



LEI COMPLEMENTAR Nº 226/2015

"Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana através do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, estabelece normas e diretrizes e da outras providências".

Autógrafo nº 07.15
(Projeto de Lei Complementar nº 16/2014)

ANDRÉ EDUARDO BOZOLA DE SOUZA PINTO, PREFEITO MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE SOCORRO, ESTADO DE SÃO PAULO, USANDO DE SUAS ATRIBUIÇÕES LEGAIS,

FAZ SABER QUE A CÂMARA MUNICIPAL APROVOU E ELE SANCIONA E PROMULGA A SEGUINTE LEI:

**CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1º - A Política Municipal de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano que objetiva a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no município de Socorro.

Art. 2º - A Política Municipal de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento sustentável, por meio do planejamento e da gestão democrática do espaço público urbano e em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 3º - São infraestruturas da Mobilidade Urbana da Estância de Socorro:

- I - ruas, avenidas, rodovias, estradas e demais logradouros públicos, incluindo os passeios e calçadas;
- II - Transposições sobre os rios e o sistema de ciclovias, ciclofaixas e vias cicláveis;
- III - estacionamentos, públicos e privados;
- IV - terminais, estações e demais conexões;
- V - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;



- VI - sinalização viária e de trânsito;
VII - equipamentos e instalações para controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

SEÇÃO I DAS DEFINIÇÕES

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

I - **ACESSIBILIDADE:** condição de acesso das pessoas às áreas e atividades urbanas e aos serviços de transporte, considerando-se os aspectos físicos e/ou econômicos;

II - **ACESSIBILIDADE UNIVERSAL:** disponibilização de meios físicos e tecnológicos para todas as pessoas tenham autonomia nos deslocamentos desejados, independente das limitações e restrições físicas;

III - **BICICLETÁRIO:** local destinado ao estacionamento de bicicletas, com características de longa duração, grande número de vagas e controle de acesso, podendo ser público ou privado;

IV - **CICLOFAIXA:** espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;

V - **CICLORROTAS OU VIA CICLÁVEL:** caminhos ou rotas identificados como agradáveis, recomendados para uso de bicicletas que complementam a rede de ciclovias e ciclofaixas, minimamente preparados para garantir a segurança de ciclistas, sem tratamento físico, podendo receber sinalização específica; 16

VI - **CICLOVIA:** espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;

VII - **DIVISÃO MODAL:** participação de cada modo de transporte no total de viagens realizadas para os diversos fins;

VIII - **FAIXA COMPARTILHADA:** faixa de circulação aberta à utilização pública, caracterizada pelo compartilhamento entre modos diferentes de transporte, tais como veículos motorizados, bicicletas e pedestres, sendo preferencial ao pedestre, quando demarcada na calçada, e à bicicleta, quando demarcada na pista de rolamento;

IX - **FAIXA EXCLUSIVA PARA ÔNIBUS:** faixa da via pública destinada, exclusivamente, à circulação dos veículos de transporte coletivo, separada do tráfego por meio de sinalização e/ou segregação física;

X - **FAIXA PREFERENCIAL PARA ÔNIBUS OU PARA ALGUM TIPO DE SERVIÇO:** faixa da via pública destinada à circulação preferencial do transporte coletivo ou para determinados veículos, identificados por sinalização na via, indicando a preferência de circulação;

XI - **GESTÃO DA DEMANDA OU GERENCIAMENTO DA DEMANDA:** medidas para direcionamento da demanda de cada modo de transporte, com vistas a uma distribuição modal mais equilibrada;

XII - **LOGÍSTICA URBANA:** estratégia de distribuição de cargas urbanas, sua regulamentação, mediante otimização do uso da infraestrutura existente, e adoção de tecnologia para operação e controle;



- XIII - MOBILIDADE URBANA: conjunto de deslocamentos, com qualidade de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos diversos meios de transporte;
- XIV - MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL: realização dos deslocamentos sem comprometimento do meio ambiente, das áreas e atividades urbanas e do próprio transporte;
- XV - MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS: modalidades que se utilizam de veículos automotores;
- XVI - MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;
- XVII - OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA: conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Executivo, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental, podendo ocorrer em qualquer área do Município;
- XVIII - PARACICLO: local destinado ao estacionamento de bicicletas, de curta ou média duração, de pequeno porte, como número reduzido de vagas, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto;
- XIX - PISTA EXCLUSIVA: pista com faixa(s) exclusiva(s) destinada(s) à circulação dos veículos de transporte coletivo de forma segregada, disposta de delimitação física (barreiras, canteiros, etc.) que as separa do tráfego geral, com sinalização de regulamentação específica;
- XX - POLÍTICA DE PREÇO: política pública que envolve critérios de definição de preços dos serviços públicos, a precificação dos serviços de transporte coletivo, individual e não motorizado, assim como da infraestrutura de apoio, especialmente estacionamentos;
- XXI - REDE ESTRUTURANTE DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: compreende os sistemas estruturadores do transporte, operados por diferentes tecnologias;
- XXII - SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA: conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, dos serviços e da infraestrutura que garanta os deslocamentos de pessoas e de cargas no território do Município;
- XXIII - TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais específicas;
- XXIV - TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;
- XXV - 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;
- XXVI - TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO INTERMUNICIPAL: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos ou que integrem a mesma região metropolitana;



XXVII – TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, exceto motos, para a realização de viagens individualizadas.

XXVIII - TRANSPORTE URBANO DE CARGAS: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

XXIX - VIA: superfície por onde transitam veículos e pessoas, compreendendo a pista, a calçada, ilha e canteiro central;

XXX- VIA EXCLUSIVA DE PEDESTRE: via destinada à circulação exclusiva de pedestres, com tratamento específico, podendo permitir acesso a veículos de serviço ou acesso aos imóveis lindeiros.

SEÇÃO II

DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 5º - A Política Municipal de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável de Socorro, 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 Municipal 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.

Art. 6º - A Política Municipal 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;

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 dos municípios adjacentes.

Art. 7º - A Política Municipal 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.

CAPÍTULO II DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 8º - São atribuições do Poder Público Municipal:

- I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;
- II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;
- III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município, em especial a aplicação da Educação como instrumento de promoção da Urbanidade visando à Mobilidade Segura.

CAPÍTULO III DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 9º- O serviço de transporte público coletivo orienta-se pelas seguintes diretrizes:

- I - promoção da equidade no acesso aos serviços;
- II - promoção da melhoria da eficiência e eficácia na prestação dos serviços;
- III - ser um instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o Plano Diretor;
- IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;
- V - ser um instrumento para a transparência da estrutura tarifária objetivando equilíbrio entre oferta e demanda;
- VI - modicidade da tarifa para o usuário;
- VII - promoção da integração física, tarifária e operacional das diferentes linhas de transporte público e da integração com o sistema ciclovitário;



**Prefeitura Municipal
da Estância de Socorro**

GOVERNO MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE

SOCORRO

TRABALHO DE TODOS

ADMINISTRAÇÃO 2013-2016

- VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de projetos e consórcios públicos;
- IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo; e
- X - divulgação dos impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

Art. 10 - A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

- I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;
- II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;
- III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;
- IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e
- V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.
- VI - Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme :

§ 1º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 2º As revisões ordinárias das tarifas de remuneração deverão:

- I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;
- II - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

Art. 11 - Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, estão baseados nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.

Parágrafo Único: Na prestação de serviços de transporte público coletivo, a municipalidade deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, de maneira exclusiva, e/ou em parceria com os demais entes federativos com pertinência ao tema.

Art. 12 - O serviço de transporte público através de taxi orienta-se pelas seguintes diretrizes:

- I - o direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos.

Prefeitura Municipal da Estância de Socorro - *Secretaria dos Negócios Jurídicos*

Av. José Maria de Faria, 71 - CEP 13960-000 - Socorro - SP

Telefone: 19 3855-9657 - e-mail: juridico@socorro.sp.gov.br

www.socorro.sp.gov.br



II - identificação visual, por meio de símbolos, faixas e outros destaques, por pintura ou adesivo, que promova a uniformização, padronização deste serviço privado de caráter público.

III - é permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal específica.

IV - o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, em caso de falecimento, nos termos da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil).

Parágrafo Único. Poderá a outorga ser efetuada através de processo licitatório na modalidade concorrência.

Art. 13 - São direitos dos usuários do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana:

I - receber o serviço de qualidade e adequado;

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais.

Art. 14 - A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I - dos Conselhos com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - das ouvidorias públicas ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - das Audiências e Consultas Públicas; e

IV - dos procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

CAPÍTULO IV DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE URBANA

Art. 15 - O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:

I - a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;

II - a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;

III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e

IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.



Art. 16 - Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

- I - planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;
- II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;
- III - implantar a política tarifária;
- IV - dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;
- V - estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;
- VI - garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e
- VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

Art. 17 - O Poder Público Municipal poderá utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

- I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;
- II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;
- III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público;
- IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;
- V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Municipal de Mobilidade Urbana;
- VI - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;
- VII - regular através de decretos a classificação viária, que poderá ser alterada quando dos estudos de tráfego e impacto de vizinhança devidamente acervado no CREA ou CAU e submetidos a Audiência Pública;
- VIII - monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição; e
- IX - convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros.

Art. 18 - O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como disciplinar:

- I - os serviços de transporte público coletivo;
- II - a circulação viária;



- III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
- IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
- VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- VII - a limitação do uso de cadeiras e mesas de bares nas calçadas, de maneira a assegurar o espaço mínimo de 2 m para circulação dos pedestres.
- VIII - os polos geradores de viagens;
- IX - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
- X - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
- XI - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e
- XII - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

TÍTULO V – DAS INTERVENÇÕES NO SISTEMA VIÁRIO

SEÇÃO I – DAS ÁREAS DE INTERVENÇÃO

Art. 19 – Consideram-se Áreas de Intervenção (AI) no Sistema Viário as localidades que apresentam algum nível de criticidade nos âmbitos da Mobilidade, seja carência, degradação ou desorganização, em seu caráter infraestrutural ou urbanístico, selecionadas e priorizadas segundo critérios técnicos que justificam intervenções imediatas, neste Plano Diretor definidas como METAS, com prazos estabelecidos para sua execução, se estiverem sob competência municipal e definidas como DIRETRIZES se a sua efetivação, em termos de competência legal, requerer o concurso de outro ente governamental, para cuja viabilização o poder executivo municipal procederá a gestões específicas.

Parágrafo único - Como META, à intervenção serão correspondidos dois parâmetros:

- a) de nível de prioridade, graduado de 1 a 3, sendo 1 de maior importância, 2 de importância média e 3 de importância menor;
- b) prazo, que poderá ser curto (2 anos) ou médio (5 anos).

Art. 20- Estão definidas como ÁREAS DE INTERVENÇÃO AI:

I- rebaixamento de guias para acessibilidade ou a construção de lombosfaixas principalmente no núcleo do município e dos bairros adjacentes, destinada intervenção aos locais de grande movimentação de pessoas e para os acessos aos próprios municipais.

II- implantação de focos para pedestres nos semáforos.



SEÇÃO II – DOS PROJETOS VIÁRIOS

Art. 21- Os Projetos Viários (PV) configuram-se como propostas que visam melhorar, aperfeiçoar, requalificar, revitalizar ou alterar o desempenho de uma determinada localidade ou de um equipamento urbano e seus dois objetivos centrais são a qualidade do espaço e o desenvolvimento local.

Parágrafo Único: Os projetos viários distinguem-se das áreas de intervenção, não se configurando apenas como procedimentos de recuperação, regeneração, remediação, intervenções em áreas degradadas, mas sim como aperfeiçoamento do espaço urbano e da via pública.

Art. 22- Os projetos viários enquadram-se como **METAS**, com objeto, objetivos, prazo e nível de prioridade bem definidos, quando sua execução se situa no campo de competências e atribuições do município.

Parágrafo Único - Enquadram-se como **DIRETRIZES** com objeto, objetivos e nível de prioridade bem definidos, quando à competência legal de sua execução for indispensável o concurso de outro ente governamental.

Art. 23- Estão definidos como **PROJETOS VIÁRIOS - PV:**

- I- O tratamento geral nas calçadas e passeios da cidade e em especial ao compartimento Central valerá para todos os locais de grande movimentação de pessoas e em particular nas proximidades e escolas, postos de saúde. Trata-se de META, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto viário específico identificando os pontos, extensão e tipo de passeio a serem adotados.
- II- Implantação de Nova Ponte sobre o Rio do Peixe entre as Estradas para Munhoz e Ribeirão do Meio.
- III- Duplicação de 800m Estrada para Lavras de Baixo entre a Nova Rodoviária e Acesso ao Parque Antunes Barbosa e Construção de Rotatória de Acesso ao Parque Antunes Barbosa.
- IV- Diretriz junto ao Estado para Duplicação da SP-08 com implantação de passarela entre a Nova Rodoviária e o Shopping.
- V- Elaboração de um Estudo de Circulação Geral na Área Central, revisando implantações parciais e privilegiando às ruas que poderão constituir novos binários de circulação. Trata-se de META, cujo prazo é médio.
- VI- Viabilização de um amplo estudo cicloviário denominado Plano Cicloviário de Socorro.
- VII- Construção de Passarela sobre o Rio do Peixe entre o Shopping e Faculdade e reconstrução da Passarela no centro junto à Rua José M. A. Silva.
- VIII- Pavimentação de 900 m de itinerário proposto no Jd. Santa Cruz.



SEÇÃO III – DOS PROJETOS ESTRATÉGICOS

Art. 24- Os Projetos Estratégicos (PE) configuram-se como propostas que visam aprimorar e aperfeiçoar, o desempenho do município ou de um equipamento urbano de grande relevância.

Parágrafo Único: Os projetos estratégicos distinguem-se dos projetos viários não se configurando apenas como procedimentos aperfeiçoamento do espaço urbano e da via pública, mas sim com o objetivo central no Desenvolvimento Sustentável baseado nos aspectos: Economicamente Incluyente, Socialmente Justo e Ambientalmente Equilibrado.

Art. 25 - Os projetos Estratégicos enquadram-se como **METAS**, com objeto, objetivos, prazo e nível de prioridade bem definidos, quando sua execução se situa no campo de competências e atribuições do município.

Parágrafo Único - Enquadram-se como **DIRETRIZES** com objeto, objetivos e nível de prioridade bem definidos, quando à competência legal de sua execução for indispensável o concurso de outro ente governamental.

Art. 26 - Estão definidos como PROJETOS ESTRATÉGICOS - PE:

- I- A Articulação viária com a Rua Francisco A. Ferreira, constituindo Binário de circulação com a Av. Quinze de Agosto através da implantação de nova via com 680 m e transposição do Rio do Peixe Junto a Rua Antonio Calafiori em seu cruzamento com a Rua Andreilino de Souza Pinto.
- II- A Proposta de Diretriz para construção de nova Via (550m) que se refere-se ao a uma ligação possível entre a antiga Rodoviária e a SP-08, com as devidas compensações ambientais (por transpor APP), que possibilita a criação de um sistema binário com a Rua Cap. Joaquim de Souza Pinto, criando um novo corredor para o transporte das linhas oriundas dos Bairros Camanducaia e dos Intermunicipais vindos de Bragança Paulista. Complementa-se a esta proposta a extensão de mais 200m da Av. Dr. Renato Silva até a Rua João Leonardeli e desta forma reordenar o fluxo da Antiga rodoviária a fim de integrá-la ao Teatro, criando uma grande área pedestrializada.
- III- A Exploração do Potencial Turístico de Socorro, com roteiros para cicloturismo e cavalgadas pelas diversas estradas rurais que poderão ser constituídas como Caminhos Verdes, com infraestrutura propícia ao contato com a natureza e dos produtos da roça, bem como a adoção do parque linear dos cursos d'água urbanizados, dentre deles o Rio do Peixe e seus afluentes.



TÍTULO VI - DAS INTERVENÇÕES NO TRANSPORTE
SEÇÃO I - DAS ÁREAS DE INTERVENÇÃO

Art. 27 – Consideram-se Áreas de Intervenção no Transporte (AIT) os problemas que apresentam algum nível de criticidade que deverão ser priorizados segundo critérios técnicos que justificam intervenções imediatas, neste Plano Diretor definidas como METAS, com prazos estabelecidos para sua execução, se estiverem sob competência municipal.

Parágrafo único - Como META, à intervenção serão correspondidos dois parâmetros:

- a) de nível de prioridade, graduado de 1 a 3, sendo 1 de maior importância, 2 de importância média e 3 de importância menor;
- b) prazo, que poderá ser curto (2 anos) ou médio(5 anos).

Art. 28- Estão definidas como ÁREAS DE INTERVENÇÃO NO TRANSPORTE - AIT:

- I- A adequação dos ônibus para cumprimento da acessibilidade como medida geral para atendimento do Decreto-lei 5296 de 2 de dezembro de 2004 da NBR 9050, que prevê a forma e elementos voltados à acessibilidade universal nos veículos de transporte público.
- II- A adequação de pontos e travessias para cumprimento da acessibilidade como medida geral para atendimento do Decreto-lei 5296 de 2 de dezembro de 2004 da NBR 9050, que prevê a forma e elementos voltados à acessibilidade universal para o cumprimento na infraestrutura urbana, tais como pontos, passeios, travessias e mais recentemente o uso de lombofaixas.

SEÇÃO II – DOS PROJETOS DE TRANSPORTE

Art. 29 - Os PROJETOS DE TRANSPORTE (PT) configuram-se como propostas que visam melhorar, aperfeiçoar, requalificar, revitalizar ou alterar o desempenho de do sistema de Transporte Público e seus dois objetivos centrais são a melhoria do serviço de transporte no município e para o desenvolvimento local.

Art. 30 - Os projetos de transporte enquadram-se como METAS, com objeto, prazo e nível de prioridade bem definidos, quanto à sua execução situam-se no campo de competências e atribuições do município.

Art. 31 - São PROJETOS DE TRANSPORTE (PT) definidos nesta Lei:

- I- A adoção de novos abrigos em todo o município e em especial o centro, valerá para todos os locais de grande movimentação de pessoas e em particular nas proximidades e escolas, postos de saúde. Trata-se de





- META, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto de padronização específico identificando os pontos, linhas, itinerários, tabela horária. Da mesma forma deverá ser iluminado, contar com lixeira e bancos, para tanto, deverá ser desenvolvido um padrão que identifique a cidade.
- II- A reforma da Antiga Estação do Transporte trata-se de META, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto de padronização específico identificado com o novo padrão de pontos de parada. Da mesma forma deverá ser bem iluminado, contar com lixeira e bancos, para tanto, deverá ser desenvolvido um padrão que identifique a cidade.
- III-A integração das Bicicletas no Sistema de Transporte trata-se de META, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto de padronização adequando-se aos novos pontos de parada, de maneira a promover local seguro para guarda das bicicletas, desta forma os trajetos intra bairros poderiam ser feitos por bicicletas, sendo que os trajetos mais longos seriam complementados por ônibus.
- IV- A implantação das novas linhas com o caráter de integração e atendimento do setor central com os bairros urbanos mais populosos e populares do município.
A linha proposta sentido horário abrange percurso com 20 km e no sentido anti-horário cerca de 18,4 Km, com isto o tempo de ciclo estimado é de 60 minutos por sentido. O itinerário da linha do Oratório circularia até o campo do Bairro Oratório, completando o itinerário ao Bairro Belém apenas 6 vezes ao dia. Com percurso de 17 km passaria a atender a Estrada da Pompéia em todas as viagens.

Parágrafo primeiro - Do ponto de vista da concessão do transporte as linhas centro poderiam ser operadas com Micro ou Micro-ônibus, com ou sem cobrança, pois isto sim seria o grande incentivador para o menor uso do automóvel na área central do município.

Parágrafo segundo - A implantação dos projetos voltados às melhorias no transporte poderá ser custeada pelos novos empreendimentos da cidade, a título de contribuição de melhorias, e de certa maneira como medida compensatória dos impactos na movimentação de pessoas, porém reduzindo a necessidade do uso de automóveis, principalmente no centro, cujo espaço e vagas são cada vez mais raros.

CAPÍTULO VI DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 32 - O Poder Executivo Municipal, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, fará constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão



utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo único: A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o *caput* será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

TÍTULO VII DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 33 - Constitui infração administrativa, para efeito desta lei, qualquer ação ou omissão que importe na inobservância dos seus preceitos, bem como das demais normas dela decorrentes, sujeitando os infratores, pessoa física ou jurídica, às sanções penais e a obrigações de reparar os danos causados.

Art. 34 - Constitui, ainda, infração à presente lei, iniciar a implantação ou implantar empreendimento, bem como exercer atividade que implique no desrespeito às normas de circulação, tráfego gerado e ainda prejuízo dos preceitos da Mobilidade segura.

Art. 35 - Sem prejuízo das demais sanções definidas pelas legislações federal, estadual ou municipal, as pessoas físicas ou jurídicas que transgredirem as normas da presente lei ficam sujeitas às seguintes sanções, isoladas ou cumulativamente:

- I. advertência por escrito, na qual serão estabelecidos prazos para correção das irregularidades;
- II. multa, simples ou diária, a critério da Prefeitura, no valor de R\$ 200,00, caso a advertência não tenha sido atendida no prazo estabelecido;
- III. multa simples ou diária, a critério da Prefeitura, no valor de R\$ 1.000,00, em caso de reincidência na infração ou descumprimento das exigências da Prefeitura, feitas por ocasião da aplicação da multa anterior;
- IV. embargo por prazo indeterminado, para execução de serviços e obras necessárias ao cumprimento das exigências da Prefeitura;
- V. notificação ao Ministério Público.

CAPÍTULO VII DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 36 - Esta Lei deverá estar compatibilizado com as Leis de Uso e Ocupação do Solo, Lei de Polo Gerador de Tráfego e na Revisão do Plano Diretor.



**Prefeitura Municipal
da Estância de Socorro**

GOVERNO MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE

SOCORRO

TRABALHO DE TODOS

ADMINISTRAÇÃO 2013-2016

Art. 37 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Prefeitura Municipal da Estância de Socorro, 19 de Março de 2015.

Publique-se.

André Eduardo Bozola de Souza Pinto
Prefeito Municipal

Publicado no jornal oficial e Afixado no mural da Prefeitura.

Lei publicada no Jornal Oficial
de Socorro

Na data de 20/03/2015

Edição 3441/2015

Darleni Domingues Gigli
Procuradora Jurídica