar e táxi;
3. Análise dos Parâmetros Internos e do Projeto Arquitetônicos: parâmetros internos, levantamento topográfico planialtimétrico e cadastral, informações sobre a regularização da edificação junto ao órgão municipal competente e projeto arquitetônico;
4. Análise dos Parâmetros Externos/Impactos Gerados: análise da capacidade viária e do nível de serviço – situação atual, previsão da demanda futura de tráfego, alocação das viagens geradas, avaliação dos impactos no sistema viário e de transporte;
5. Conclusões e Proposições de Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias.

Não são esquecidos os impactos durante a implantação do empreendimento, antes do início das atividades, bem como as medidas mitigadoras que poderão ser postas em funcionamento ainda durante a inserção do pólo. O CTB, no artigo 95, cita o procedimento para qualquer evento ou obra que interrompa ou perturbe a circulação nas vias, dando as atribuições do empreendedor e do poder público e definindo, ainda, as penalizações a serem aplicadas em caso de descumprimento:



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

§ 1º A obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção da obra ou do evento;

§ 2º Salvo em casos de emergência, a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via avisará a comunidade, por intermédio dos meios de comunicação social, com quarenta e oito horas de antecedência, sobre qualquer interdição da via, indicando caminhos alternativos.

As medidas mitigadoras dos impactos de um PGV variam de acordo com o impacto causado, podendo ser de simples mudanças ou inserções de sinalização até mudanças no projeto do empreendimento (localização, estrutura de vias internas e vagas de estacionamento). Vale ressaltar, novamente, a necessidade de que as leis municipais, como o Plano Diretor, o Código de Obras, Código de Defesa do Meio Ambiente e a lei de regulamentação de uso do solo e parcelamento do solo, prevejam tais empreendimentos, fazendo um zoneamento adequado e localizando obras de grande porte em regiões que suportem o fluxo que será gerado, pois, infelizmente, medidas corretivas posteriores à instalação de um PGV e do início de seu funcionamento são de difícil aplicação, por razões legais e políticas.

7.8 Transporte de Cargas

Não ha legislação municipal sobre transportes de cargas na área urbana de Santa Cruz das Palmeiras. Porém, existe ampla legislação federal a respeito:

- Decreto Lei nº 2.063 / 1983 – Dispõe sobre multas referentes a infrações à regulamentação de transporte rodoviário de cargas e produtos perigosos;
- Decreto 96.044 / 1988 – dispõe sobre o Regulamento para o Transporte de Produtos Perigosos no Brasil;



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

Estado de São Paulo



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

- Decreto nº 4.097 / 2002 – altera os art. 7º e 19 dos regulamentos para o transporte rodoviário e ferroviário de produtos perigosos;
- Portaria DENATRAN / MJ nº 38 / 1998 – acrescenta ao Anexo IV da Portaria nº 01 / 1998 do DENATRAN, os códigos das infrações referentes ao Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos;
- Portaria MT nº 349 / 2002 – aprova as Instruções para Fiscalização de Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos no âmbito Nacional;
- Resolução nº 420 / 2004 da ANTT – Instruções Complementares ao Regulamento para Transporte Terrestre de Produtos Perigosos;
- Resolução nº 701 / 2004 da ANTT – altera anexo da Resolução 420/04;
- Resolução nº 168 / 2004 CONTRAN, alterada pela Resolução nº 169/05 – estabelece novas normas e procedimentos para exames e cursos de formação, especialização e reciclagem de condutores;
- Portaria nº 86 / 2006 DENATRAN – homologa veículos e composições de veículos de transporte de cargas;
- Resolução nº 210 / 2006 CONTRAN – estabelece os limites de peso e dimensões para veículos que transitam por vias terrestres;
- Resolução nº 211 / 2006 – requisitos necessários à circulação de Combinações de Veículos de Carga – CVC, artigos 97, 99 e 314 do CTB;
- Resolução nº 1.644 / 2006 – altera o anexo da Resolução nº 420 / 2004;
- Lei nº 11.442 / 2007 – dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei nº 6.813 / 1980.

Por não haver legislação municipal específica sobre o transporte de cargas e, sendo os problemas constatados, não só em Santa Cruz das Palmeiras, decorrentes principalmente da falta de legislação, dá-se destaque, inicialmente, a esse aspecto, que também fornece subsídios para a discussão sobre os problemas específicos encontrados e para sugestões para sua solução.



Além da Legislação Federal, devem ser seguidas as Normas Brasileiras:

- NBR 7.500 - Define a identificação para transportem manuseio movimentação e armazenamento de produtos;
- NBR 7.503 - Define as características, dimensões, conteúdo e preenchimento da ficha de emergência e do envelope para o transporte de produtos perigosos;
- NBR 9.735 - Define o conjunto de equipamentos para emergência no transporte de produtos perigosos – EPI, kit de emergência e extintores;
- NBR 10.271 - Conjunto de equipamentos para emergências no transporte rodoviário de ácido fluorídrico;
- NBR 12.982 - Desvaporização de tanque para transporte terrestre de produtos perigosos classe 3 – Líquidos inflamáveis;
- NBR 13.221 - Especifica os requisitos para o transporte de resíduos;
- NBR 14.064 - Define o atendimento à emergência no transporte rodoviário de produtos perigosos;
- NBR 14.095 - Define a área de estacionamento para veículos rodoviários de transporte de produtos perigosos;
- NBR 14.619 - Define transporte terrestre de produtos perigosos quanto à incompatibilidade química.

Há, ainda, a participação do INMETRO – Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial, através da elaboração de regulamentos técnicos que definem a qualidade dos veículos e equipamentos utilizados no transporte de produtos perigosos.

Os principais problemas associados ao tráfego de veículos de carga em áreas urbanas são as restrições de tráfego, o risco para os demais veículos e pedestres, conflitos com o transporte público, obstruções ao trânsito, com consequente redução de velocidade e eventuais congestionamentos, que



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

acarretam maior consumo de combustível, maiores tempos de viagem, vibrações e incremento na poluição sonora, atmosférica e visual.

7.9 Cargas Perigosas

Produtos perigosos são os de origem química, biológica ou radiológica e que apresentam risco potencial à vida, à saúde e ao meio ambiente, em caso de vazamento. Com o avanço tecnológico, tem aumentado a quantidade e a variedade de produtos químicos e, conseqüentemente, a possibilidade e a gravidade dos acidentes. Deve-se destacar, também, que cargas podem-se tornar perigosas por falha durante o carregamento ou transporte e que nas áreas urbanas o transporte de produtos perigosos exige um controle maior devido ao grande número de pessoas.

Os produtos que mais trazem riscos à população em uma cidade são os derivados de petróleo, produtos químicos e resíduos de serviços de saúde (lixo hospitalar). A fiscalização, geralmente, é severa com as empresas, mas ainda ocorrem falhas, devido à falta de funcionários e à falha na qualificação. Em termos de fiscalização, merece destaque o transporte de botijões de gás, proibido de ser feito em motos, mas frequentemente visto em cidades brasileiras.

A competência para o cumprimento do regulamento presente no Decreto Federal nº 96.044/88 e em suas instruções complementares é do Ministério dos Transportes, sem prejuízo da competência das autoridades das circunscrições por onde transitam os veículos transportadores de cargas perigosas. Constitui dever do Poder Público a imposição de restrições ao uso do solo e das vias terrestres, urbanas e rurais, e respectivos equipamentos, às operações relacionadas ao transporte rodoviário de produtos perigosos.



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

Os levantamentos, vistorias, diagnósticos, estudos e simulações de acidentes, envolvendo todas as operações com produtos perigosos, têm a participação do Ministério dos Transportes, de órgãos e entidades executivas de trânsito da União, do Estado e do Município, da Polícia Militar, do Corpo de Bombeiros, da Defesa Civil e da Agência Ambiental.

A coleta dos resíduos de serviços de saúde deve feita de forma diferenciada, por veículos apropriados, em todos os estabelecimentos que prestam serviços na área da saúde, sendo de responsabilidade do gerador do resíduo.

8 Sistema Viário

O mapa do tecido viário da cidade aponta para uma forte determinação da estrutura viária pelas características do sítio geográfico onde a cidade se estabeleceu. O traçado do anel viário acompanha praticamente o perímetro urbano, o córrego do Pessegueiro divide a cidade a cidade em duas porções, o núcleo formador da cidade surgiu ao longo da Avenida XV de Novembro e, a partir se expandiu em direção aos demais setores, ocupando os fundos da cidade com as principais avenidas que estruturaram os novos bairros em direção a SP 215, SCP 020, **SCP 10** e SCP 040.

A configuração do sistema viário e a topografia constituíram um sistema viário adequado para as ligações dos bairros e a Área Central, por meio de rotas diretas. A exceção da via que liga os Bairros do Setor 1 ao Setor 3 (Rua Dr. Amaral) demandam maior atenção dos usuários pois, trata-se de uma via demão dupla com grande fluxo de veículos, ciclistas e pedestres.

Idealmente, as vias deveriam possuir características geométricas condizentes com a sua função, no entanto, é bastante comum que a classificação funcional de uma via não seja feita exclusivamente pelas suas características geométricas. Algumas vias, apesar de não possuírem as características geométricas adequadas para canalizar tráfego de passagem, acabam adquirindo essa função por conta de sua localização na malha viária e o papel



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

que desempenham na rede de articulação com as demais vias e na sua relação com os bairros a circundam.

O ideal para solucionar o problema da rua Dr. Amaral seria transformá-la em mão única, porém, não existe uma via paralela com a mesma servidão, a que mais se aproxima é a rua Luis Avesani cujo o término se dá no córrego do Pessegueiro, mas, a instalação de uma ponte neste local a tornaria de mesma servidão da rua Dr. Amaral.

Devemos ter uma atenção em especial com o recapeamento e a manutenção da sinalização do anel viário.

Em geral, Santa Cruz das Palmeiras não tem problema de congestionamento e as medidas têm sido tomadas em decorrência das solicitações encaminhadas à Prefeitura Municipal pelos cidadãos, por Vereadores e pelo (a) Prefeito (a). Alterações no sentido das mãos de direção do tráfego em algumas vias, a instalação de semáforos, construção de rotatórias e outras pequenas mudanças já foram feitas, no passado recente, com base em estudos conjuntos da Equipe FIPAI – USP-São Carlos, COMUTRAN e SETRAM e atualmente com o apoio do Diretor Administrativo e antigo presidente da COMUTRAN.

8.1 Ciclovias Ciclo faixas

Além das condições climáticas, influenciam o uso da bicicleta como meio de transporte as condições topográficas, destacando-se que Santa Cruz das Palmeiras tem um relevo ondulado e que, portanto, os estudos ciclovitários não podem deixar de valorizar o projeto geométrico, principalmente o perfil longitudinal. E, quanto ao projeto, deve-se salientar, também, que o principal fator de incentivo ao transporte por bicicleta não está relacionado à baixa renda per capita, nem ao elevado preço da gasolina, muito menos ao trânsito intenso: o que atrai ciclistas é a existência de uma infraestrutura destinada



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

especificamente ao deslocamento por bicicletas (ciclovias, ciclofaixas ou, ainda, o adequado compartilhamento das calçadas por pedestres e ciclistas).

8.2 Transportes Remunerados

Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;

II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea *h* do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991.”

“Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

Estado de São Paulo



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros.”

Serviços de Táxi

As regras de acesso dos taxistas ao mercado (permissões, autorizações ou alvarás) e de transferência de direitos de operação devem ser disciplinadas por legislação municipal, que também estabelece a padronização para os veículos, as condições para os veículos e condutores e para a prestação do serviço e define direitos, obrigações e penalidades. A fiscalização estadual cuida da aplicação das exigências do Código de Trânsito Brasileiro para



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

veículos e condutores, enquanto a fiscalização municipal é responsável pelos serviços.

Com um custo mais alto, os táxis não competem com o transporte coletivo urbano e cumprem um papel social e econômico importante, respectivamente nas emergências, principalmente relacionadas à saúde, e quando utilizados por turistas e pessoas em viagens de negócios. São uma opção para pessoas de maior poder aquisitivo, em substituição ao transporte individual privado.

Serviços de Mototáxi e Motofrete

Em Santa Cruz das Palmeiras, como em todas as cidades brasileiras de pequeno porte, a facilidade de acesso a meios de transporte mais baratos e ágeis, como motocicletas, tem acarretado em aumento desse tipo de veículo e, com ele, o crescimento exponencial dos serviços de mototáxi e de motofrete. Infelizmente, com o preço de colocar os motociclistas no topo das estatísticas de acidentes de trânsito fatais.

A legislação municipal para mototaxis e motofretes deve instituir os serviços de transporte de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete) em motocicletas no município de Santa Cruz das Palmeiras, estabelecendo regras gerais para a regulamentação dos serviços.

Em relação aos serviços de mototáxi, a Prefeitura Municipal de Santa Cruz das Palmeiras deve ser responsável, em caráter exclusivo e permanente, pelas atividades de cadastro, controle, planejamento, gerenciamento, fiscalização, arrecadação e destinação da receita com a cobrança das remoções e estadia, das multas e demais encargos legais ao planejamento, gerenciamento, estruturação e fiscalização da atividade.



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

Com a implantação de novas regras de conduta na operação, dadas pela resolução do CONTRAN nº 319 de 11/01/2007, tem-se expectativa de mudanças significativas no comportamento dos profissionais (mototaxistas e motofretistas). Deve haver, nesse sentido, a iniciativa da Prefeitura Municipal de Santa Cruz das Palmeiras em substituir métodos punitivos por outros, de valorização e incentivo aos comportamentos desejáveis. Assim, a preocupação com a segurança dos motociclistas deve se dar por campanhas de conscientização e orientação.

Com o objetivo de prevenir os acidentes de trânsito, através do incentivo à utilização dos equipamentos obrigatórios e obediência às regras gerais de circulação, os motociclistas abordados podem receber pontuação por cada procedimento apresentado corretamente e, ao atingir um dado número de pontos, poderão trocar por brindes (por exemplo, 5 litros de combustível). Trata-se de um exemplo de tentativa de inversão de hábitos, de forma que o motociclista deixe de fugir da blitz educativa e passe a procurar por ela, para ter acesso a uma gama de informações indispensáveis à sua segurança e, também, ao brinde.

Carroças e Veículos com Tração Animal e Humana

Veículos tracionados por força animal ou humana, transportando papéis, papelão, plásticos, latinhas, cobre, alumínio etc., ou seja, tudo o que pode ser reciclado, causam sérios problemas à circulação do tráfego nas cidades, ainda mais por ser um trabalho informal, o que dificulta a fiscalização, e por não seguir rotas certas e definidas.

Apesar de estar presente em quase todas as cidades brasileiras e da importante função social que desempenham, pois se os catadores de papel parassem os seus trabalhos as prefeituras não conseguiriam recolher todo o



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

lixo da cidade, deve haver um trabalho de conscientização e treinamento, para que os problemas que causam possam ser minimizados ou eliminados.

Do ponto de vista legal, o Código de Trânsito Brasileiro estabelece que os veículos de tração animal devem ser identificados e estão sujeitos às mesmas normas de circulação e conduta dos veículos automotores. Entretanto, eles circulam pelas cidades brasileiras de modo informal, sem fiscalização ou controle, e muitas vezes em desrespeito às normas de trânsito, causando riscos a seus ocupantes e a outros usuários do sistema viário.

Em Santa Cruz das Palmeiras, a preocupação social com a viabilização da atividade de carroceiro, não pode descuidar da limpeza pública e do trânsito, com cadastro do condutor de carroça ou similar e também por observar as condições mínimas de segurança e zelo dos similares.

8.3 Transporte Escolar

O Serviço de Transporte Escolar, considerado de utilidade pública, destina-se ao transporte de alunos, da pré-escola ao ensino médio, matriculados em estabelecimento de ensino do Município de Santa Cruz das Palmeiras. A fiscalização, a cargo da Prefeitura Municipal de Santa Cruz das Palmeiras, deverá levar em consideração a prática de direção preventiva pelos transportadores, a existência e correto uso de equipamentos de segurança necessários à prática da atividade, como cintos de segurança e tacógrafo. Deve-se exigir a presença de acompanhante para crianças do ensino primário

Pode-se elevar os níveis de segurança do transporte escolar mediante exigência e fiscalização de que o condutor passe por “Curso para Treinamento de Condutores de Veículos de Transporte de Escolares”, com carga horária de 40 horas, assim distribuídas: Direção Defensiva: 16 horas; Prevenção de



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

Acidentes: 5 horas; Elementos Básicos sobre Legislação: 3 horas e 30 minutos; Regras Gerais de Circulação: 2 horas; Sinalização de Trânsito: 2 horas; Psicologia e Segurança de Trânsito: 6 horas e 30 minutos.

9 Diretrizes Gerais

Com base nos estudos realizados, foi elaborada a proposta de diretrizes gerais e ações do Plano de Mobilidade Urbana de Santa Cruz das Palmeiras, que representa a oportunidade de criação de um Sistema Viário adequado vinculado ao planejamento da cidade, através da integração do uso do, permeado pelo meio ambiente, desenvolvimento social e econômico.

As diretrizes gerais, relativas à mobilidade urbana, estabelecidas, consideram o horizonte de 30 anos, com recomendação de revisões periódicas, e objetivam a promoção da cidadania e inclusão social, o aperfeiçoamento institucional, regulatório e da gestão, mediante ações integradas de desenvolvimento urbano, de mobilidade e de proteção ao meio ambiente, conforme definido pelo Ministério das Cidades.

9.1 Políticas Integradas de Mobilidade, Transporte e Uso do Solo

Sem planejar adequadamente o uso do solo, torna-se impraticável um planejamento global da mobilidade urbana, pois deve haver compatibilidade entre as atividades residenciais, produtivas, comerciais e de lazer com o sistema de transportes. O Plano de Mobilidade Urbana de Santa Cruz das Palmeiras deve, portanto, estar em sintonia com o Plano Diretor Estratégico do Município, ao mesmo tempo em que este deve levar em consideração as informações e tendências futuras do Plano de Mobilidade Urbana de Santa Cruz das Palmeiras, quando das análises e necessárias revisões.



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

O desenvolvimento urbano sustentável só será alcançado através do planejamento e gestão da cidade de forma estratégica e integrada nos seus diversos Departamentos e Setores.

Sendo assim, deverão ser suportados por análises e previsões em longo prazo, que considerem a relação dinâmica entre políticas ambientais, de uso do solo, de circulação e transportes. Cidades de pequeno porte, como Santa Cruz das Palmeiras, onde os impactos da falta de planejamento não chegaram a níveis tão elevados, podem ser beneficiadas pelo planejamento “preventivo” em lugar do planejamento “corretivo”.

Políticas de regulação de demanda e de uso do solo incentivando a formação de cidades mais compactas e com zonas mistas diminuem as distâncias de viagens, com impactos significativos para o estímulo a uso de modos não motorizados de transporte, redução do uso do automóvel e consequente redução de acidentes e impactos ambientais.

9.2 Criação de Redes de Infraestrutura Verde

As cidades brasileiras têm-se caracterizado por um modelo de crescimento que não promove formas de integração entre o meio ambiente urbanizado e o natural. As consequências são claras e evidenciadas por recorrentes impactos urbano-ambientais como inundações dos rios canalizados e impermeabilizados, supressão das matas ciliares e de áreas protegidas por leis ambientais, contaminação das águas fluviais devido ao lançamento de esgotos *in natura* e pelo lançamento de águas de drenagem sem o devido tratamento, deslizamentos de encostas, dentre inúmeras outras situações. Santa Cruz das Palmeiras, infelizmente, não foge à regra, com casos recentes de inundações na Av. Armando Penteado.



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

Em contrapartida, devido à crescente necessidade de se apresentar soluções e estratégias que minimizem e revertam os efeitos da degradação ambiental e do esgotamento dos recursos naturais, surge uma perspectiva de requalificação do cenário urbano, mediante processos de articulação entre corpos hídricos e áreas verdes. Destacam-se, neste sentido, os sistemas de infraestruturas verdes, mais conhecidas como *Green Infrastructures* (GI).

A infraestrutura verde consiste em uma rede multifuncional, formada por corredores de grande permeabilidade e, preferencialmente, arborizados, nos quais estão incluídos rios, ruas, propriedades públicas, parques, bosques e praças. É uma nova maneira de planejar a cidade que visa manter e restabelecer a conexão entre os sistemas que permeiam o espaço urbanizado, assegurando qualidade de vida aos seus usuários.

A idéia de elaborar ambientes urbanos multifuncionais oferece a integração e interação de diferentes atividades no mesmo espaço. Portanto, para garantir o desenvolvimento urbano sustentável, as infraestruturas verdes devem ser concebidas como eixos estruturantes de áreas urbanas que atendam, concomitantemente, às suas funções sociais e ambientais.

Essas redes de espaços verdes interconectados permitem a conservação de valores dos ecossistemas naturais e suas funções como mananciais, controle ambiental, regulação climática, além de apresentar funções sociais, tais como, promover atividades de contemplação, esporte, recreação, lazer, mobilidade por modos não-motorizados, entre outras. Dentre as muitas tipologias de Infraestruturas Verdes, destacam-se, na Tabela 1, as que podem integrar um Sistema de *Green Infrastructure* na cidade Santa Cruz das Palmeiras e que poderão contribuir significativamente para a mobilidade sustentável.



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

Parques Lineares	Corredores verdes multifuncionais ao longo de rios, com vegetação nativa e adequada a condições variáveis. Funções: proteger e manter a biodiversidade, infiltrar as águas das chuvas, evitar o assoreamento dos corpos d'água, abrigar vias para pedestres e ciclistas, áreas de lazer e contemplação
Ruas Verdes	Ruas arborizadas, que integram o manejo de águas pluviais (com canteiros pluviais). Funções: reduzir o escoamento superficial das chuvas, diminuir a poluição difusa que é carregada de superfícies impermeabilizadas, além de oferecer um ambiente mais agradável para os modos não-motorizados.
Vias de Uso Múltiplo (Ruas Completas)	Circulação viária restrita, com preferência para pedestres e ciclistas (não há trânsito de veículos pesados). Travessias demarcadas com piso diferenciado e <i>traffic calming</i> . Podem acomodar bancos, áreas com mesas de bares e restaurantes, bancas de jornal etc. Arborização intensa, associada a tipologias como: canteiros pluviais, biovaletas, interseções viárias, entre outras. Funções: diminuir a velocidade dos veículos, proporcionar conexão para avifauna, amenizar o clima, estimular circulação de baixo impacto, valorizar a área e promover a educação ambiental.

Tabela 1 - Infraestruturas Verdes e suas respectivas funções.

10. Propostas de Leis Referentes a Mobilidade Urbana

As propostas abrangem temas como:

- I. Acessibilidade para Pessoas com Deficiência e/ou Mobilidade;
- II. Vagas de estacionamentos;
- III. Transposte Individual;
- IV. Transporte Cargas;
- V. Transporte por Carroças;
- VI. Transporte Escolar Rural;
- VII. Transporte Escolar Urbano;
- VIII. Regulamentação do Serviço de Táxi;
- IX. Regulamentação do Serviço de Mototaxi e Motofrete;
- X. Uso de Caçambas em vias públicas;
- XI. Pedestres no Passeio Calçado; e



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

XII. Ciclistas.

10.1 Acessibilidade para Pessoas com Deficiência e/ou Mobilidade

Considera-se pessoa com deficiência e/ou com mobilidade reduzida:

- pessoa com deficiência é a que tem impedimentos de longo prazo, de natureza física, intelectual, sensorial ou múltipla, os quais, em interação com diversas barreiras, podem obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas;
- pessoa com mobilidade reduzida é a que, não se enquadrando no conceito de pessoa com deficiência, apresenta, por qualquer motivo, dificuldade de se movimentar permanentemente, gerando redução efetiva da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção.

A proteção dos direitos e o atendimento da pessoa com deficiência e/ou com mobilidade, no âmbito municipal, abrangem os seguintes aspectos:

- conscientização da sociedade sobre os direitos, necessidades e capacidades da pessoa com deficiência;
- adoção de políticas sociais básicas de saúde, educação, habitação, transporte, desporto, lazer e cultura, bem como as voltadas à habilitação e à reabilitação, visando à inserção no mercado de trabalho e pesquisa;
- redução do índice de deficiência por meio de medidas preventivas;
- execução de serviços especiais, nos termos da legislação vigente.

Devem ser estabelecidas normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade de pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação.

Acessibilidade é a possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia total ou assistida, dos espaços, mobiliários e



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoa com deficiência e/ou com mobilidade reduzida.

Barreira é qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento e a circulação com segurança das pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida. Pode ser arquitetônica, quando nas vias públicas, nos espaços de uso público, no entorno e nas áreas comuns de edifícios públicos e privados, ou nos transportes, quando presente nos meios de transporte.

Elemento da urbanização é qualquer componente das obras, tais como os referentes à pavimentação, saneamento, encanamentos para esgotos, distribuição de energia elétrica, iluminação pública, abastecimento e distribuição de água e paisagismo.

Mobiliário urbano é o conjunto de objetos existentes nas vias e espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos da urbanização ou da edificação, tais como semáforos, postes de sinalização e similares, cabines telefônicas, fontes públicas, lixeiras, toldos, marquises e quiosques.

O planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para as pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida. O projeto e o traçado dos elementos de urbanização públicos e privados de uso comunitário, nestes compreendidos os itinerários e as passagens de pedestres, os percursos de entrada e de saída de veículos, as escadas e rampas, deverão observar os parâmetros estabelecidos pelas normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

Os sinais de tráfego, semáforos, postes de iluminação ou quaisquer outros elementos verticais de sinalização que devam ser instalados em itinerário ou espaço de acesso para pedestres deverão ser dispostos de forma a não dificultar ou impedir a circulação e ser devidamente sinalizados, de modo a que possam ser utilizados com a máxima comodidade.

Os semáforos para pedestres instalados nas vias públicas deverão estar equipados com mecanismo que emita sinal sonoro suave, intermitente e sem estridência, ou com mecanismo alternativo que sirva de guia ou orientação para a travessia de pessoas com deficiência visual, se a intensidade do fluxo de veículos e a periculosidade da via assim determinarem.

Os elementos do mobiliário urbano deverão ser projetados e instalados em locais que permitam sua utilização pelas pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida. E a construção, ampliação ou reforma de edifícios públicos ou privados destinados ao uso coletivo deverão ser executadas de modo a que sejam ou se tornem acessíveis às pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida.

Assim, nas áreas externas ou internas da edificação, destinadas à garagem e ao estacionamento de uso público, deverão ser reservadas vagas próximas dos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para os veículos que transportem pessoas com dificuldade de locomoção permanente e/ou mobilidade reduzida. Pelo menos um dos acessos ao interior da edificação deverá estar livre de barreiras arquitetônicas e de obstáculos que impeçam ou dificultem a acessibilidade da pessoa com deficiência e/ou com mobilidade reduzida e pelo menos um dos itinerários que comuniquem horizontal e verticalmente todas as dependências e serviços do edifício, entre si e com o exterior, deverá cumprir os requisitos de acessibilidade.



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

Estado de São Paulo

SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL



Os locais de espetáculos, conferências, aulas e outros de natureza similar deverão ser acessíveis às pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida e dispor de espaços reservados para pessoas que utilizem cadeira de rodas e de lugares específicos para pessoas com deficiência auditiva e visual, inclusive acompanhante, de modo a facilitar-lhes as condições de acesso, circulação e comunicação.

Os órgãos da Administração direta, indireta, autarquias, empresas de economia mista, instituições financeiras, bancárias e entidades privadas que prestem atendimento diretamente ao público ficam obrigados a programar modificações físicas nas áreas destinadas ao atendimento público, assim como soluções técnicas nos equipamentos de autoatendimento, com vistas à acessibilidade e uso por pessoa com deficiência e/ou com mobilidade reduzida.

Os edifícios de uso privado, em que seja obrigatória a instalação de elevadores, deverão, ao serem construídos, ampliados ou reformados, atender aos seguintes requisitos mínimos de acessibilidade:

- percurso acessível que comunique as unidades habitacionais com o exterior e com as dependências de uso comum;
- percurso acessível que una a edificação à via pública, às edificações e aos serviços anexos de uso comum e aos edifícios vizinhos;
- cabine do elevador e respectiva porta de entrada acessível para pessoa com deficiência e/ou com mobilidade reduzida, de acordo com NBR 9050 e suas atualizações.

Os edifícios a serem construídos, ampliados ou reformados, com mais de um pavimento, à exceção das habitações uni familiares, e que não estejam obrigados à instalação de elevador, deverão dispor de especificações técnicas



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

e de projeto que facilitem a instalação de um elevador adaptado, devendo os demais elementos de uso comum desses edifícios atender aos requisitos de acessibilidade.

10.2 Vagas de estacionamentos

Uma Pesquisa de Estacionamentos na Área Central foi feita para obter informações sobre a oferta de vaga e a quantidade de veículos que estacionam na via pública, identificando os tempos de permanência e a rotatividade. Também foi quantificada a oferta de vagas em estacionamentos privados.

Nota-se que o estacionamento em via pública, já é considerado um grande problema principalmente na área central, o que revela um pequeno estoque de área para ser usada como estacionamento se compararmos com nossa frota atual e a demanda de cidades vizinha.

As áreas destinadas ao estacionamento em via pública no centro somam cerca de 300 vagas aproximadamente, que poderão ser ampliadas com uma reorganização das vagas na área central, sem o prejuízo das áreas destinadas à infraestrutura de circulação (faixas para o transporte coletivo, ciclovias ou ampliação das calçadas, desde que, se reorganize as vagas dentro dos padrões estabelecidos, uma alternativa seria a mudança no gral de inclinação de estacionamento em algumas vias passando de 0° para 45°.

10.3 Transporte Individual

Como afirmado anteriormente, uma proposta priorização da mobilidade não motorizada na Área Central pressupõe uma reorganização da circulação dos veículos de transporte individual (automóveis e motocicletas), a gama de fluxos do Centro é bastante diversificada. Existe um conjunto de rotas de acesso ao Centro (Principais) que são entendidas como tráfego de penetração, pois tem o Centro como origem ou destino de suas viagens. As demais rotas diametrais e transversais (Secundária), correspondem ao tráfego de passagem, dado que, idealmente, em razão de suas origens e destinos, esses caminhos não precisariam



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

passar pelo Centro. Isso não aconteceria, de fato, caso houvesse alternativa excêntrica. Ou seja, para essas ligações entre bairros (que não são centrais) a passagem pelo centro não é uma necessidade e sim uma contingência imposta pela ausência de viário que forneça alternativas, pois, a malha viária é antiga e com erro de projeto e estrutura.

A classificação dos fluxos entre trânsito de penetração e de passagem permite uma análise sobre a utilização das vias do Centro a fim de sustentar a proposta de especialização funcional do viário. De maneira geral, pode se dizer que a utilização do viário da Área Central pelas rotas está razoavelmente bem distribuída pelo espaço. quase todas as vias do centro são utilizadas.

Entretanto, quando analisadas em separado, as duas categorias de circulação definidas – penetração e passagem – apresentam um padrão de ocupação da malha viária bastante distinto entre si. A identificação dos tipos de via é fundamental para a proposta de reorganização funcional das vias do Centro pretendida.

10.4 Transporte Cargas

O transporte de cargas deve ser tratado como prioridade, com a definição de basicamente duas diretrizes, ambas voltadas para a circulação de caminhões:

- a) restrição do tráfego de passagem de veículos de carga e restrição de operações de carga e descarga nos horários de maior movimentação na área central expandida, principalmente nas vias destinadas a transporte coletivo; e
- b) restrição da circulação de cargas pesadas e perigosas da área urbanizada a partir da ampliação do sistema viário estrutural, de modo a permitir a definição e a orientação de rotas para o transporte de carga. Quanto à Área Central, já existe restrição, porém faz se necessário criar legislação, para a circulação de veículos de transporte pesado e para as operações de carga e descarga; além das restrições gerais previstas na lei e na sua regulamentação, No diagnóstico, procurou-se aprofundar a análise dos impactos causados pela circulação de caminhões. As pesquisas de contagem volumétrica permitiram identificar os pontos do sistema viário com maior presença de caminhões. As contagens foram realizadas em 5 Setores, em três períodos de três horas cada: no



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

Estado de São Paulo



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

período da manhã, entre 07:30 e 10:30 horas, no período do almoço, entre 11:00 e 14:00 horas, e no período da tarde, entre 16:30 e 19:30 horas. Nos pontos pesquisados, apenas em quatro não foi registrada a presença de caminhões.

Além das contagens, os conflitos com a circulação ou estacionamento de caminhões foram tratados nas reuniões setoriais e, em alguns casos, confirmados por meio de levantamentos em campo, com destaque para os seguintes problemas:

- Necessidade de definição de rotas para o transporte de carga para acesso à região central e para disciplinar a circulação de caminhões na região;
- Necessidade de instalação de terminais de carga fora da região central (Bairro Industrial);
- Necessidade de construção de um sistema viário de conexão dos setores com o centro; e
- Necessidade de ordenamento da circulação do transporte de cargas na Área Central com padronização e horário definidos por lei.

Sugestões especificamente para o aumento de eficiência do transporte de cargas na área urbana pode atuar através da regulamentação de:

- restrições a horários de entrega e coleta de mercadorias em termos de tamanho e peso dos veículos;
- restrições para operações de carga e descarga em áreas com alta densidade de tráfego e com estabelecimentos de grande porte (área construída acima de determinado limite): entre 22h00 e 6h00, de segunda-feira a sexta-feira, entre 0h00 e 6h00, entre 14h00 e 24h00 aos sábados, e em qualquer horário, aos domingos e feriados;
- não autorização para a localização de instalações que abrigam um grande número de veículos de carga, geralmente no caso de varejistas com muitos fornecedores e com grande diversificação de produtos



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

comercializados, quando não houver espaço suficiente para consolidar, desconsolidar e estocar a carga, de forma a evitar congestionamentos e a obstrução do fluxo de trânsito habitual;

- incentivo à utilização de sistemas de roteamento para auxiliar a programação de entrega e coleta das mercadorias;
- incentivo ao uso de veículos mais adaptados, por exemplo, com utilização de caminhões com descarga lateral para entrega de bebidas em horários de maior volume de tráfego;
- incentivo à obediência às informações sobre as condições de trânsito nas regiões de maior concentração de tráfego de veículos de carga, colocadas em painéis.

Quanto às recomendações para os Transportes Especiais, destacam-se:

- definição do VUC (Veículo Urbano de Carga) para pequenas cargas, em áreas definidas pela Prefeitura Municipal de Santa Cruz das Palmeiras, mediante cadastro prévio e sujeito à fiscalização eletrônica;
- melhoria nos sistemas de sinalização e na rotina de fiscalização, como parte dos instrumentos urbanísticos e de controle social sobre os impactos na circulação e no meio ambiente;
- estímulo para instalação de centrais de distribuição, que facilitem a operação e reduzam os impactos em toda a cidade;
- implantação do regulamento do serviço de moto-frete;
- estímulo ou incentivos para instalação de terminais e centros de distribuição, que facilitem a operação e reduzam impactos em toda a cidade;
- aperfeiçoamento da regulação na circulação de produtos perigosos, para adequada criminalização aos eventuais danos e para que a sociedade participe com maior intensidade na fiscalização.



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

A preocupação com a sustentabilidade no meio urbano justifica o uso de tecnologias modernas e a adoção de medidas para:

- definição de vias restritas à circulação de caminhões, a fim de promover condições de segurança e/ou qualidade ambiental;
- uso de veículos tecnologicamente mais sofisticados, que já vêm sendo testados e adaptados ao transporte de cargas, como os veículos híbridos;
- uso de pavimento adequado, como o asfalto poroso, visando à redução do ruído;
- implantação de programa de inspeção veicular, visando ao combate à poluição pelos gases de escapamento;
- incentivo à colocação de dispositivos que tornem o descarregamento mais rápido, como uma plataforma móvel na parte traseira dos caminhões (fazendo a entrega de mercadorias em nível), ou “escorregadores” de caixas avulsas.

10.5 Transporte por Carroças

Criar a campanha “Cidade Limpa”, sob orientação da Seção de Meio Ambiente e sob fiscalização do Setor de Fiscalização e Postura, em ação de benefício social, com contrapartida de interesse público.

Esta campanha será implantada visando o bem social, será permanente e orientará a todos que desenvolvem atividades de carroceiro ou similar, com fins lucrativos ou não.

A campanha consiste em disciplinar a atividade de carroceiro ou similar, pessoa que presta serviço autônomo na retirada de entulhos, resíduos e outros, no tocante aos locais de destinação final.

Fica a Seção de Meio Ambiente encarregada de mapear o Município de Santa Cruz das Palmeiras e escolher locais para instalação de contenedores para recebimento de resíduos, que serão depositados pelos carroceiros e,



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

posteriormente, recolhidos, transportados e depositados pelo Município em local definitivo.

Os carroceiros interessados em participar da campanha “Cidade Limpa” deverão efetuar cadastro, para o qual deve atender aos seguintes requisitos: ser maior de 16 (dezesesseis) anos de idade; residir no Município de Santa Cruz das Palmeiras; ser cadastrado como condutor de carroça ou similar pelo Setor de Trânsito; apresentar laudo veterinário que ateste as boas condições do animal para desenvolver a atividade.

O Setor de Fiscalização e Postura é que se encarregará pela criação de leis e da aplicação de eventuais sanções.

10.6 Transporte Escolar Rural e Urbano

O Transporte Escolar como Dever do Estado e Município devem proporcionar e Garantia de Acesso e Permanência do Educando no Ambiente Escolar.

A Constituição Federal de 1988 dispôs sobre a educação elevando-a a categoria de princípio e de pilar para o desenvolvimento da sociedade brasileira, indicando, como objetivo precípua, o pleno desenvolvimento da pessoa, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho. Destaca-se, entre os princípios apontados para o desenvolvimento do ensino, a promoção de ações que assegurem a igualdade de condições para o acesso e a permanência à escola.

Sabe-se que o contexto social brasileiro é permeado pela desigualdade e pela falta de oportunidades ao exercício de muitos dos direitos fundamentais do cidadão. Esta realidade, por vezes, é tão forte que a simples disponibilização do ensino público e gratuito não é suficiente para assegurar o acesso e a permanência da criança e do jovem na escola.



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

No artigo 208 da Constituição encontram-se as obrigações do Estado, no que tange ao oferecimento do ensino público. Trata-se de garantias asseguradas aos educandos, cuja finalidade é o efetivo exercício do direito à educação, estando, entre estas, o transporte escolar:

VII - atendimento ao educando, no ensino fundamental, através de programas suplementares de material didático-escolar, **transporte**, alimentação e assistência à saúde.

Para garantir segurança e qualidade ao transporte dos estudantes, o Ministério da Educação por meio do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) mantém dois programas de apoio ao transporte escolar para alunos da educação básica que residem na zona rural.

Caminho da Escola

É uma linha crédito concedida pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para a aquisição, pelos estados e municípios, de ônibus, miniônibus e micro-ônibus zero quilômetro e de embarcações novas.

PNATE

Transferência automática de recursos aos estados, Distrito Federal e municípios para custear despesas com reforma, seguro, licenciamento, impostos, manutenção e pagamento de serviços contratados com terceiros.

O Poder Executivo autorizado a contratar serviços particulares de transporte para servir ao setor de educação rural ou urbana em caso de necessidade ou se a municipalidade assim achar melhor.

Observação Sugestão de Legislação no anexo I.

10.7 Transporte Coletivo de Passageiros



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

Atualmente o transporte coletivo em Santa Cruz das Palmeiras é organizado sobretudo em função dos quatro pontos de conexão com o Centro. Os quais reúnem uma única linha de ônibus para diversos destinos da cidade ligando o centro a todos os setores. É possível perceber que o padrão de distribuição das vias utilizadas é parecido com o das rotas de passagem, para não dizer praticamente coincidentes. A diferença principal é que o ônibus usa estas vias apenas no horário de circulação, o que não ocorre com as rotas de tráfego de passagem. Isso é um bom indicativo de que essa rua deve ser aproveitada como via para circulação de ônibus na proposta de reorganização funcional.

A configuração da rede municipal de transporte coletivo foi implantada recentemente, porém não foi elaborado nenhum Plano Municipal de Transporte e Trânsito Urbano. A implantação do Sistema Vai e Volta teve bastante sucesso, pois o serviço é gratuito, em geral o serviço bem avaliado pela população e a quantidade de passageiros transportados aumentou. Entretanto, após análise das rotas e conversas com os motoristas, foi constatada a necessidade de realização de ajustes localizados, mantendo e aprofundando o modelo operacional em vigor. As propostas apresentadas respeitam integralmente as diretrizes do atual sistema e sugerem algumas adaptações em pontos de ônibus, ruas alternativas e melhoria da sinalização vertical e horizontal. Que por si só justificam a elaboração de um plano de atualização dos serviços, de acordo com as modificações da rede de transporte coletivo que ocorreram desde então. A atualização das rotas ainda deverá ser ampliada de acordo com os novos loteamentos, o que demandará a construção de novos equipamentos urbanos de apoio: novos pontos de ônibus; novos horários e sinalização adequada. Também deverá ser estudada a criação de novas rotas, reduzindo as restrições aos bairros que ainda não são contemplados. Além das melhorias operacionais também deverá ser previsto a modernização tecnológica dos ônibus, com qualificação da frota atual, utilização de ônibus especiais, que não emitam poluentes nas linhas circulares, que possuam rampas e equipamentos que garantam a



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

acessibilidade a portadores de necessidades especiais. Para acompanhar todas essas melhorias será necessário também qualificar a infraestrutura dos pontos de parada implantando novos abrigos e identificação e informação aos usuários nas paradas. Partindo destas diretrizes, as propostas para o Sistema de Transporte Coletivo estão divididas em cinco programas:

- I.Reconfiguração da rota de transporte coletivo;
- II.Implantação de nova rota visando atender aos novos loteamentos;
- III.Qualificação da infraestrutura dos pontos de parada e sinalização;
- IV.Modernização tecnológica dos ônibus; e
- V. Incentivo a utilização de Transporte Coletivo, projeto desenvolvido em conjunto com a Associação Comercial, visando o transporte dos Funcionários públicos e Privados nos horários entrada, descanso para almoço e saída do trabalho.

10.8 Regulamentação do Serviço de Táxi

A gestão dos táxis, a cargo da Prefeitura Municipal de Santa Cruz das Palmeiras, implica na organização e supervisão dos trâmites de processos administrativos, à orientação aos condutores e usuários do sistema, à elaboração de planilhas de cálculo tarifário, à análise das solicitações de licenças para o tráfego dos veículos e dos certificados cadastrais de condutores, apresentação de palestras a condutores iniciantes e antigos, avaliação de processos de inventário para identificação de titularidade de responsabilidade de uso da permissão e elaboração de pareceres quanto às solicitações de transferências.

Os condutores de táxi devem ser motoristas profissionais, devidamente registrados, devendo o automóvel também ser autorizado a servir de instrumento de transporte de passageiros. O serviço deve ser prestado por pessoa física ou jurídica, denominado de condutor, a quem é outorgada a



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

permissão para exploração dos serviços de táxi. A licença para táxi segue as exigências do CTB.

O controle da frota operante do serviço de táxi deve ser efetuado pela Prefeitura Municipal de Santa Cruz das Palmeiras. Os procedimentos incluem a vistoria dos veículos, anualmente, com verificação da existência e estado de conservação de equipamentos de segurança, a padronização dos veículos e a documentação. A validade do certificado de condutor é de dois anos, desde que a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) também esteja válida. As solicitações de ampliação, relocação, extinção, manutenção de sinalização horizontal e vertical e implantação de abrigos deve ser analisada pela Prefeitura Municipal de Santa Cruz das Palmeiras, antes de ser encaminhada ordem de serviço ao setor competente para execução da obra.

Observação Sugestão de Legislação no anexo II.

10.9 Regulamentação do Serviço de Mototaxi e Motofrete

Mototáxi é um tipo de transporte alternativo público individual na qual os passageiros têm ampla escolha de local de embarque ou desembarque, o que não acontece com as modalidades de transporte em massa. É semelhante ao táxi, porém utilizando uma motocicleta em vez de um carro.

Motofrete serviço de transporte e entrega de objetos com motocicleta, devido ao baixo consumo de combustível e a agilidade do veículo utilizado, ocorre uma redução no preço final do serviço, modalidade em crescimento em todo país.

Observação Sugestão de Legislação no anexo III.

A **segurança viária** é um conjunto de fatores e condições interligados que permitem a circulação e a interação dos diversos elementos do tráfego de maneira segura e livre de riscos.



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

As causas dos acidentes nunca envolvem apenas um fator, mas envolvem uma soma de fatores. Dessa forma, os três fatores que são determinantes para a segurança viária são: fator humano, ambiente (via e entorno) e o veículo.

Fatores humanos: falhas do motorista, excesso de velocidade, consumo de bebida alcoólica.

Fatores do ambiente: condições climáticas, iluminação da via, sinalização.

Fatores do veículo: defeitos de fabricação, falta de manutenção.

Em Santa Cruz das Palmeiras existe dois projetos relacionados a este tema, que estão diretamente ligados ao **MOVIMENTO PAULISTA PARA REDUÇÃO DE ACIDENTES COM VITIMAS FATAIS NO TRÂNSITO**, uma parceria entre município e DETRAN - SP

10.10 Uso de Caçambas em vias públicas

Atualmente no município de Santa Cruz das Palmeiras a Lei Municipal nº 1987 disciplina o uso Disciplina o uso de caçambas estacionárias "containers" de entulhos na via pública e dá outras providências.

Esta legislação deverá ser fiscalizada mais rigorosamente por parte da Fiscalização de posturas a fim de acabar com as irregularidades que ainda encontramos no município, principalmente caçambas sem sinalização reflexivas ou deixada sobre o passeio calçado.

10.11 Pedestres no Passeio Calçado

Do ponto de vista da circulação de pedestres é importante notar que o fluxo de deslocamentos a pé no Centro é bastante alto apesar das condições desfavoráveis e da maior ocupação do espaço público viário por parte dos automóveis.



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

Aproximadamente 22 % acessa o o centro do município a partir dos três pontos principais que São: Avenida Armando Penteado, Avenida XV de Novembro e Avenida Constantino Stocco. A soma desses fluxos é da ordem de 600 pessoas em um período de 9 horas do dia (picos manhã, almoço e tarde). Esse contingente de fato é maior, ao se considerar os pedestres que adentram ao Centro por outros pontos de acesso e outras direções, não contemplados na contagem, além dos usuários de automóveis que estacionam o veículo na região (em estacionamentos provados ou em via pública) e eventualmente também se deslocam a pé, como ainda ampliando os horários de análise.

Esse volume de circulação de pedestres tende a aumentar consideravelmente, caso o Centro venha a ser convertido em uma zona especial de prioridade à mobilidade não motorizada, o que demandará um esforço da Administração Municipal para a melhoria das condições da infraestrutura de circulação de pedestres, com alargamento e melhoria das calçadas, remoção de postes e aterramento da fiação, remoção de barreiras e rebaixamento de guias nas travessias. Do ponto de vista da infraestrutura de circulação, a ortogonalidade da malha viária, aspecto potencializado pelo terreno plano, favorece os deslocamentos a pé, pois permite uma orientação mais intuitiva do pedestre em relação ao espaço urbano, e, conforme mencionado anteriormente, o desenho da malha viária também é fator favorável a à mobilidade a pé, pois a predominância de quadras pequenas permite maior possibilidades de deslocamentos e menor necessidades de desvios de rota. Por um lado, o mesmo não se pode dizer a respeito da condição das calçadas. A partir do levantamento de calçadas, percebe-se a predominância calçadas em condições inadequadas à circulação a pé na Área Central, sobretudo na área comercial. Porém próximo à praça da Matriz e Prefeitura, estão em boas condições de conservação e apresentam passeio sem obstruções.

Visando solucionar problemas relacionados ao passeio calçado, a prefeitura responsabilizará os proprietários por imóveis edificados ou em processo de solicitação de Alvará de Construção, lindeiros a vias ou logradouros públicos, dotados de guias e sarjetas, a construir os respectivos passeios na extensão correspondente de sua testada e a mantê-los sempre em perfeito estado de preservação.



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

A execução, manutenção e conservação dos passeios, bem como a instalação, nos passeios, de mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura, vegetação, sinalização, entre outros permitidos por lei, deverão seguir os seguintes princípios: acessibilidade: garantia de mobilidade e acessibilidade para todos os usuários, assegurando o acesso, principalmente, de idosos e pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida; segurança: os passeios, caminhos e travessias deverão ser projetados e implantados de forma a não causar riscos de acidentes, minimizando-se as interferências decorrentes da instalação do mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura, vegetação, sinalização, publicidade, tráfego de veículos e edificações; desenho adequado: o espaço dos passeios deverá ser projetado para o aproveitamento máximo dos benefícios, redução dos custos de implantação e manutenção, respeitando as especificações das normas técnicas pertinentes e do Código de Trânsito Brasileiro (CTB); continuidade e utilidade: o passeio deverá servir como rota acessível ao usuário, contínua e facilmente perceptível, objetivando a segurança e qualidade estética, garantindo que a via e o espaço público sejam projetados de forma a estimular sua utilização, bem como facilitar os destinos.

Observação Sugestão de Legislação no anexo III.

10.12 Ciclistas

Criação de um sistema cicloviário interligando os Bairros ao Centro dentro das Diretrizes Ciclo viárias cumpindo as regras de aplicação da sinalização horizontal e vertical em ciclo vias e ciclo faixas do Município de Santa Cruz das Palmeiras, e tenha como referência as legislações listadas a seguir:

- Código de Trânsito Brasileiro: Lei Federal nº 9.503/1997;
- Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Volume I – Sinalização Vertical de Regulamentação: Resolução CONTRAN nº 180/2005;



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

Estado de São Paulo



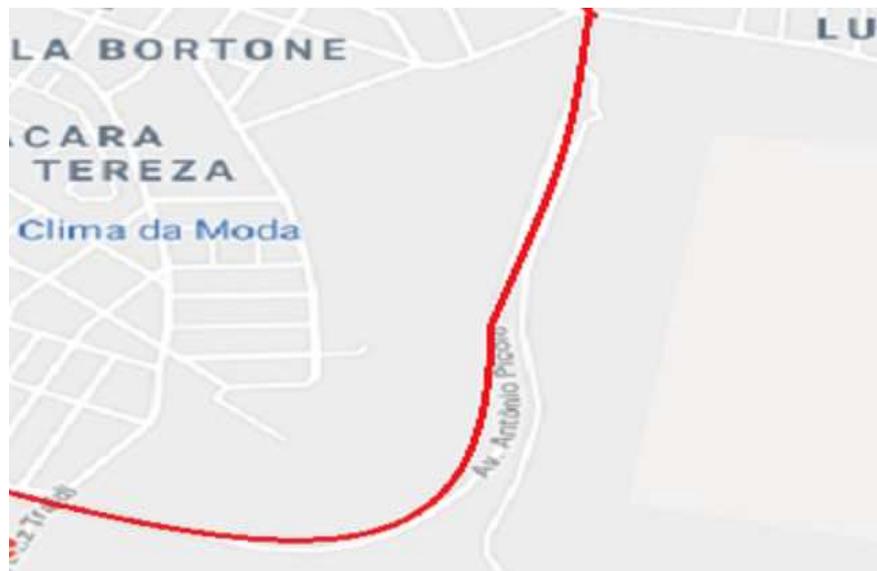
SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

- Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Volume II – Sinalização Vertical de Advertência: Resolução CONTRAN nº 243/2007;
- Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Volume IV – Sinalização Horizontal: Resolução CONTRAN nº 236/2007;
- Caderno de Referência para Elaboração do Plano de Mobilidade por Bicicletas nas Cidades: Ministério das Cidades, 2007.

Mapas do Sistema Ciclo Viário de Santa Cruz das Palmeiras:

Trecho 1 - Avenida Antonio Picollo, construção de uma ciclo via paralela à avenida, ligando os bairros Ada Dedini e Santa Luzia ao Jardim das Palmeiras.

Imagem 14 – Trecho 1



Trecho 2 - Avenida Antonio Picollo, construção de uma ciclo via paralela às ruas Elizeo Bortolotto e Marquez de Olinda, continuando como ciclo faixa na avenida Paulista, ligando o Jardim das Palmeiras à Av. XV de Novembro.

Imagem 15 – Trecho 2

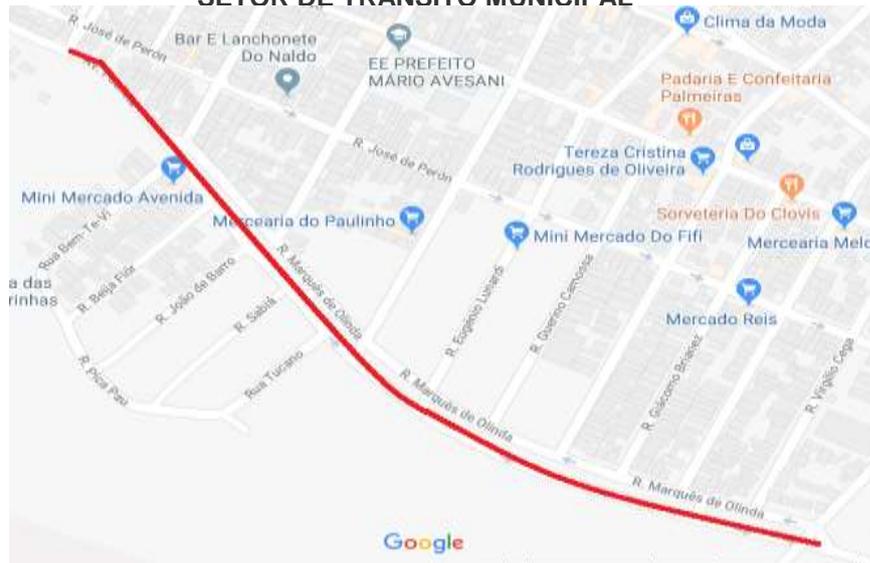


PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS



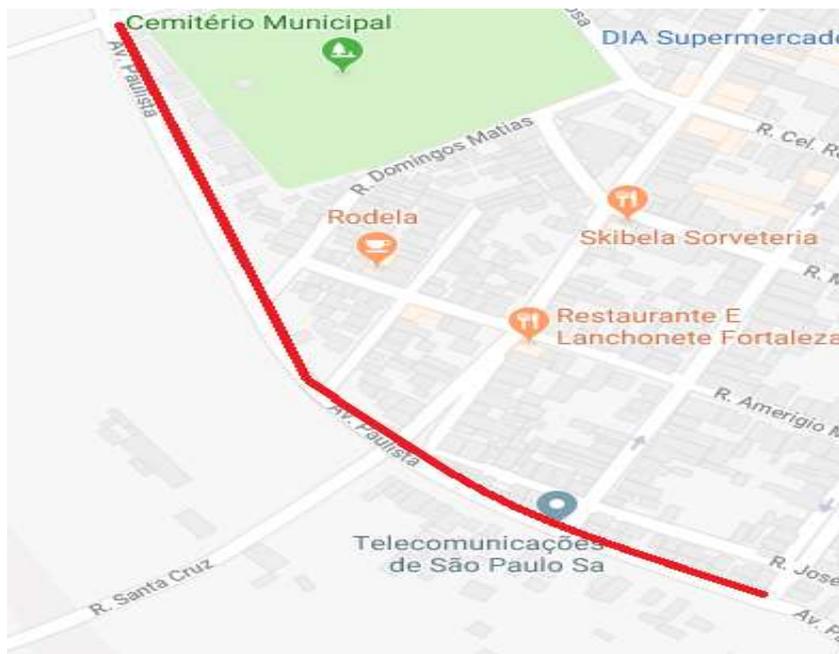
Estado de São Paulo

SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL



Trecho 3 - Avenida Paulista, continuidade da ciclo faixa até a rua Dr. Brito Pereira , ligando a Av. XV de Novembro à vila São Carlos.

Imagem 16 – Trecho 3





PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

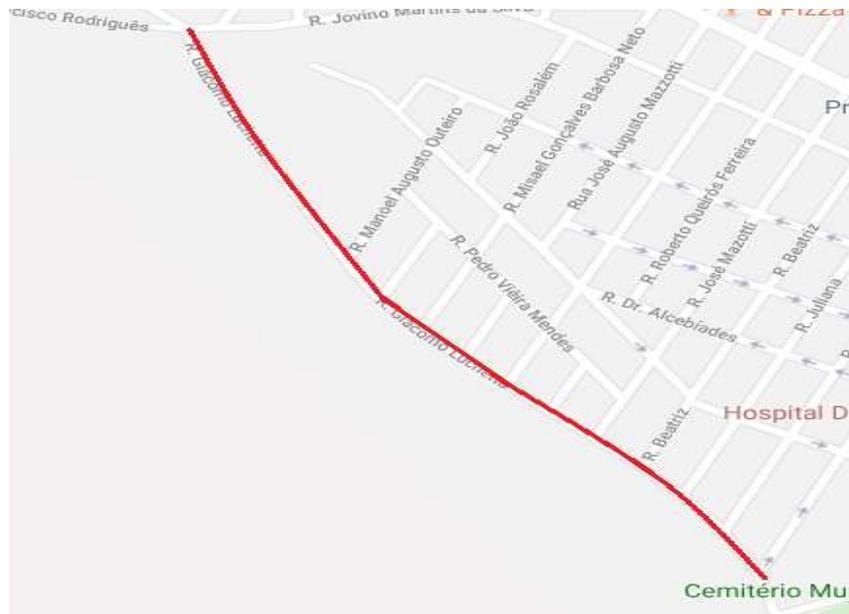
Estado de São Paulo



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

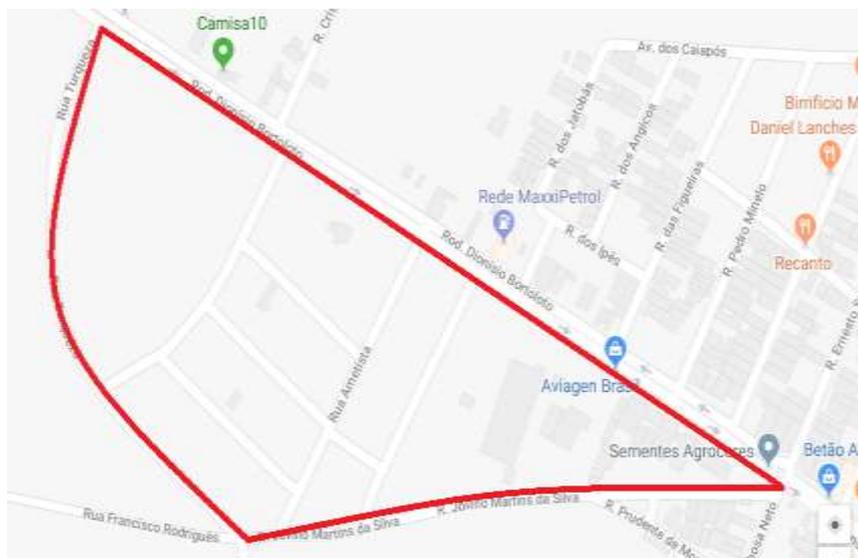
Trecho 4 - Avenida Guicamo Luchetta, continuidade da ciclo faixa até a rua Francisco Rodrigues, ligando a rua Dr. Brito Pereira ao Jardim Milano.

Imagem 17 – Trecho 4



Trecho 5 – Ciclo faixa dando continuidade a ciclo via já existente na Avenida Dionisio Bortoloto com dois acesso rua Turqueza ou rua Jovino Martins da Silva..

Imagem 18 – Trecho 5





PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

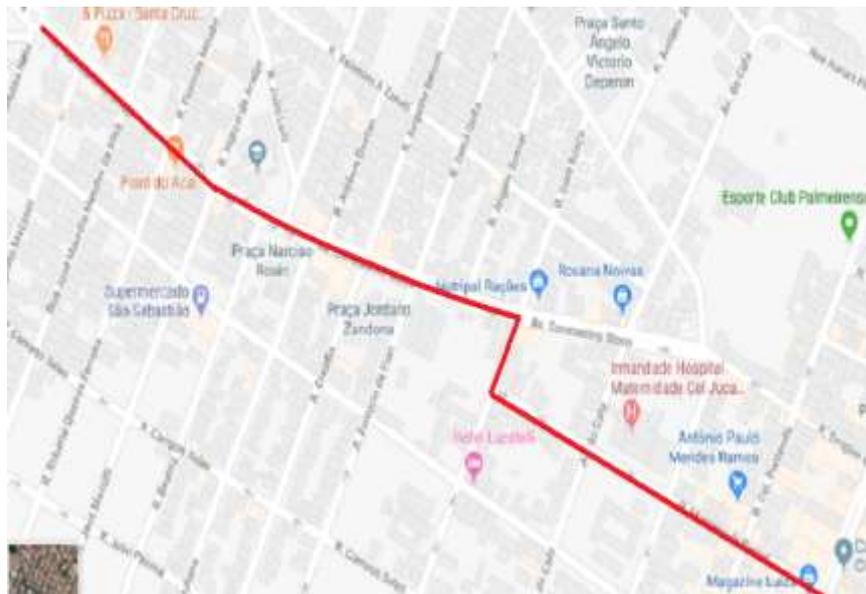
Estado de São Paulo

SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL



Trecho 6 - Avenida Constantino Stocco, continuidade da ciclo via da Avenida Dionisio Bortolotto até Avenida XV de Novembro, ligando os Setore 2 e 4 ao Centro.

Imagem 19 – Trecho 6

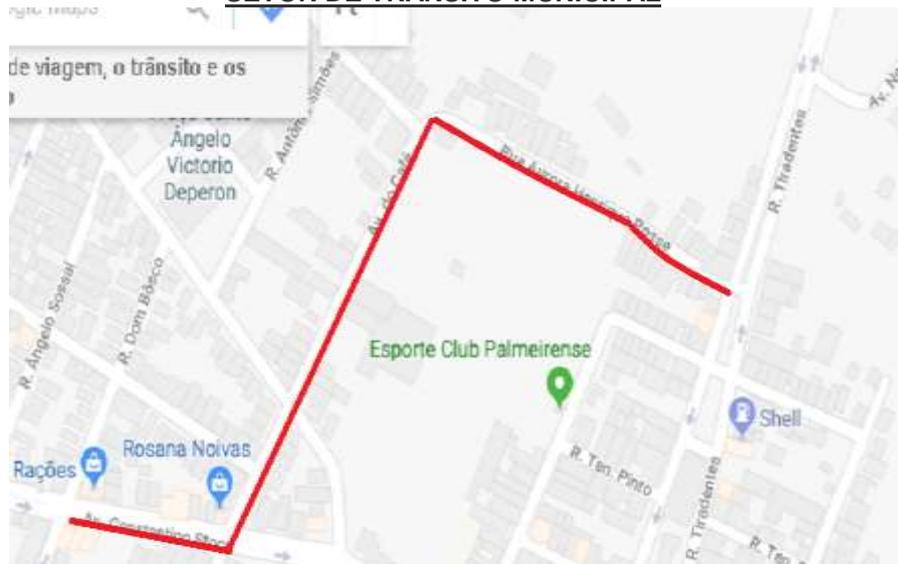


Trecho 7 – Alternativa de ligação entre a Avenida Xv de Novembro e a Avenida Constantino Stocco, ciclo faixa, ligando Centro aos Setores 2 e 4.

Imagem 20 – Trecho 7

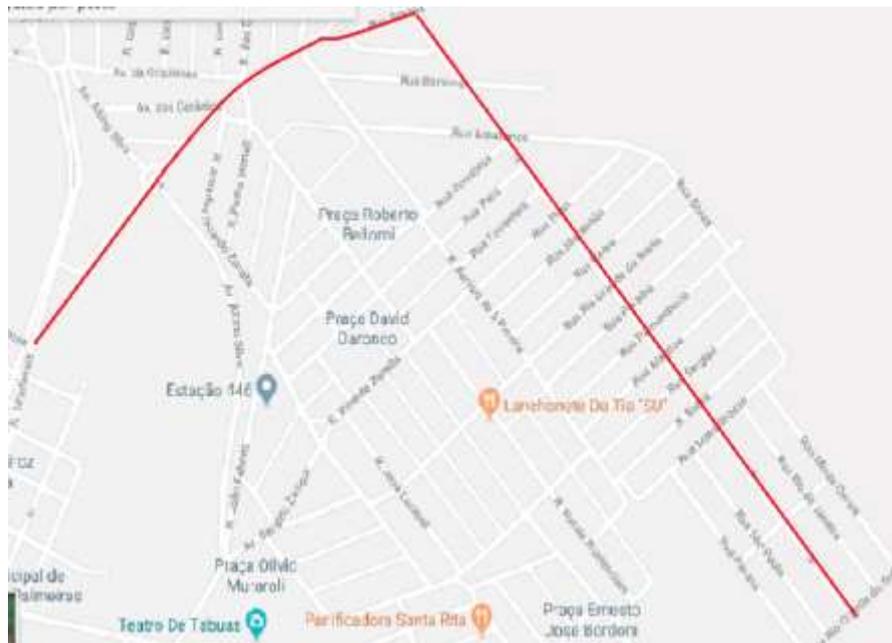


SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL



Trecho 8 – Avenida Brasil e Avenida Nossa Senhora Aparecida, ciclo faixa ligando o Setor 3 até o Centro.

Imagem 21 – Trecho 8

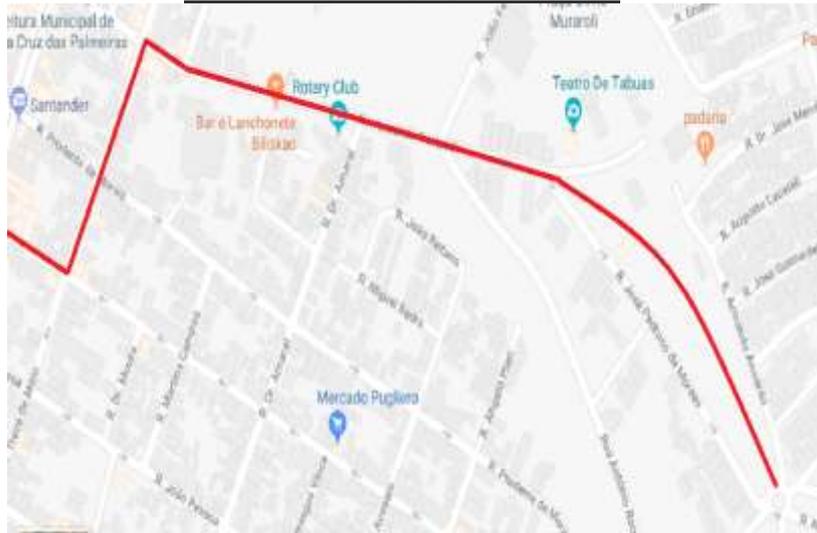


Trecho 9 - Avenida Armando Penteadado e Rua José Pedroso de Moraes, ciclo faixa, ligando Ada Dedine, Santa Luzia e o trecho 1 ao Centro.

Imagem 22 – Trecho 9

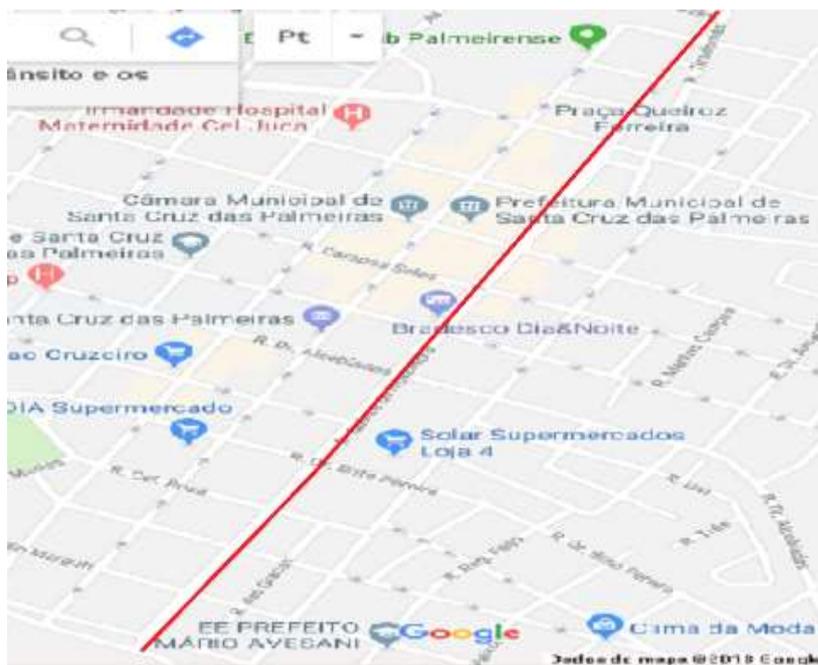


SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL



Trecho 10 - Avenida XV de Novembro, ciclo faixa principal servira como ligação do centro a todos os Setores.

Imagem 23 – Trecho 10



Todos os Trecho os interligados formarão o Sistema Viário de Santa Cruz das Palmeiras.

Imagem 24 – Mapa do Sitema Ciclo viário Viário



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL



Ciração de Ciclo Pontos

O uso da bicicleta como meio de transporte é cada vez mais frequente, porém nem todos possuem bike própria. Mesmo quem já costuma se locomover pedalando pode não estar com a “magrela” a todo momento, e quem é turista ou visitante de outro local nem sempre consegue levá-la na viagem. Também seria uma um meio de transporte alternativo e ecológico se os trabalhadores do município, tivessem como adotar este transporte.

Para atingir esse público e tornar a bike acessível a todos, a Prefeitura de Santa Cruz das Palmeiras, poderá desenvolver parceria com empresas privadas, a fim de promover o uso compartilhado de bicicletas.

O projeto implicaria em distribui bicicletas para o uso em vários pontos estratégicos da cidade. Atualmente, A idéia inicial é criar 10 pontos, com cerca de 10 bicicletas cada.



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

Estado de São Paulo



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

As bikes podem ser utilizadas gratuitamente durante 4 horas durante a semana e 8 horas durante os finais de semana;

Após este período, é cobrada uma taxa de R\$ 5 a cada hora adicional.

Pode-se utilizar o serviço gratuitamente diversas vezes ao dia, contanto que haja um intervalo de 15 minutos entre o uso.

Para usar o serviço, bastaria efetuar seu cadastro na Prefeitura Municipal.

Como usar

Após cadastrado o munícipe recebe um cartão bilhetes Unico, A retirada da bicicletas pode ser feita com a apresentação deste cartão Bilhete Único integrado ao sistema.

Após o uso da bike o munícipe desvolve a bicicleta no ponto mais próximo à sua localização, onde um funcionária confere se esta tudo certo.

Imagem 25 – Exemplo de ciclo ponto bicicletas sedidas pela iniciativa privada.



Serão utilizados como pontos os prédio públicos a fim de aproveitar os funcionários e a estrutura que já existem nestes locais.



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

Confira o mapa completo com todos os ciclo pontos de Santa Cruz das Palmeiras

Imagem 25 – Mapa do Sistema Ciclo Viário com os ciclo pontos



11. Segurança Viária

A segurança viária é um conjunto de fatores e condições interligados que permitem a circulação e a interação dos diversos elementos do tráfego de maneira segura e livre de riscos.

As causas dos acidentes nunca envolvem apenas um fator, mas envolvem uma soma de fatores. Dessa forma, os três fatores que são determinantes para a segurança viária são: fator humano, ambiente (via e entorno) e o veículo.

Fatores humanos: falhas do motorista, excesso de velocidade, consumo de bebida alcoólica.

Fatores do ambiente: condições climáticas, iluminação da via, sinalização.



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

Fatores do veículo: defeitos de fabricação, falta de manutenção.

Atualmente o nosso município desenvolve dois projetos em parceria com o DETRAN – SP, no qual contemplará regiões importantes e agregará muito à mobilidade do município.

12. Gestão de Trânsito

O Setor de Trânsito conta com 02 agentes de Fiscalização de trânsito e 23 policiais militares trabalhando efetivamente no município. Considerando a área territorial do município, a extensão do sistema viário, sua população e frota, é notório que este efetivo é bastante aquém das necessidades. De fato, a proporção de agentes pela frota de veículos em Santa Cruz das Palmeiras é de 1 para 725 veículos aproximadamente, se retirarmos os policiais e considerarmos somente os agentes efetivos o número é de 1 para 9.023, enquanto a recomendação do Denatran é de 1 agente para cada 1000 a 2000 veículos, conforme o Manual de Municipalização do Trânsito.

Assim, tomando-se como referência o maior valor deste intervalo (1/2000 veículos), conclui-se que em Santa Cruz das Palmeiras, há um pouco menos de 2/9 do efetivo necessário, que seria da ordem de 18 profissionais. A cidade não conta com fiscalização eletrônica, não possui radares fixos, radares móveis, fiscalizadores eletrônicos de avanço de sinal vermelho do semáforo. No que diz respeito a engenharia de tráfego e manutenção de vias o Setor conta com 3 profissionais, que se considerarmos a extensão do anel viário e o atual crescimento do município, seriam necessários 08 profissionais.

Quanto estrutura administrativa o SETRAM, já possui um aparato técnico, profissional e estrutural para seguir a tendência dos municípios com características semelhantes ao de Santa Cruz das Palmeiras e se transformar em Departamento Municipal de Trânsito (DEMUTRAN).

13. Conclusão



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

A mobilidade urbana terá como consequência uma redução no número de veículos o que causará uma ampliação da capacidade viária, os tempos de viagem crescerão e as velocidades se reduzirão devido aos meios de locomoção auterativos. Como as distâncias médias dos deslocamentos por automóveis não terão uma grande variação as velocidades médias de circulação aumentarão significativamente, principalmente nos horários de pico a velocidade será média maior.

O tempo consumido pelos que utilizam automóveis nos seus deslocamentos terá uma pequena redução. Parte desta redução se deve ao crescimento dos meios alternativos de locomoção, outro fator importante que contribuirá para esta redução será a melhoria das condições das vias e a reforma da sinalização vertical e horizontal.

As simulações indicam que a emissão de gases poluentes, nocivos à saúde, e de CO₂, que tem reflexo no efeito estufa, decorrente da circulação de automóveis, diminuirão significativamente a medida que os munícipes adotem outros meios de transporte menos poluentes, aliados às melhorias na frota automotiva ou dos combustíveis ao longo dos próximos anos, que possa gerar melhorias na redução nas emissões de gases gerados pela frota.

Os custos com acidentes, na forma como estimados, terão uma redução proporcional ao número de condutores de automóveis que aderirem aos meios de transporte auterativos. Ainda que pese os aspectos metodológicos já mencionados, o valor não será apenas financeiro, mas, também social e ambiental.

Alem de tudo o número de vagas de estacionamento aumentarão de acordo com a redução do número de veículos que deixarem de circular diariamente.

Algumas medidas deverão ser tomadas a curto prazo, em um intervalo de um a cinco anos, essas medidas podem ser; readequações das interseções viárias do tipo rotatórias, de preferencia utilizando pneus, pois o material reduz os custos em até 70%, no caso de colisão causam danos menores e é



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

ecologicamente correta; instalação de radares fixos e móveis de forma a se ter a diminuição da velocidade de circulação dos veículos; Incluir na lei de Aprovação de Projetos de Novos Loteamentos a obrigatoriedade do loteador a entregar o loteamento com a Mobilidade e Acessibilidade completa; e Reforma dos passeios calçados, pois, trarão maior segurança para pedestres, implantação do Sistema Ciclo Viário.

Também deverão ser adotadas medidas de médio prazo, de cinco a quinze anos como, a readequação do Sistema Viário visando explorar o conceito de “Sustentabilidade , Mobilidade e Meio Ambiente”, ruas arborizadas e integradas ao manejo das águas pluviais com peneiras de detritos nos bueiros e com redução do escoamento superficial durante as chuvas.

Neste novo padrão de via o trânsito deverá ser mais restrito, com preferência para pedestres e ciclistas, e proibindo a circulação de veículos pesados. As travessias deverão ser bem sinalizadas e atenderem os padrões do CONTRAN; Instalação de aparelhos de avanço de parada obrigatória nos semáforos; Descentralização dos serviços municipais; e Incentivo a arborização das vias antigas a fim de amenizar o clima e favorecer aos pedestres e ciclistas, além de valorizar a área e contribuir para a educação ambiental.

Aumentar os investimentos nas APPs, incentivar a criação de parques lineares, combinada com a readequação urbana com base no conceito de vias de uso múltiplo (“Ruas Completas”), que conciliam diversos usos, além de veículos e pedestres, e que se caracterizam por paradas de ônibus com recuos seguros, abrigos e mobiliário urbano compatível. Acomodam, também, bancos, mesas de bares e restaurantes, bancas de jornais e revistas, contando com arborização intensa.

O Plano de Mobilidade Urbana de Santa Cruz das Palmeiras, direta e indiretamente, deve ser aplicado sempre visando a Sustentabilidade ,



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

Mobilidade e Meio Ambiente , apoiando os projetos desenvolvidos com bases técnico-científicas que retroalimentam as decisões políticas de longo prazo. E, quanto à atuação do órgão gestor, Prefeitura Municipal de Santa Cruz das Palmeiras, espera-se o fortalecimento de mecanismos de aproximação do poder público com a comunidade local e com a comunidade científica, de forma a se ter um processo sinérgico.

Finalmente, dos dez princípios estabelecidos pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SeMob) para o planejamento da mobilidade, todos foram, direta ou indiretamente, tratados neste plano. Ou seja, melhorias na acessibilidade, melhorias no transporte urbano, criação de sistema ciclo viário e incentivos às caminhadas políticas voltadas ao meio ambiente, diminuirão a necessidade de viagens motorizadas, a priorização da qualidade de vida em lugar da fluidez do tráfego, propiciando de fato a mobilidade urbana a todos os nossos munícipes principalmente aqueles que portadores de necessidades especiais.

A administração pública municipal destinará, anualmente, dotação orçamentária para as adaptações, eliminações e supressões de barreiras urbanísticas, arquitetônicas, de transporte e de comunicação existentes nos edifícios de uso público de sua propriedade e naqueles que estejam sob sua administração. E fomentará programas destinados à especialização de recursos humanos em mobilidade e acessibilidade.



Anexo I – Legislação sobre a REGULAMENTAÇÃO DO TRANSPORTE ESCOLAR

Art. 1º. É de responsabilidade do Município, respeitada a legislação federal, planejar, organizar, coordenar, delegar e controlar a prestação de serviços públicos ou de utilidade pública relativos ao transporte escolar urbano.

Art. 2º. A exploração de atividade de transporte escolar deve ser autorizada pelo Departamento de Trânsito. Só poderão ser utilizados no transporte escolar veículos com até 15 (quinze) anos desde a data de fabricação, mas vistoria do Departamento de Trânsito poderá excluir do serviço veículo que não apresente condições para o atendimento aos usuários.



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

Parágrafo Único. Os permissionários do serviço são obrigados a cumprir as normas de transportes previstas no Município e no Código Nacional de Trânsito, sob pena de perda da licença.

Art. 3º. Fica obrigada a Prefeitura Municipal de Santa Cruz das Palmeiras a criar, defronte a todos os estabelecimentos escolares públicos, estacionamento destinado aos veículos de transporte escolar.

Parágrafo Único. O estacionamento, defronte às escolas, para os veículos de transporte escolar, será permitido por um período máximo de 15 minutos, devendo estar acionada a sinalização de emergência do veículo.

Anexo II – Legislação sobre a REGULAMENTAÇÃO DO SERVIÇO DE TÁXI

Art. 1º. O serviço de táxis no Município de Santa Cruz das Palmeiras será explorado mediante outorga de permissão, através de ato do Chefe do Executivo, a pessoas físicas ou jurídicas. Considera-se pessoa física o motorista profissional autônomo proprietário, coproprietário ou promitente comprador de um veículo de aluguel a taxímetro. É considerada pessoa jurídica a empresa, constituída na forma da legislação comercial, cujo objetivo social seja o transporte de passageiros, obedecidas as exigências deste Regulamento.

Art. 2º. Os candidatos a permissionários do serviço de táxi serão selecionados por critérios estabelecidos em edital, pelo Departamento de Trânsito, com a



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

participação do Sindicato dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários.

Art. 3º. Para candidatar-se a permissionário do serviço de táxi, o interessado deverá apresentar requerimento ao Departamento de Trânsito.

Art. 4º. O ato que outorgar a permissão expedirá o número que será utilizado pelo veículo de aluguel.

Art. 5º. Outorgada a permissão, o Departamento de Trânsito autorizará o licenciamento do veículo correspondente.

Art. 6º. A permissão será renovada anualmente, por ocasião do emplacamento do veículo, obedecidas as normas estabelecidas para este fim.

Art. 7º. O permissionário que alienar o veículo empregado no serviço de táxi requererá a sua baixa no Departamento de Trânsito.

Art. 8º. Toda e qualquer modificação pretendida pelo permissionário, na permissão que lhe for outorgada, dependerá de expressa autorização do permitente.

Art. 9º. A permissão será cancelada: por requerimento do interessado; quando a permissão não for renovada; com a aposentadoria do permissionário autônomo. O cancelamento da permissão não será efetivado quando o veículo for furtado ou sofrer qualquer dano em que fique inutilizado parcial ou totalmente, sendo que o permissionário deverá comunicar o ocorrido ao Departamento de Trânsito, num prazo de 3 (três) dias a contar da data da ocorrência, podendo haver a prorrogação do prazo para a renovação da permissão por até 120 (cento e vinte) dias.



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

Estado de São Paulo

SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL



Art. 10º. No caso de falecimento do permissionário autônomo, fica assegurado aos sucessores, enquanto não for homologada a partilha do espólio, o direito de exploração do serviço de táxi, mas condicionado à apresentação de alvará judicial. Após a homologação da partilha, o serviço de táxi poderá continuar a ser explorado pelo herdeiro a quem couber o veículo.

Art. 11º. O motorista profissional só poderá dirigir táxi, no município de Santa Cruz das Palmeiras, após cadastro e autorização do Departamento de Trânsito e do Sindicato dos Condutores Autônomos Rodoviários. Não poderá ser permissionário o motorista profissional que tiver cassada sua permissão ou cancelada sua matrícula.

Art. 12º. Os candidatos a permissionário autônomo deverão apresentar no Departamento de Trânsito os seguintes documentos: Carteira Nacional de Habilitação (categoria profissional); Carteira de Identificação ou documento equivalente reconhecido por Lei; prova de cumprimento dos deveres eleitorais; rova de quitação com o Serviço Militar; atestado de bons antecedentes; Certidão Negativa de débito para com a fazenda Municipal; CPF (Cartão de Identificação do Contribuinte do Imposto de Renda; prova de propriedade do veículo; declaração de não manter vínculo empregatício com o serviço público; carteira Profissional; prova de recolhimento da Contribuição Sindical do exercício em que for requerida a renovação da licença.

Art. 13º. As empresas candidatas a permissionária deverão apresentar os seguintes documentos: registro social, sendo exigido, para o caso de Sociedade Anônima, o capital constituído por ações nominativas; prova de idoneidade financeira, composta de declarações bancárias e de certidões negativas expedidas pelos cartórios de Corregedoria da Justiça do Estado de São Paulo e de Distribuição de Feitos, tanto referente à firma, como no que diz



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

respeito às pessoas físicas que a integram como sócias; inscrições no Cadastro Geral de Contribuintes do Ministério da Fazenda, no Instituto Nacional de Previdência Social e no Cadastro de Contribuintes do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza da Prefeitura Municipal; prova de propriedade da frota mínima de 2 (dois) veículos.

Art. 14º. Além das exigências contidas na legislação trabalhista, tributária e previdenciária, e das demais disposições legais, as empresas permissionárias ficam obrigadas ao cumprimento do seguinte: manter capital social, devidamente realizado ou integralizado, correspondente a, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) do valor da frota; adotar e manter atualizado o sistema de controle que permita, a qualquer momento, exato conhecimento das características operacionais e do comportamento funcional e econômico da frota; remeter ao Departamento de Trânsito a relação nominal de seu pessoal (diretoria e empregados), comunicando, no prazo de 48 (quarenta e oito) horas, as alterações que venham a ocorrer; designar um dos membros da Diretoria para representá-la junto ao Departamento de Trânsito.

Art. 15º. Os permissionários, no ato de inscrição dos seus motoristas no Departamento de Trânsito para obtenção da matrícula, deverão apresentar os seguintes documentos relativos a cada um deles: comprovação de idade mínima de 18 anos; carteira de identidade ou documento que a substitua reconhecido por Lei; Carteira Nacional de Habilitação Profissional; prova de cumprimento dos deveres eleitorais; prova de quitação com o serviço militar; atestado de bons antecedentes; Carteira Profissional devidamente assinada pelo empregador.

Art. 16º. O permissionário será responsável pelas infrações cometidas por seus empregados.



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

Estado de São Paulo



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

Art. 17º. O serviço de táxi será explorado em caráter contínuo, permanente, eficiente e em estrita observância às normas fixadas neste regulamento.

Art. 18º. É considerado táxi o automóvel de aluguel e taxímetro destinado ao transporte individual de passageiros.

Art. 19º. O serviço de táxi do Município de Santa Cruz das Palmeiras será composto de uma apenas uma categoria, chamada convencional, com os veículos dotados de quatro (4) portas e com capacidade para transportar (4) quatro passageiros.

Art. 20º. É dever dos condutores de táxi: atender ao sinal do passageiro, parando o veículo para o embarque e desembarque; trajar-se adequadamente; tratar com polidez os passageiros e o público; não recusar receber passageiros, salvo se tratar de pessoas perseguidas pela polícia ou pelo clamor público, sob acusação de crime, ou quando se tratar de pessoa embriagada ou em estado que permita prever que venha causar danos aos veículos, ou ainda nos horários de refeição dos motoristas; socorrer pessoas acidentadas; solicitar, quando necessário, a identificação dos passageiros, após às 21:00 horas; colaborar com o Departamento de Trânsito na fiscalização do serviço, apontando as irregularidades ocorridas e fazendo sugestões de melhorias.

Art. 21º. Os veículos, para licenciamento e exploração do serviço de táxi, deverão oferecer condições de segurança e asseio.

Art. 22º. Os veículos não poderão ter alteradas as suas características originais, salvo com autorização do Departamento de Trânsito, sendo vedada a afixação de enfeites, decalques e acessórios não previsto em lei e neste Regulamento.



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

Estado de São Paulo

SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL



Art. 23º. É obrigatório o uso de taxímetro e somente poderão ser instalados os taxímetros aprovados pelo Instituto Nacional de Pesos e Medidas, com capacidade para o serviço autorizado.

Art. 24º. O taxímetro deverá ser instalado à direita do motorista, em posição que permita, do exterior, ser vista a indicação “LIVRE” e, do interior, a sua leitura pelo passageiro.

Art. 25º. A aferição do taxímetro será feita sempre que se verificar alteração ou reajuste de tarifas ou quando o Departamento de Trânsito julgar necessário.

Art. 26º. De acordo com resolução própria do Conselho Nacional de Trânsito, é obrigatório o uso de dispositivo luminoso nos automóveis de aluguel, afixado sobre o teto com a palavra “TAXI”, que será iluminado à noite, em cor natural, quando o veículo estiver desocupado.

Art. 27º. Os táxis só poderão trafegar após serem afixados, no interior do veículo, em lugar visível pelo passageiro, o seguinte: tabela oficial de tarifa (atualizada); cartão de identificação do veículo, fornecido pelo Departamento de Trânsito; “cartão plaqueta”, com os seguintes dizeres: “para reclamações, dirija-se ao Departamnto de Trânsito”.

Art. 28º. A definição dos locais de estacionamento será feita pelo Departamento de Trânsito, salvo os casos previstos em legislação própria, de maneira a atender às conveniências do trânsito, à estética da cidade e às necessidades do público.



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

Art. 29º. O número máximo de veículos, em cada estacionamento, será fixado de acordo a atender às conveniências do sistema de trânsito, ao plano urbano e às necessidades do público.

Art. 30º. É vedada a mudança do veículo de um para outro estacionamento sem a prévia e expressa autorização do Departamento de Trânsito.

Art. 31º. Cada ponto de estacionamento terá um permissionário responsável pelo seu efetivo funcionamento, que responderá junto ao Departamento de XXX Trânsito por qualquer irregularidade. O permissionário responsável será indicado, até o dia 31 de janeiro de cada ano, pelos componentes do ponto, por um período de um ano, sendo o Departamento de Trânsito comunicado através de ofício do Sindicato dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários.

Art. 32º. Para a fixação e revisão das tarifas serão levados em consideração todos os elementos do custo de serviço e outras variáveis que possam aconselhar a medida, observada sempre a legislação pertinente à matéria, sendo que a fixação e revisão das tarifas serão objeto de Decreto do Poder Executivo.

Art. 33º. Somente serão permitidas tarifas especiais para viagens além dos limites da zona urbana da cidade, podendo, no entanto, a critério do motorista e do usuário, combinar-se preços que não os da tabela para casamentos e enterros.

Art. 34º. É obrigatório o transporte de bagagem dos passageiros, desde que as suas dimensões, natureza e peso não prejudiquem a conservação do veículo e de acordo com a tarifa em vigor.



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

Art. 35º. A fiscalização dos serviços será exercida pelo Departamento de Trânsito, através de fiscais credenciados.

Art. 36º. São documentos sobre os quais se exercerá a ação fiscalizadora e que deverão ser trazidos pelo motorista quando estiver em serviço: Certificado de Permissão; Carteira de Permissão; certificado de propriedade do veículo, taxa rodoviária, seguro e outras relativas ao veículo; Carteira Nacional de Habilitação – Carteira Profissional; Certificado de matrícula do motorista no Departamento de Trânsito; Certificado de aferição do taxímetro; Carteira de Identidade; Carteira Profissional assinada pelo empregador (quando for o caso).

Art. 37º. As infrações previstas neste Regulamento sujeitarão os permissionários, conforme a gravidade da falta, além de outras combinações legais, às seguintes penalidades: Advertência; Impedimento de veículo para prestação de serviço; Cassação da permissão.

Art. 38º. Cometidas duas ou mais infrações de naturezas diversas, as penalidades serão aplicadas cumulativamente.

Art. 39º. As punições aplicáveis aos motoristas são: Advertência; Suspensão; Cassação da matrícula.

Art. 40º. O não cumprimento da pena de suspensão por parte do motorista implicará na cassação da matrícula.

Art. 41º. A cassação da matrícula impedirá, em caráter definitivo, a expedição de nova autorização para o motorista dirigir o veículo de serviço de Táxis, pois as permissões são outorgadas a título precário e o referido ato do Chefe do Executivo é irrecorrível.



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

Estado de São Paulo

SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL



Art. 42º. O permissionário ou motorista terá prazo de 5 (cinco) dias para apresentar defesa por escrito, contados do recebimento da comunicação ou da publicação do edital de convocação.

Art. 43º. São infrações do motorista: deixar de atender ao sinal do passageiro para o embarque e desembarque; deixar de atender com presteza ao passageiro; recusar passageiros, salvo nos casos previstos neste regulamento; deixar de concluir a corrida, sem justa causa; exigir pagamento, em caso de interrupção da corrida, independentemente da vontade do passageiro; embarcar ou desembarcar passageiros em local não permitido; deixar de aproximar o veículo da guia da calçada, para embarque ou desembarque de passageiro; deixar de promover segurança e comodidade do passageiro, dirigindo acima da velocidade permitida para o local ou efetuando freadas e arrancadas bruscas; tratar sem urbanidade o passageiro; agredir o passageiro; recusar-se a acomodar a bagagem do passageiro no porta-mala ou negar-se a retirá-la ao término da corrida; recusar a transportar a bagagem do passageiro; usar indevidamente as bandeiras, não respeitando os horários e lugares estabelecidos; cobrar importância superior à registrada no taxímetro; cobrar acima da tabela estabelecida para bagagem; fazer alongamento do percurso, salvo por motivos de força maior; deixar de alertar o passageiro para recolher seus pertencentes no término da corrida; não entregar ao Departamento de Trânsito os objetos esquecidos no interior do veículo, no prazo de 24 horas; conduzir pessoas, animais ou qualquer espécie de carga nas partes externas do veículo; deixar de colocar o veículo à disposição das autoridades devidamente identificadas, quando por elas solicitado no caso de emergência; conduzir pessoas perseguidas pela polícia ou pelo clamor público; não prestar socorros às vítimas de acidentes; dirigir em estado de embriaguez alcoólica ou sob efeito de substância tóxica de qualquer natureza; desconhecer logradouros públicos, pontos turísticos hotéis, hospitais, escolas,



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

repartições públicas e delegacias de polícia; afastar-se do veículo por mais de 15 (quinze) minutos nos pontos de estacionamentos; usar o veículo para a prática de crime; prática de lotação; quaisquer outros fins não permitidos; transportar objetos no interior do veículo ou no porta-malas, que dificultem a acomodação do passageiro e de sua bagagem ou que possa danificá-la; transportar pessoa além do limite permitido; transitar com veículo apresentando vazamento de combustíveis ou lubrificantes; apresentar documentação com irregularidades, rasuras ou adulterações; afastar o veículo do estacionamento de origem por mais de 30 (trinta) dias; recusar-se a apresentar documentação solicitada pelo agente; dificultar a ação da fiscalização com simulação, evadindo-se, com ameaça sob qualquer forma, com agressão física ou moral ou identificando-se mediante documentação de outros; abandonar o veículo sem justa causa; violar o taxímetro; manter a bandeira abaixada sem estar à disposição do passageiro; deixar de colocar o veículo à disposição da autoridade fiscal ou seus agentes credenciados para inspeção, aferição do taxímetro ou recolhimento do veículo; portar arma sem autorização policial; deixar de comunicar mudança de endereço, no prazo de 48 (quarenta e oito) horas.

Art. 44º. São infrações relativas ao veículo e de responsabilidade de permissionário: falta de limpeza interna ou externa; falta ou defeito dos para-choques dianteiros ou traseiros, dos espelhos retrovisores, dos faróis dianteiros, das lanternas de luz vermelha na parte traseira, da buzina, do taxímetro ou do luminoso com a palavra TAXI; falta de limpadores de para-brisa, de pala interna de proteção contra o sol, da iluminação da placa traseira, de iluminação interna do veículo, do extintor de incêndio, do triângulo de segurança, de vidros ou de substituição aos que se apresentarem quebrados; colocação, a qualquer título e em qualquer lugar, de enfeites, adornos, bandeirolas, decalques ou inscrições; acréscimo ou redução da medida da tala original das rodas; uso de pneus que não oferecem condições de segurança



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

ou de dimensão menor do que o original do veículo; rebaixamento de suspensão do veículo; trafegar com veículo sem a identificação ou identificado incorretamente, com falta, posição incorreta ou más condições das placas dianteiras e traseiras, com luminoso externo superior acesso, quando ocupado, ou apagado, quando desocupado, com a carroceria avariada, com a pintura em mau estado de conservação, com os estofamentos e revestimentos internos em más condições de conservação ou com funcionamento imperfeito das portas e seus vidros.

Art. 45º. Constitui infração do permissionário o tráfego do veículo em nome de terceiros, sem aprovação em vistoria, dirigido por motorista não registrado, que esteja cumprindo suspensão ou que tenha o registro cancelado ou com taxímetro que não atenda às exigências.

Art. 46º. Constituem infrações do permissionário a apresentação de documentos relativos à permissão rasurados ou falsificados ou não renovar o licenciamento de veículo dentro dos critérios estabelecidos.

Art. 47º. Ao Departamento de Trânsito cabe modificar, a qualquer tempo, o funcionamento do serviço de táxi, visando melhorá-lo e aperfeiçoá-lo.

Art. 48º. Ao Prefeito Municipal cabe, a qualquer tempo, cassar em definitivo a permissão outorgada aos permissionários, comprovada a incapacidade moral, financeira ou técnica para o desempenho em condições compatíveis com o interesse público.

Art. 49º. O motorista de táxi envolvido em acidente de trânsito terá sua matrícula suspensa quando a perícia técnica lhe imputar culpa, até que seja submetido a exame de sanidade física e mental, do qual constará,



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

obrigatoriamente, o exame psicotécnico. O motorista de táxi que for reprovado terá sua matrícula cassada.

Art. 50º. Para padronização dos veículos autorizados em caráter de permissão pública para exploração do serviço de táxi, os veículos deverão ser de cor prata e identificados com faixa adesiva.

Art. 51º. A plotagem da primeira adesivagem (Figura 1) será feita pelo município, ficando as posteriores por conta do permissionário.

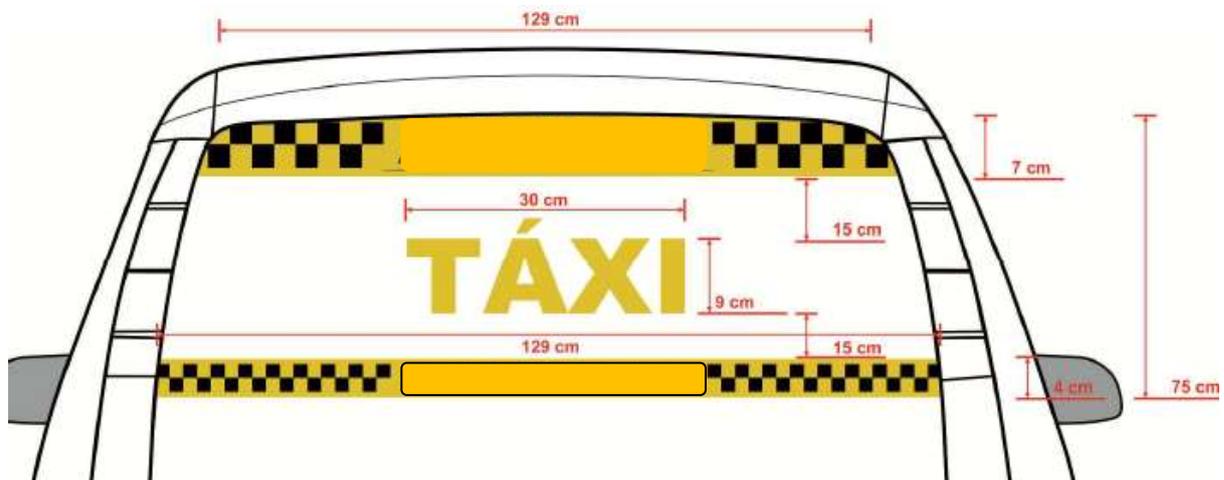


Figura 1 – Faixa adesiva para padronização de veículos utilizados no serviço de táxi.



Anexo III – Legislação sobre o SERVIÇO DE TRANSPORTE EM MOTOCICLETAS: PASSAGEIROS (MOTOTAXI) E CARGAS (MOTOFRETE)

Art. 1º. O Município de Santa Cruz das Palmeiras institui os serviços de transporte de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete) por veículos tipo motocicleta, devidamente registrados pelo Órgão Executivo de Trânsito do Estado de São Paulo na categoria de aluguel, conforme disposto no artigo 135 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e legislação complementar.

Art. 2º. Os veículos deverão possuir, dentre outros requisitos previstos em legislação específica e regulamento: dispositivo de proteção para pernas e motor, em caso de tombamento do veículo, fixado em sua estrutura, obedecidas as especificações do fabricante do veículo no que concerne à instalação; dispositivo aparador de linha, fixado no guidão do veículo, conforme legislação e regulamento em vigor; dispositivo de fixação permanente ou removível, devendo, em qualquer hipótese, ser alterado o registro do veículo para a espécie passageiro ou carga, conforme o caso, vedado o uso do mesmo veículo para ambas as atividades; alças metálicas, traseira e lateral, destinadas ao apoio do passageiro, no caso do veículo de mototáxi; mototaxímetro aferido e devidamente lacrado pelo órgão competente.

Art. 3º. Os dispositivos de transporte de cargas em motocicletas poderão ser do tipo fechado (baú) ou aberto (grelha), alforjes, bolsas ou caixas laterais, desde que atendidas as dimensões máximas fixadas na legislação e regulamento e nas especificações do fabricante do veículo, no tocante à instalação e ao peso máximo admissível.



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

Estado de São Paulo

SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL



Art. 4º. As autorizações para a prestação dos serviços serão individuais e intransferíveis, concedidas por ato do Chefe do Poder Executivo, comprometendo-se os autorizatários com a sua segurança, higiene, conforto e cortesia na sua prestação, correndo por conta dos mesmos toda despesa delas decorrentes. Cada autorizatário terá direito a uma autorização, renovável a cada dois anos, sendo vinculado a esta somente uma motocicleta. O veículo utilizado na prestação dos serviços poderá ter cadastrado no Órgão Municipal de Trânsito até dois condutores.

Art. 5º. As motocicletas destinadas aos serviços de mototáxi e motofrete somente poderão circular nas vias mediante autorizações emitidas pelo Órgãos de Trânsito do Estado de São Paulo e do Município de Santa Cruz das Palmeiras, exclusivamente para pessoas físicas (mototáxi) e pessoas físicas e jurídicas (motofrete), na forma que dispuser o regulamento, exigindo-se em especial: potência entre 125 (cento e vinte e cinco) e 250 (duzentos e cinquenta) cilindradas; possuir, no máximo, 02 (dois) anos de uso para o ingresso na prestação dos serviços e permanência máxima de mais 03 (três) anos; selo atualizado de inspeção semestral, para verificação dos equipamentos de segurança, conforme legislação e regulamento em vigor; ser licenciada com placa destinada a veículo de ALUGUEL (cor vermelha); possuir, no máximo, 02 (dois) anos de uso para substituição das motocicletas que já se encontram no serviço e permanência máxima de três anos.

Art. 6º. O condutor deverá: ter, no mínimo, vinte e um anos de idade; possuir habilitação na categoria "A", por pelo menos dois anos, na forma do artigo 147 do CTB; ser aprovado em curso especializado, conforme resoluções específicas do CONTRAN e regulamento; usar colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos, nos termos previstos na legislação e regulamento em vigor; submeter-se, anualmente, a cursos de atualização e



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

aperfeiçoamento teórico de legislação de trânsito, direção defensiva e primeiros socorros, conforme disposto em regulamento.

Art. 7º. Para requerer a autorização para a prestação dos serviços, o interessado deverá atender aos requisitos previstos no art. 329 do CTB, o estabelecido em regulamento e, em especial: não ter cometido nenhuma infração gravíssima e/ou ser reincidente em infrações graves, nos doze últimos meses da data do requerimento; ter apólice de seguro contra acidentes para si e para o passageiro.

Art. 8º. Os autorizatários serão cadastrados como autônomos no Cadastro de Contribuinte da Prefeitura de Santa Cruz das Palmeiras e terão de arcar com os tributos inerentes à prestação dos serviços desenvolvidos.

Art. 9º. O condutor autorizatário deverá usar colete de segurança, com o número de identificação do seu cadastro, e capacete, em que deverá estar anotado o número da placa do veículo em letra grande inscrito em faixa reflexiva. Nos serviços de transporte de passageiros (mototáxi) o condutor autorizatário deverá portar e fornecer ao passageiro que transportar, obrigatória e gratuitamente, capacete de segurança, em que deverá estar anotado o número da placa do veículo em letra grande inscrito em faixa reflexiva, e touca descartável.

Art. 10º. A motocicleta do autorizatário deverá ostentar cores e/ou estampa padronizadas, conforme previsto em regulamento.

Art. 11º. Os veículos de mototáxi autorizados poderão circular livremente em busca de passageiros e apanhá-los onde solicitados, conforme regulamento.



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

Estado de São Paulo



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

Art. 12º. Fica proibido o estacionamento de mototáxi próximo aos terminais de transportes coletivos e pontos autorizados de táxis, devendo ser observada uma distância mínima de 100 (cem) metros dos mesmos.

Art. 13º. Para a prestação dos serviços, os autorizatários do serviço de mototáxi se dividirão em pontos fixos, em locais determinados pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, cujas liberações, fiscalização e funcionamento estarão em regulamento.

Art. 14º. O autorizatário mototaxista fica proibido de transportar: mais de um passageiro; passageiros entre 10 (dez) e 18 (dezoito) anos de idade, salvo se autorizados por seus representantes legais; pessoas que apresentem características e/ou sinais de embriaguez e/ou consumo de drogas.

Art. 15º. O sistema tarifário do serviço de mototáxi será fixado por ato do Poder Executivo Municipal, enquanto as tarifas para os serviços de motofrete são de livre concorrência ou estabelecidas por órgão representativo da categoria.

Art. 16º. Aos autorizatários que desrespeitarem as normas estabelecidas por Lei e por seu Regulamento serão aplicadas as seguintes penalidades: suspensão da autorização por 02 (dois) meses, após o condutor atingir 02 (duas) infrações previstas em regulamento; revogação da autorização após o condutor atingir 04 (quatro) infrações previstas em regulamento.

Art. 17º. A pessoa natural ou jurídica que empregar ou firmar contrato de serviço com condutor de motofrete é responsável solidário por danos cíveis advindos do descumprimento das normas relativas ao exercício da atividade, conforme legislação em vigor.



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

Art. 18º. Constituem infrações relativas à contratação do serviço de motofrete: empregar ou manter contrato de prestação de serviço com condutor de motofrete inabilitado; fornecer ou admitir motocicleta que esteja em desconformidade com as exigências legais.

Art. 19º. O limite máximo de veículos motocicletas, motonetas ou triciclos que poderão executar os serviços de mototáxi será de 01 (um) mototáxi para cada 1.000 (mil) habitantes ou fração, de acordo com certidão oficial fornecida pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.

Art. 20º. Após a expedição do Termo de Autorização, o autorizatário terá prazo máximo de 90 (noventa) dias para apresentar o veículo, o vestuário, os capacetes e demais acessórios nas condições estabelecidas em regulamento, para fins de vistoria e início das atividades.

Art. 21º. É facultado ao autorizatário desistir da autorização, sem que essa desistência possa constituir, em seu favor ou em favor de terceiros, direito de qualquer natureza, seja a que título for, devendo o mesmo, no ato da formalização da desistência, devolver ao Órgão Gestor toda documentação que autorizou a execução do serviço.

Art. 22º. A desistência permitirá, compulsoriamente, uma vez deferida, a retomada da autorização pelo Poder Concedente.

Art. 23º. A desistência somente será consolidada pelo Órgão Gestor após efetiva baixa de cadastro e quitação de todos os débitos junto ao Poder Concedente.

Art. 24º. O autorizatário que desistir formalmente da autorização só poderá operar o serviço novamente, sob qualquer vínculo, depois de decorridos 06 (seis) meses, contados da data da efetivação da desistência.



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

Estado de São Paulo



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

Art. 25º. O Órgão Gestor poderá, a qualquer tempo, inserir modificações em quaisquer características do serviço, objetivando atender às necessidades e conveniências do Poder Concedente, dos usuários, dos autorizatários, não cabendo direito a nenhuma indenização. As modificações serão baseadas em pesquisas e estudos técnicos e nas avaliações de seus reflexos econômicos, sociais e políticos, desenvolvidos pelo Órgão Gestor Municipal de Trânsito.

Art. 26º. Para operar no serviço de mototáxi como autorizatário, o condutor autônomo deverá se cadastrar no Órgão Gestor, mediante apresentação dos documentos: Carteira de Identidade e CPF; CNH definitiva, na categoria A; prontuário do condutor expedido pelo DETRAN da unidade da federação onde a CNH foi expedida, com extrato das infrações de trânsito e respectiva pontuação; certificado comprobatório de cursos de pilotagem e direção defensiva em pista específica, credenciada pelo DETRAN, totalizando carga horária de 30 (trinta) horas-aula, com validade de 05 (cinco) anos e obedecendo ao conteúdo disciplinar mínimo de: ética e cidadania na atividade profissional: 03 horas/aula; noções básicas de Legislação: 07 horas/aula; gestão do risco sobre duas rodas: 07 horas/aula; segurança e saúde: 03 horas/aula; transporte de pessoas: 05 horas/aula; prática veicular individual específica: 05 horas/aulas; certificado de avaliação psicológica, realizada por clínica credenciada junto ao DETRAN e/ou Órgão Gestor, como prova de aptidão para o exercício da atividade, renovável no máximo a cada 05 (cinco) anos.

Art. 27º. Será negado o cadastro e o licenciamento caso o condutor se encontre com a CNH suspensa ou cassada por autoridade competente ou se houver mandado de prisão expedido contra o interessado.



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

Art. 28º. A motocicleta será cadastrada mediante a apresentação dos seguintes documentos: CRLV em nome do condutor autorizatário, admitindo arrendamento mercantil, desde que figure como único arrendatário perante a instituição financeira; apólice de seguro em parcela única anual quitada para o condutor e passageiro, com coberturas mínimas, no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) para os casos de morte ou invalidez, R\$ 400,00 (quatrocentos reais) a título de auxílio para despesas médicas e hospitalares e R\$ 600,00 (seiscentos reais) destinados a despesas funerárias, sem prejuízo da cobertura do seguro obrigatório, DPVAT, conforme Lei Federal 6.194, de 19 de dezembro de 1974 e posteriores alterações, sendo que a apólice deverá possuir validade concomitante com a validade da credencial de autorização para tráfego; termo de vistoria técnica expedido pelo Órgão Gestor.

Art. 29º. O cadastro voluntário de entidade sindical representativa da categoria será efetuado mediante apresentação dos seguintes documentos: contrato social ou estatuto atualizado e registrado na Junta Comercial ou Cartório competente; alvará de localização e funcionamento de atividades; relação dos sindicalizados; regimento interno; comprovante de endereço e número de telefone/fax; carta sindical expedida por órgão competente.

Art. 30º. As motocicletas serão vistoriadas anualmente por organismos credenciados pelo Órgão Gestor previamente ao cadastro e renovação, com o intuito de aferir as condições de segurança. Poderão ser realizadas vistorias extraordinárias, a qualquer tempo, conforme definição do Órgão Gestor. As motocicletas reprovadas em vistoria ou com vistoria vencida serão impedidas de operar o serviço enquanto perdurar a irregularidade. Correrão por conta do autorizatário todas as despesas relativas à substituição ou baixa da motocicleta, quaisquer que sejam suas causas.



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

Art. 31º. Fica vedada a publicidade e/ou propaganda de qualquer natureza na motocicleta, nos capacetes e em quaisquer acessórios, exceto no colete, desde que haja anuência do Órgão Gestor.

Art. 32º. Os estacionamentos fixos serão instituídos exclusivamente aos autorizatários, a título precário, por ato próprio do titular do Órgão Gestor, tendo em vista o interesse público, localizados de maneira que atendam às conveniências do trânsito e a estética da cidade, com especificação da localização, número de ordem e as motocicletas que neles poderão estacionar. O Órgão Gestor poderá instituir estacionamentos rotativos de uso comum a todos os autorizatários nos locais e/ou logradouros que apresentem demanda sazonal pelo serviço.

Art. 33º. Qualquer ato de indisciplina, perturbação da ordem, desobediência aos dispositivos legais regulamentares ou alteração das características originais do estacionamento implicará na aplicação de penalidades cabíveis aos infratores, que serão definidas pelo Órgão Gestor, havendo inclusive a possibilidade da exclusão do infrator do respectivo estacionamento, sem qualquer direito a indenização.

Art. 34º. A tarifa a ser aplicada no serviço de mototáxi será estabelecida por ato do chefe do Poder Executivo municipal. A planilha de cálculos do serviço de mototáxi será elaborada pelo Órgão Gestor e servirá de referência para deliberação e fixação da tarifa.

Art. 35º. Enquanto o INMETRO não emitir laudo de conformidade para utilização do mototaxímetro ou outro dispositivo hábil em motocicleta, a tarifa será aferida por meio de tabela.



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

Art. 36º. O condutor autônomo autorizatário poderá constituir até 02 (dois) condutores auxiliares.

Art. 37º. Competem ao Órgão Gestor, em caráter permanente, as atividades de cadastro, controle, planejamento, gerenciamento, fiscalização, arrecadação e destinação dos valores provenientes do serviço. A fiscalização do Órgão Gestor observará: a conduta do autorizatário; as condições eletromecânicas, de higiene, conservação, funcionamento e segurança da motocicleta; o porte dos originais da documentação e uso dos equipamentos obrigatórios.

Art. 38º. O registro das irregularidades detectadas será feito por meio de Fiscal de Trânsito, lotado no Órgão Gestor, mediante Auto de Infração lavrado em formulário próprio. A Notificação será enviada por remessa postal ou qualquer outro meio hábil que assegure ciência do operador/infrator ou, ainda, por meio de publicação no Diário Oficial do Município.

Art. 39º. As infrações caracterizadas como de natureza leve são: aliciar ou permitir o aliciamento de passageiros em pontos diversos ao seu, propiciando concorrência desleal; não atender ao pedido de embarque e desembarque de passageiro em locais permitidos; apresentar-se em condições inadequadas de asseio ou não se trajar adequadamente, quando na operação do serviço; deixar de manter a motocicleta, os capacetes e o colete devidamente identificados e padronizados, ou operar o serviço sem mantê-los em condições adequadas de higiene e conservação para o uso; não executar o plano de manutenção preventiva da motocicleta recomendado pelo fabricante e/ou pelo Órgão Gestor; não manter apólice de seguro; não permitir ou dificultar ao Órgão Gestor o levantamento de informações e realização de estudos; transportar ou permitir o transporte de passageiro acomodado fora do assento original da motocicleta.



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

Estado de São Paulo



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

Art. 40º. As infrações caracterizadas como de natureza média são: não portar, quando em serviço, tabela tarifária vigente ou cobrar tarifa divergente da estabelecida pelo Chefe do Poder Executivo Municipal; cobrar tarifa cujo valor não seja aferido, por meio de mototaxímetro ou outro equipamento legal hábil aprovado por órgão competente ou pela tabela tarifária; cobrar ou não devolver a tarifa paga na hipótese de interrupção da viagem, exceto nos casos fortuitos ou de força maior; abandonar a motocicleta em estacionamento regulamentado para o serviço por tempo superior a 15 (quinze) minutos; não providenciar outra motocicleta regular para o transporte do passageiro, em caso de interrupção de viagem, exceto nos casos fortuitos ou de força maior; não tratar com polidez e urbanidade os passageiros, os autorizatários, os prepostos e o público em geral; recusar o transporte de passageiros, salvo nos casos fortuitos ou de força maior; deixar de submeter a motocicleta à vistoria de rotina ou quando determinada pelo Órgão Gestor; operar o serviço em locais/estacionamentos não autorizados pelo Órgão Gestor; não adotar as providências solicitadas pela fiscalização para corrigir as irregularidades detectadas no prazo estabelecido na notificação/orientação; utilizar motocicleta com ausência, vencimento e/ou rasura do selo ou do certificado de vistoria; transportar ou permitir o transporte de animais, drogas ilegais, produtos perigosos ou incompatíveis com a motocicleta; trafegar sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante; veicular publicidade e/ou propaganda de qualquer natureza na motocicleta, nos equipamentos obrigatórios e/ou em quaisquer acessórios sem a devida autorização do Órgão Gestor, excluindo-se o colete; utilizar motocicleta fora das características ou especificações estabelecidas.

Art. 41º. As infrações caracterizadas como de natureza grave são: deixar de participar de programas e cursos promovidos pelo Órgão Gestor destinados aos operadores, com o propósito de qualificar e aperfeiçoar a prestação do



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

serviço; não efetuar a renovação do cadastro de condutor auxiliar até a data de vencimento; deixar de comunicar formalmente ao Órgão Gestor, no prazo de 30 (trinta) dias, quaisquer alterações cadastrais; interromper a operação do serviço sem anuência do Órgão Gestor ou por prazo superior ao autorizado; deixar de portar e/ou oferecer touca higiênica descartável de proteção ou cobrar por isso; deixar de substituir a motocicleta que tenha ultrapassado o limite de vida útil; desacatar ou ameaçar servidores do Órgão Gestor no exercício da função, bem como provocar danos ao patrimônio público; não portar ou recusar-se a exibir os originais válidos dos documentos obrigatórios, quando solicitados pela fiscalização, ou evadir-se quando por ela abordado; não realizar o licenciamento da autorização até a data limite estipulada pelo Órgão Gestor; não recolher a motocicleta para reparo, quando solicitado formalmente pelo Órgão Gestor; operar, confiar ou permitir a operação do serviço através de condutor não cadastrado ou motocicleta não cadastrada e/ou irregular junto ao Órgão Gestor; autorizatário e/ou condutor auxiliar, quando em serviço, sem o colete e/ou capacete ou com identificação e padronização diversa da estabelecida; portar, quando em serviço, documentação obrigatória irregular e/ou com validade vencida; utilizar-se da motocicleta para outros fins não autorizados pelo Órgão Gestor; trafegar com motocicleta que apresente defeito mecânico, elétrico ou estrutural que implique desconforto ou risco de segurança para o passageiro ou o trânsito em geral; tumultuar, perturbar ou criar quaisquer obstáculos ou transtornos aos demais autorizatários no exercício da atividade, em estacionamento regulamentado;

Art. 42º. As infrações caracterizadas como de natureza gravíssima são: dar fuga a pessoa perseguida por autoridades policiais sob a acusação de prática de crime; utilizar ou, de qualquer forma, concorrer para utilização da motocicleta em prática de ação delituosa; abandonar a motocicleta para impossibilitar a ação da fiscalização; agredir fisicamente qualquer servidor do



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

Órgão Gestor no exercício da função; apresentar documentação/declaração falsa, adulterada ou informações falsas para fins de cadastro ou renovação, bem como para burlar a ação da fiscalização; deixar de comparecer ao Órgão Gestor quando solicitado formalmente; deixar de comunicar formalmente ao Órgão Gestor os acidentes, os afastamentos e os óbitos dos condutores vinculados, no prazo máximo de 72 (setenta e duas) horas, contados da ocorrência dos respectivos fatos; deixar de encaminhar, sempre que solicitado formalmente pelo Órgão Gestor, os dados atualizados da motocicleta de sua propriedade, além dos respectivos condutores vinculados, com a discriminação dos períodos que operaram o serviço nos dias trabalhados; deixar de registrar e manter por 06 (seis) meses todas as chamadas com data, hora e motocicleta de atendimento, apresentando as informações ao Órgão Gestor sempre que solicitadas, quando operar o serviço por meio de radiocomunicação; descumprir suspensão da autorização ou de cadastro de condutor auxiliar determinada pelo Órgão Gestor; dificultar ou impedir a ação de fiscalização dos agentes da fiscalização; manter em operação motocicleta lacrada ou impedida de operar o serviço por determinação do Órgão Gestor, bem como violar ou retirar o lacre; não renovar o Termo de Autorização e/ou credencial de autorização até a data limite estipulada pelo Órgão Gestor; operar o serviço com motocicleta com placa de identificação adulterada, amassada ou dobrada, bem como desprovida de condições de legibilidade e visibilidade; operar o serviço em estado de embriaguez alcoólica ou sob efeito de droga ilegal; não descaracterizar a motocicleta, quando de sua substituição ou baixa.

Art. 43º. As penalidades a serem impostas por infração poderão ser cumulativas, quando duas ou mais infrações forem simultaneamente cometidas, conforme abaixo: multa; suspensão da autorização; revogação da autorização; suspensão do cadastro de condutor auxiliar; revogação do cadastro de condutor auxiliar; revogação da certidão de registro do



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

Estado de São Paulo



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

autorizatário e/ou cooperativa; apreensão da motocicleta; impedimento operacional e lacre da motocicleta; recolhimento da credencial de autorização para tráfego e/ou da credencial do condutor auxiliar; retenção da motocicleta.

Art. 44º. Compete, exclusivamente, ao Órgão Gestor a aplicação das penalidades.

Art. 45º. A liberação das motocicletas apreendidas e que estejam devidamente cadastradas, somente ocorrerá depois de comprovada a correção da irregularidade que lhe deu causa (quando for o caso) e mediante o pagamento das despesas com remoção e estadia, além de outros encargos previstos em lei.

Art. 46º. Contra as penalidades impostas, o operador/infrator terá 15 (quinze) dias, a partir da notificação, para apresentar defesa escrita dirigida à Diretoria Jurídica do Órgão Gestor, instruída, desde logo, com as provas que possuir.

Art. 47º. A receita arrecadada com a cobrança das remoções e estadia, das multas e demais encargos legais será destinada ao planejamento, gerenciamento, estruturação e fiscalização da atividade por parte do Órgão Gestor, que poderá firmar convênios com outros órgãos federais, estaduais e municipais.



Anexo III - LEGISLAÇÃO PASSEIO CALÇADO

Art. 1º. Os responsáveis por imóveis edificados ou em processo de solicitação de Alvará de Construção, lindeiros a vias ou logradouros públicos, dotados de guias e sarjetas, são obrigados a construir os respectivos passeios na extensão correspondente de sua testada e a mantê-los sempre em perfeito estado de preservação.

Art. 2º. Para os fins de aplicação desta lei, são adotadas as seguintes definições: acessibilidade: possibilidade e condição de alcance, para a utilização com segurança e autonomia, de edificações, espaços, mobiliários e equipamentos urbanos; acessível: característica do espaço, edifício, mobiliário, equipamento ou outro elemento que possa ser alcançado, visitado, compreendido e utilizado por qualquer pessoa, inclusive aquelas com necessidades especiais; área de permanência e lazer: área destinada ao lazer, ócio e repouso, onde não ocorra fluxo constante de pedestres; barreira arquitetônica ou urbanística: qualquer elemento natural, instalado ou edificado, que impeça a plena acessibilidade de rota, espaço, mobiliário ou equipamento urbano; calçadas verdes: faixas dentro do passeio que podem ser ajardinadas ou arborizadas; canteiro central: obstáculo físico construído como separador das duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias; cruzamento: local ou área onde duas ou mais vias se cruzam em um mesmo nível; equipamento urbano: todos os bens públicos ou privados, de utilidade pública, destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, implantados mediante autorização do Poder Público em espaços públicos e privados; faixa livre: área do passeio, via ou rota destinada exclusivamente à circulação de pedestres, desobstruída de mobiliário urbano ou outras interferências; faixa de serviço: área do passeio destinada à colocação de objetos, elementos, mobiliário urbano e pequenas construções



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não, implantados mediante a autorização do Poder Público; faixas de trânsito: qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas longitudinais, que tenha largura suficiente para permitir a circulação de veículos; faixa de travessia de pedestres: demarcação transversal a pistas de rolamento de veículos, para ordenar e indicar os deslocamentos dos pedestres para a travessia da via, bem como advertir condutores de veículos sobre a necessidade de reduzir a velocidade de modo a garantir sua própria segurança e a dos demais usuários da via; faixa de rolamento ou tráfego: área de circulação de veículos; fatores de impedância: elementos ou condições que podem interferir no fluxo de pedestres, tais como mobiliário urbano, entrada de edificações junto ao alinhamento, vitrines junto ao alinhamento, vegetação, postes de sinalização; mobiliário urbano: todos os objetos, elementos e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não, implantados, mediante autorização do Poder Público, em espaços públicos e privados; passeio público: parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins; zona de carga e descarga: parte da via designada por sinalização vertical e horizontal, reservada exclusivamente para o uso de veículos comerciais portadores de licença ou credenciados provisoriamente.

Art. 3º. A execução, manutenção e conservação dos passeios, bem como a instalação, nos passeios, de mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura, vegetação, sinalização, entre outros permitidos por lei, deverão seguir os seguintes princípios: acessibilidade: garantia de mobilidade e acessibilidade para todos os usuários, assegurando o acesso, principalmente, de idosos e pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida; segurança: os passeios, caminhos e travessias deverão ser projetados e implantados de



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

forma a não causar riscos de acidentes, minimizando-se as interferências decorrentes da instalação do mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura, vegetação, sinalização, publicidade, tráfego de veículos e edificações; desenho adequado: o espaço dos passeios deverá ser projetado para o aproveitamento máximo dos benefícios, redução dos custos de implantação e manutenção, respeitando as especificações das normas técnicas pertinentes e do Código de Trânsito Brasileiro (CTB); continuidade e utilidade: o passeio deverá servir como rota acessível ao usuário, contínua e facilmente perceptível, objetivando a segurança e qualidade estética, garantindo que a via e o espaço público sejam projetados de forma a estimular sua utilização, bem como facilitar os destinos.

Art. 4º. O passeio deve ser organizado em três faixas (Figura 1) e será composto pelos seguintes elementos: faixa de serviço (largura mínima de 0,70 m); faixa livre (largura mínima de 1,20 m); faixa de acesso a edificação (sem largura mínima).



Figura 1 – Faixas que compõem uma calçada: instalação de serviços, livre circulação dos pedestres e acesso às edificações.



Art. 5º. A faixa de serviço, localizada em posição adjacente ao meio-fio, deverá ter, no mínimo, 0,70 m (setenta centímetros) de largura, ser de material permeável e destinada à instalação de equipamentos e mobiliário urbano, como tampas de inspeção, grelhas de exaustão e de drenagem das concessionárias de infraestrutura, lixeiras, postes de sinalização, iluminação pública e eletricidade. O rebaixamento de guia para fins de acesso de veículos a edificações, postos de combustíveis e similares devem ser localizados na faixa de serviço.

Art. 6º. Quando composta por vegetação, essa faixa deve ser interrompida, a cada 5,00 m, por um trecho de calçamento (também em material permeável) de 1,20 m e distante da esquina 5,00 m.

Art. 7º. A faixa livre é a área destinada exclusivamente à livre circulação de pedestres, desprovida de obstáculos, equipamentos urbanos ou de infraestrutura, mobiliário, vegetação, floreiras, rebaixamento de guias para acesso de veículos ou qualquer outro tipo de interferência permanente ou temporária, devendo atender às seguintes características: possuir superfície regular, firme, contínua e antiderrapante sob qualquer condição; ter inclinação longitudinal acompanhando o greide da rua; ter inclinação transversal constante, não superior a 3%; possuir largura mínima de 1,20 m; ser livre de qualquer interferência ou barreira arquitetônica; ser livre de emendas ou reparos de pavimento, devendo ser recomposta em toda sua largura, dentro da modulação original, em caso de interferências.

Art. 8º. Faixa de acesso é a área destinada à acomodação das interferências resultantes da implantação, do uso e da ocupação das edificações existentes na via pública, autorizados pelo órgão competente, de forma a não interferir na



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

faixa livre, sendo recomendável a sua existência para passeios com mais de 2,00 m.

Art. 9º. A faixa de acesso do lote poderá conter: áreas de permeabilidade e vegetação, as quais poderão ser instaladas na faixa de acesso, desde que atendam aos critérios de implementação constantes da legislação relativa às calçadas verdes; elementos de mobiliário temporário, os quais poderão ficar nessa área, tais como mesas, cadeiras e toldos.

Art. 10º. Para garantir a segurança do pedestre nas travessias e do condutor do automóvel nas conversões, as esquinas deverão estar livres de interferências visuais ou físicas até a distância de 5,00 m a partir do bordo do alinhamento da via transversal.

Art. 11º. Todos os equipamentos ou mobiliários colocados na proximidade de esquinas deverão seguir critérios de localização de acordo com o tamanho e a influência na obstrução da visibilidade, conforme os critérios estabelecidos no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e na NBR 9050 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

Art. 12º. O rebaixamento de guia para acesso de veículos deverá: localizar-se dentro da faixa de serviço, junto à guia ou dentro da faixa de acesso junto aos imóveis, não obstruindo a faixa de livre circulação; possuir um degrau separador entre o nível da sarjeta e a concordância com o rebaixamento, com altura média de dois centímetros; conter abas de acomodação lateral para os rebaixamentos de meio-fio e implantação de rampas destinadas ao acesso de veículos quando eles intervierem, no sentido longitudinal, em áreas de circulação ou travessia de pedestres; não interferir na inclinação transversal da faixa de livre circulação de pedestres; nas áreas de acesso aos veículos, a concordância entre o nível do passeio e o nível do leito carroçável na rua,



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

decorrente do rebaixamento das guias, deverá ocorrer na faixa de serviço e não ocupar mais que um terço da largura do passeio, respeitando o mínimo de cinquenta centímetros e o máximo de um metro, não devendo interferir na inclinação transversal da faixa de livre circulação. Os locais destinados a postos de gasolina, oficinas, estacionamentos ou garagens de uso coletivo deverão ter suas entradas e saídas devidamente identificadas e sinalizadas.

Art. 13º. O rebaixamento de calçadas e meio-fios deve acontecer junto à travessia de pedestres, sinalizadas por faixa de travessia de pedestres ou não, com ou sem semáforo, nos canteiros centrais, próximo às esquinas e junto à marca de canalização de vagas destinadas ao estacionamento de veículos que transportam pessoas com deficiência (Figura 2).

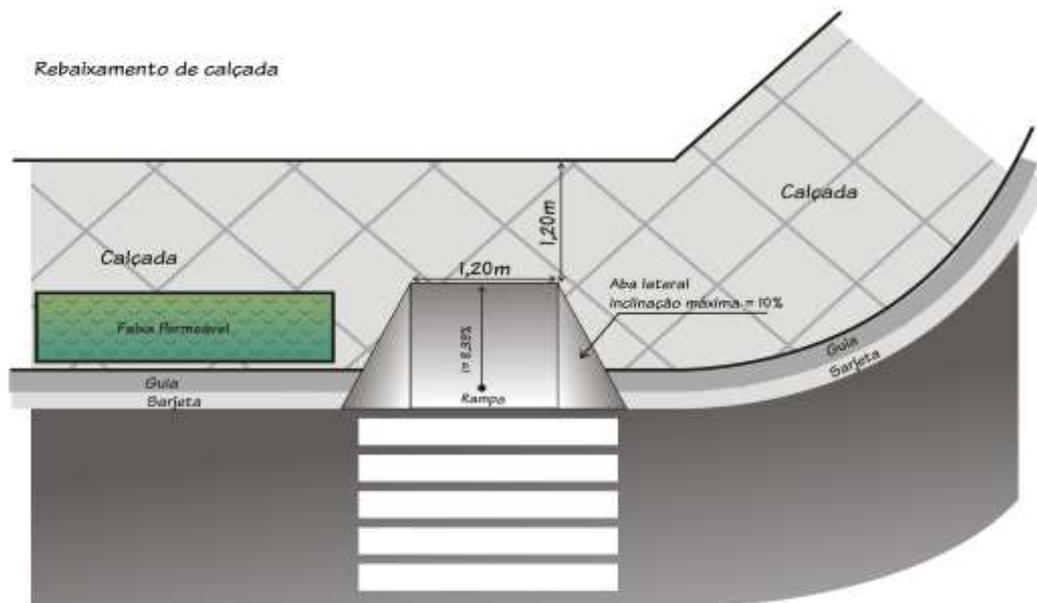


Figura 2 – Rebaixamento da calçada em continuidade à faixa de pedestres.

Art. 14º. A largura da rampa de rebaixamento de calçadas e meio-fios não deve ser inferior a 1,20 m e a aba lateral deve ter a inclinação máxima de 10,00%. A inclinação máxima da rampa deve ser de 8,33%. O rebaixamento



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

deve garantir a faixa livre contínua de 1,20 m de largura no passeio da calçada.

Art. 15º. O rebaixamento de guia para acesso de veículos aos postos de gasolina e similares não poderá ultrapassar 50% do total da testada do lote, não podendo ultrapassar 7,00 m contínuos, ficando vedado o rebaixamento integral das esquinas.

Art. 16º. Os pavimentos dos passeios deverão estar em harmonia com o entorno, não apresentar desníveis, ser construídos, reconstruídos ou reparados com materiais e padrões apropriados ao tráfego de pessoas e constituir uma rota acessível aos pedestres que neles caminhem, com superfície regular, firme, antiderrapante e sem obstáculos.

Art. 17º. Os passeios deverão ser contínuos, sem mudança abrupta de níveis ou inclinações que dificultem o trânsito seguro de pedestres, observados os níveis imediatos dos passeios vizinhos.

Art. 18º. Os materiais empregados na construção, reconstrução ou reparo dos passeios deverão apresentar as seguintes características: garantir superfície firme, regular, estável e não escorregadia sob qualquer condição; evitar vibrações de qualquer natureza, que prejudiquem a livre circulação, principalmente de pessoas usuárias de cadeira de rodas; ter durabilidade garantida ou mínima de cinco anos; possuir resistência à carga de veículos, quando os materiais forem utilizados na faixa de acesso de garagens e estacionamentos e no rebaixamento de guia para veículos; os pavimentos utilizados para faixa de serviço e de acesso deverão, sempre que possível, ser permeáveis e fazer parte de sistema drenante que encaminhe as águas para a drenagem pública existente.



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

Art. 19º. A drenagem superficial deverá ser executada conforme os seguintes critérios: as canalizações para o escoamento de águas pluviais deverão passar sob o piso dos passeios, não interferindo na declividade transversal do passeio, principalmente da faixa livre; as bocas-de-lobo deverão ser locadas junto às guias, na faixa de serviço, distante o suficiente das esquinas de modo a não interferir no rebaixamento de calçadas e guias para travessia de pedestres; quando utilizar grelhas, as aberturas ou frestas deverão ter vãos ou juntas com, no máximo, um e meio centímetro, localizados transversalmente ao sentido do fluxo de pedestres; sempre que possível, deverão ser evitados obstáculos ao escoamento das águas pluviais para os canteiros de vegetação.

Art. 20º. Os mobiliários urbanos, dentro da via pública, serão instalados respeitando as seguintes condições: preservação da visibilidade entre motoristas e pedestres; nenhum mobiliário deverá ser instalado nas esquinas, exceto sinalização viária, placas com nomes de logradouros, postes de fiação e hidrantes; deverão ser instalados em locais em que não interfiram na travessia de pedestres; os equipamentos de grande porte, tais como abrigos de ônibus, bancas de jornal e quiosques, deverão ser implantados a, no mínimo, quinze metros de distância do bordo do alinhamento da via transversal.

Art. 21º. Todos os abrigos em pontos de embarque e desembarque de transporte coletivo deverão ser acessíveis.

Art. 22º. Os postes elétricos e de iluminação pública deverão ser implantados de acordo com as seguintes regras: estar acomodados na faixa de serviço ou de acesso e distantes do bordo do alinhamento da via transversal, a fim de não interferirem nos rebaixamentos de calçadas e guias para travessia de pedestres; o eixo de implantação do poste deverá estar distante no mínimo



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

Estado de São Paulo



SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

sessenta centímetros do meio-fio, não interferindo nos rebaixamentos de acesso de veículos nem na faixa livre.

Art. 23º. É permitido ao munícipe o ajardinamento do passeio correspondente ao seu lote, dentro do conceito de calçada verde e desde que respeitadas as seguintes disposições: para receber uma faixa de ajardinamento, o passeio deverá ter largura mínima de 1,90 m; para receber duas faixas de ajardinamento, o passeio deverá ter largura mínima de 2,50 m, sendo uma faixa junto à faixa de serviço e a outra junto à faixa de acesso; as faixas ajardinadas não poderão interferir na faixa livre, que deverá ser contínua e com largura mínima de 1,20 m.

Art. 24º. Para garantir a manutenção das calçadas e a saúde das árvores, estas devem ser plantadas dentro de manilhas, ficando vedada a impermeabilização da calçada no entorno da árvore. Devem ser instaladas grelhas metálicas nas bases ou ser mantida a vegetação natural.

Art. 25º. A Prefeitura do Município de Santa Cruz das Palmeiras promoverá a orientação e divulgação das normas e a partir da data de publicação, todos os processos de construção emitidos no município terão sua análise baseada no conteúdo desta lei.



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS

Estado de São Paulo

SETOR DE TRÂNSITO MUNICIPAL

