



LEI COMPLEMENTAR Nº 61, DE 14 DE JULHO DE 2020

"Institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Nova Odessa e dá outras providências."

BENJAMIM BILL VIEIRA DE SOUZA, Prefeito do Município de Nova Odessa, Estado de São Paulo, no uso de atribuições conferidas pela Lei Orgânica, através do art. 72, Inciso II, faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono e promulgo a seguinte Lei:

TÍTULO I
DA ABRANGÊNCIA, CONCEITOS E DEFINIÇÕES, E PRINCÍPIOS E DIRETRIZES

Capítulo I
DA ABRANGÊNCIA

Art. 1º. Esta Lei dispõe sobre a Política de Mobilidade Urbana e o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Nova Odessa - PlanMob, e aplica-se à totalidade do seu território.

§ 1º. A presente Lei tem como base os fundamentos expressos na Constituição Federal; na Lei Federal nº 10.257/01 - Estatuto da Cidade, na Lei Federal nº 9.503/97 - Código de Trânsito Brasileiro; na Constituição do Estado de São Paulo, bem como na Lei Orgânica do Município de Nova Odessa, atendendo, ainda, a NBR 9050, que trata sobre acessibilidade, edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos e principalmente na Lei Federal nº 12.587/12 que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana.



§ 2º. O Plano de Mobilidade Urbana de Nova Odessa tem por objetivo orientar as ações do município no que se refere aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte, que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território.

Capítulo II DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Art. 2º. Para os fins desta Lei, entende-se por mobilidade urbana a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano, e sua reflexão se dá enquanto resultado da interação de um conjunto de políticas urbanas e de transporte, de forma a propiciar e garantir aos cidadãos o direito à cidade de modo amplo, democrático e ecologicamente sustentável.

Art. 3º. Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano.

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor.

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores.



V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal.

VI - 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.

VII - 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.

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

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias.

X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares.

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos.

Capítulo III

DOS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES

Art. 4º. Os princípios que regem a Política de Mobilidade Urbana e o Plano de Mobilidade são:



I - articulação com a Política Urbana do Município, por meio de seu Plano Diretor e demais legislações pertinentes.

II - acessibilidade a partir da priorização dos modos de transporte coletivo e não motorizados, colaborando para diminuição da emissão de gases poluentes e dos congestionamentos.

III - segurança, a partir da estruturação e qualificação dos espaços de deslocamento para os pedestres e às pessoas portadoras de necessidades especiais.

IV - eficiência, otimizando e adequando o uso do solo ao longo dos principais eixos de deslocamento, e por onde passam as linhas de transporte coletivo.

V - qualidade de vida, ao promover maior acessibilidade, gerando menos poluição e mais saúde à população.

VI - dinamizar a economia por meio da indução do uso misto nas proximidades da rede de transporte coletivo.

VII - promover a inclusão social, por meio de melhoramento da acessibilidade da população de baixa renda.

Art. 5º. A Política de Mobilidade Urbana e o Plano de Mobilidade são orientados pelas seguintes diretrizes:

I - promover a circulação e o transporte de forma coerente com a política urbana sustentável.

II - priorizar e incentivar a maior utilização do sistema viário pelo transporte público e do transporte não motorizado.



III - viabilizar uma gestão inteligente da circulação e do transporte público.

IV - viabilizar a integração física, operacional e tarifária dos sistemas de transporte municipal e intermunicipal.

V - reordenar o tráfego privado visando a obtenção da equidade na apropriação do sistema viário.

VI - desenvolver uma sinalização qualificada que propicie um tráfego fluido e seguro.

VII - regulamentar a circulação de bens e serviços no meio urbano.

VIII - fortalecer a estrutura institucional responsável pela gestão das políticas e serviços de mobilidade urbana na cidade.

IX - assegurar a ampla participação da sociedade no planejamento, gerenciamento e investimento no transporte público e na circulação.

TÍTULO II
DA ORDENAÇÃO E OBJETIVOS DO SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE
URBANA

Art. 6º. O Sistema de Mobilidade Urbana de Nova Odessa leva em conta o conjunto organizado e coordenado dos meios, serviços e infraestruturas, que garante os deslocamentos de pessoas e bens na cidade.

Art. 7º. O Sistema Municipal de Mobilidade Urbana é ordenado a partir de três componentes estruturadores:



I - Sistema Municipal de Vias.

II - Sistema Municipal de Transportes.

III - Controle Social.

§ 1º. O Sistema Municipal de Vias é constituído pela infraestrutura física das vias que compõem a malha viária, compreendida pelo sistema viário, ciclovias, calçadas, passeios, viadutos, estacionamentos e todas as demais estruturas por onde circulam veículos, pessoas e animais.

§ 2º. O Sistema Municipal de Transportes é constituído pelos serviços de transporte de passageiros e de mercadorias, abrigos, estações e terminais de passageiros e operadores de serviços.

§ 3º. O Controle Social é constituído pelo órgão da Municipalidade, responsável pela gestão eficiente e coordenada do Sistema de Mobilidade Urbana do Município.

Art. 8º. A Política de Mobilidade Urbana, o Plano de Mobilidade e o Sistema Municipal de Mobilidade se orientam pelos seguintes objetivos:

I - promover a diversificação de uso do solo, o dinamismo econômico e a qualificação urbana das regiões de entorno das vias estruturantes.

II - qualificar os serviços de transporte público local.

III - qualificar a infraestrutura viária existente visando o compartilhamento do espaço de vias entre diferentes modos de circulação, priorizando os meios de transporte não-motorizado e o transporte coletivo.



IV - implantar o sistema cicloviário adequado a realidade do Município.

V - qualificar os espaços de circulação de pedestres.

**TÍTULO III
DO SISTEMA MUNICIPAL DE VIAS**

**Capítulo I
DOS COMPONENTES, DIRETRIZES E OBJETIVOS**

Art. 9º. O Sistema Municipal de Vias é definido como as infraestruturas necessárias para a circulação de pessoas e de cargas, se configura como suporte para a realização dos fluxos e é capaz de interferir, de forma incisiva, na maneira como se estabelece a dinâmica urbana local.

Art. 10. O Sistema Municipal de Vias é composto pelos subsistemas:

I - Subsistema de Circulação de Pedestres.

II - Subsistema Cicloviário.

III - Subsistema Viário.

Art. 11. São componentes do Sistema Municipal de Vias:

I – acostamento.

II – calçada.

III - canteiro central



IV – ciclofaixa.

V – ciclorota.

VI – ciclovia.

VII – estacionamento.

VIII – estrada.

IX - faixa de estacionamento.

X - faixa de trânsito.

XI - faixa de pedestres.

XII - logradouro público.

XIII - travessia elevada.

XIV – passeio.

XV - pista de rolamento.

XVI – rodovia.

XVII – via.

XVIII - via de trânsito rápido.

XIX - via arterial.



XX - via coletora.

XXI - via local.

XXII - via rural.

XXIII - via urbana.

XXIV - vias e áreas de pedestres.

§ 1º. O acostamento é a parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim.

§ 2º. A calçada é a 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.

§ 3º. O canteiro central é denominado obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício).

§ 4º. A ciclofaixa é a parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de bicicleta, delimitada por sinalização específica.

§ 5º. A ciclorota funcionará com carro e bicicleta dividindo a rua, e sinalização apontando a preferência dos ciclistas



§ 6º. A ciclovia é uma pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum.

§ 7º. A calçada compartilhada é uma via segregada e em nível diferente, destinada ao uso de pedestres e ciclistas e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.

§ 8º. O estacionamento é a área para imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros.

§ 9º. A estrada é denominada via rural não pavimentada.

§ 10. A faixa de estacionamento é a área dentro da pista de rolamento reservada para estacionamento dos veículos automotores.

§ 11. A faixa de trânsito é a área reservada dentro da pista de rolamento para circulação de veículos automotores.

§ 12. A faixa de pedestres é a faixa reservada para travessia de pedestres, que para este fim terão prioridade de passagem.

§ 13. O logradouro público é o espaço livre destinado pela Municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçadas, parques, áreas de lazer e calçadões.

§ 14. A travessia elevada é identificada como a faixa elevada para travessia de pedestres implantada no trecho da pista onde o pavimento é elevado conforme critérios técnicos e sinalização específica.

§ 15. O passeio é a parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de



interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.

§ 16. A pista de rolamento é a parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais.

§ 17. A rodovia é denominada como via rural pavimentada.

§ 18. A via é identificada como superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, a ilha e o canteiro central.

§ 19. A via de trânsito rápido é aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

§ 20. As Vias Arteriais formam a estrutura viária principal do Município, recebem os fluxos veiculares das vias coletoras e locais, permitem a articulação e o deslocamento entre os pontos extremos do Município com as principais rodovias do entorno, com predominância do trânsito de passagem sobre o local

§ 21. As Vias Coletoras apoiam a circulação do trânsito das Vias Arteriais, coletam e distribuem os fluxos veiculares das vias arteriais para as vias locais, são constituídas por pista dupla ou única, duas ou mais faixas de rolamento por sentido, e permitem simultaneamente o trânsito de passagem e de acessibilidade aos lotes.

§ 22. As Vias Locais são aquelas em que a acessibilidade pontual é prioritária em relação à circulação, atendem aos deslocamentos de trânsito estritamente locais e são constituídas por pista dupla ou única, duas ou mais faixas



de rolamento por sentido, permitindo acesso a lotes, e seu fluxo veicular é interrompido.

§ 23. As vias rurais se compõem de estradas e rodovias.

§ 24. As vias urbanas se compõem de ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão.

§ 25. As vias e áreas de pedestres são vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres.

Art. 12. São diretrizes do Sistema Municipal de Vias:

I - priorizar a circulação de pedestres e dos meios não motorizados sobre os demais modais de transporte.

II - garantir as condições de segurança e conforto para pedestres e ciclistas.

III - integrar os elementos de locomoção, calçadas, faixa de pedestres, transposições e passarelas, com o sistema de transporte coletivo visando o pleno acesso de pedestres aos serviços de transporte público coletivo e aos equipamentos urbanos e sociais.

IV - eliminar barreiras físicas que possam representar riscos à circulação dos pedestres, principalmente de crianças e pessoas com mobilidade reduzida e portadoras de necessidades especiais.

V - incorporar o conceito de acessibilidade universal em todas as intervenções relacionadas ao Sistema de Mobilidade Urbana do Município.



VI - qualificar a infraestrutura do sistema viário estrutural e não estrutural para atender aos diferentes modos de circulação, motorizados e não motorizados.

VII - promover a implantação do sistema cicloviário no Município de Nova Odessa, conforme Mapa no Anexo 6.

VIII - integrar o sistema de paraciclos e bicicletários às calçadas, aos equipamentos de transporte e aos principais equipamentos públicos, visando o pleno acesso de ciclistas aos estabelecimentos.

IX - propor a melhoria das vias estruturantes articulando a circulação prioritária para os eixos com concentração dos estabelecimentos comerciais e de serviços.

X - propor no sistema viário estrutural de interesse do transporte coletivo, tratamento adequado, para priorização desse modo.

XI - implantar infraestrutura de apoio para funcionamento adequado do sistema de transporte coletivo, como estações de transferência e terminais.

XII - propor a melhoria das vias arteriais e coletoras, articulando a circulação prioritária nas áreas onde predominam as características rurais e de preservação, de forma a inibir a indução da ocupação urbana desse território.

XIII - adotar para os projetos de intervenções viárias os parâmetros de componentes viários estabelecidos neste PlanMob.

XIV - implantar novos trechos viários para a integração e continuação da malha viária existente, conforme mapa do Anexo 4 desta lei.



XV - criar alternativas viárias para restringir a circulação de veículos pesados que utilizem o sistema viário central como rota de passagem.

Art. 13. Os programas, ações prioritárias e investimentos, públicos e privados, no Sistema Municipal de Vias devem ser orientados visando os seguintes objetivos específicos:

I - viabilizar obras para adequar e padronizar as calçadas, bem como os demais componentes do sistema de circulação de pedestres, visando garantir a acessibilidade universal e o atendimento das pessoas com necessidades nas rotas de maior trânsito de pedestres.

II - garantir a implantação de estruturas de moderação de tráfego, em locais onde existir maior circulação de pedestres.

III - implantar ciclovias e ciclofaixas sobre o sistema viário estrutural e vias coletoras, e definir os locais onde deverão ser implantados os paraciclos e demais equipamentos de apoio ao sistema cicloviário do Município.

IV - implantar a sinalização adequada nas vias de baixo fluxo, que servirão de ciclorotas do Município.

V - promover obras de melhoria das vias arteriais, e prioritariamente, da Avenida Ampélio Gazzetta, Avenida Brasil, Rodovia Astrônomo Jean Nicollini, Avenida Rodolfo Kivitz, Estrada Novo 258 Vasconcelos, Avenida Daniel D. Cole e Avenida Um, conforme mapas dos Anexos 1, 2, 3 e 5 desta lei, que incorporem os padrões dos componentes viários definidos neste PlanMob, prevendo a implantação de ciclovia/ciclofaixa e a adequação e padronização das calçadas.

VI - promover obras de melhoria viária das vias coletoras, e prioritariamente, da Avenida Industrial Oscár Bergren, Avenida Carlos Rosenfeld,



Avenida João Pessoa, Avenida Onze e Rua Olívio Belinate, conforme mapas dos Anexos 1, 2, 3 e 5 desta lei, visando a adequação e padronização das calçadas e a implantação de sinalização adequada para receberem ciclorotas, incorporando os padrões dos componentes viários definidos neste PlanMob.

VII – reforma da ponte na Estrada da Cultura, nos termos do Anexo IX;

VIII - construção de viaduto sob a linha do trem, ligando a Rua Goiânia à Rua Azil Martins, nos termos do Anexo X;

IX - substituição da interligação da Rua Guadalajara com a cidade de Sumaré;

X – implantação de bolsão de estacionamento próximo à linha férrea, Avenida João Pessoa, Rua Ilda B. da Silva e Rua Miguel Bechis Filho”.

SEÇÃO I

SUBSISTEMA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES

Art. 14. O Subsistema de Circulação de Pedestres é o conjunto de vias e estruturas físicas destinadas à circulação de pedestres, composto pelas calçadas, calçadões, passeios públicos, faixa de pedestres, travessias elevadas e sinalização específica (sobretudo travessias).

Art. 15. Esses elementos devem possuir revestimento apropriado à permeabilidade no solo das águas pluviais, continuidade longitudinal ao fluxo de pedestres e acessibilidade universal.

Art. 16. Para cada nível de classificação viária, as calçadas deverão obedecer um dimensionamento adequado, de mínimo 2,00m para vias locais



e 2,50m para vias arteriais e coletoras, de modo a garantir a segurança, conforto e autonomia para os deslocamentos de pedestres.

§ 1º. As calçadas são divididas em três faixas, a primeira faixa é a de serviços e destina-se a implantação de rampas de acesso, tanto para cadeirantes quanto para veículos, a implantação de sinalização vertical de trânsito, a implantação de árvores, implantação de postes de rede elétrica ou iluminação pública e mobiliário urbano, a faixa de serviços teve ter dimensionamento mínimo de 0,80m para todos os tipos de vias. A segunda faixa é denominada livre e destina-se exclusivamente para a circulação dos pedestres, esta faixa deve ter dimensionamento mínimo de 1,20m para vias locais e dimensão mínima de 1,50m para vias arteriais e coletoras.

SUBSEÇÃO I

ACESSIBILIDADE UNIVERSAL

Art. 17. Para garantir o atendimento das condições que permitam a utilização dos sistemas de circulação de pedestre, com segurança e autonomia, por pessoas portadoras de necessidades especiais e de mobilidade reduzida, as calçadas, faixas de pedestres, transposições e passarelas deverão ser gradualmente adequadas para atender os padrões de mobilidade inclusiva.

Art. 18. É de incumbência da Administração Pública elaborar um plano específico de adequação, recuperação e manutenção dos passeios públicos, visando assim, a acessibilidade universal, em específico, à NBR 9050.

§ 1º. No plano específico a que aduz o caput deste artigo deverão, sempre que possível, serem utilizados os dados do censo municipal das pessoas com deficiência na determinação das maiores demandas.

§ 2º. A padronização dos passeios públicos se dará através de Lei elaborada com base na NBR 9050".



Art. 19. O plano específico de adequação, recuperação e manutenção dos passeios públicos deverá prever a implantação gradual de rede semaforica destinada à travessia de pedestres, que incorpore dispositivos que garantam às pessoas portadoras de necessidades especiais e mobilidade reduzida, a possibilidade de se deslocarem e realizarem a travessia na faixa de pedestres com segurança e autonomia.

Parágrafo Único. A implantação de semáforos na área central da cidade deverá seguir o conceito de uso universal com as travessias elaboradas dentro da Norma Brasileira NBR 9050”.

SEÇÃO II SUBSISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 20. O Subsistema Cicloviário se caracteriza por ser um sistema de mobilidade não motorizado, composto por um conjunto de infraestrutura necessária para a circulação segura dos ciclistas.

Art. 21. São componentes do Subsistema Cicloviário as ciclovias, ciclofaixas, ciclorotas, calçadas compartilhadas, paraciclos e demais equipamentos urbanos de suporte, bem como, de sinalização adequada.

Art. 22. São objetivos do Subsistema Cicloviário:

I - possibilitar a ampliação da mobilidade urbana no Município.

II - estruturar uma rede complementar de transporte urbano, devendo ser integrado aos demais sistemas de transporte coletivo do Município e intermunicipal.

Art. 23. O Subsistema Cicloviário deverá ser priorizado para atender as possibilidades de deslocamentos em, e entre, todas as regiões da cidade.



Art. 24. O Subsistema Cicloviário deverá ser implantado no Município sobre a rede viária estrutural e as vias coletoras, sendo necessário realizar a adequação física dos componentes viários.

Art. 25. Ao longo da malha cicloviária deverão ser dispostos paraciclos ou bicicletários em pontos próximos ao comércio, aos equipamentos públicos, e notadamente, aos equipamentos de transporte público, escolas, postos de saúde, praças e parques.

Art. 26. Estudo específico deverá prever locais onde deverão ser instalados os paraciclos e as vias, com fluxo de trânsito mais brando, adequadas para receber ciclorotas.

Art. 27. Em parques urbanos e equipamentos de interesse turístico, o Poder Público poderá explorar, ou conceder a exploração, para o serviço de locação de bicicletas interconectados pela malha cicloviária.

Art. 28. Novas vias poderão ser incorporadas à rede cicloviária existente, de acordo com a dinâmica urbana.

Art. 29. É de incumbência da Administração Pública elaborar um plano específico de adequação, recuperação e manutenção das infraestruturas cicloviárias definidos no Art. 21º desta lei, visando assim, a boa conservação dessas infraestruturas e implantação delas, seguindo, de preferência, o Manual de Planejamento Cicloviário elaborado pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT) do ano de 2001.

SEÇÃO III SUBSISTEMA VIÁRIO



Art. 30. O Subsistema Viário configura-se pelas vias estruturantes, arteriais e coletoras, que estruturam a dinâmica da cidade e serve como suporte para a realização dos fluxos de pessoas e mercadorias.

Art. 31. São elementos do subsistema viário:

I - vias de trânsito rápido.

II - vias arteriais.

III - vias coletoras.

IV - vias locais.

SUBSEÇÃO I HIERARQUIA DAS VIAS

Art. 32. As vias de trânsito rápido, utilizadas como ligação entre o Município e demais municípios vizinhos, são caracterizadas por acessos especiais, com trânsito livre e expresse, que não permitem acessibilidade direta aos lotes lindeiros, intersecções veiculares e transposição de pedestres em nível.

Art. 33. As vias arteriais, que desempenham caráter estruturante dentro do sistema viário, são responsáveis pela distribuição do fluxo na malha viária, por onde passam as linhas de transporte coletivo, apresentam acesso direto aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, conectam as diversas regiões da cidade e caracterizam-se pela preferência quando cortadas por intersecções em nível, sendo controladas por semáforo ou rotatória. A velocidade máxima permitida para os veículos motorizados nesses tipos de via será de 60 km/h, sendo que em vias com fluxo intenso de pedestres, ou em áreas comerciais a velocidade máxima permitida será de 50 km/h.



Art. 34. As vias coletoras desempenham o papel de receber ou distribuir o tráfego de veículos motorizados entre as vias de trânsito rápido, as vias arteriais e as vias locais. As vias coletoras terão velocidade máxima permitida para os veículos motorizados de 50 km/h, sendo que em vias com fluxo intenso de pedestres, ou em áreas comerciais a velocidade máxima permitida será de 40 km/h.

Art. 35. As vias locais são destinadas ao trânsito local da região, se conectando, preferencialmente, com as vias coletoras. Essas vias têm o predomínio de uso e ocupação residencial e de pequenos comércios. A velocidade máxima permitida nesse tipo de via para os veículos motorizados será de 30 km/h.

SUBSEÇÃO II
HIERARQUIA DAS VIAS

SEÇÃO IV
PÓLOS GERADORES DE TRÁFEGO

Art. 36. A regulamentação dos pólos geradores de tráfego deverá prever:

I - a consolidação da normatividade existente para criar regulamentação consistente com as diretrizes do PlanMob Nova Odessa.

II - a atribuição de competência a órgão para autorizar a implantação ou reforma de edificações classificadas como pólos geradores de tráfego.

Art. 36-A. Os empreendimentos a se instalarem no Município de Nova Odessa serão classificados, em função da sua natureza, em categorias de polo gerador de tráfego.



Art. 36-B. Ficam estabelecidas as seguintes definições para os pólos geradores de tráfego:

I - Constituem-se em micropólos os estabelecimentos ou empreendimentos que se caracterizam por exercer atividades com influência local, devendo sua inclusão como polo gerador minimizar a demanda de vagas na via pública, bem como as perturbações sobre o sistema viário causadas pelas operações de carga e descarga e/ou embarque e desembarque;

II - Constituem-se em minipólos os estabelecimentos ou empreendimentos que se caracterizam por possuir uma capacidade de atrair viagens de todo o bairro gerando, além das demandas dos micropólos, sobrecarga no viário do entorno;

III - Constituem-se em pólos geradores de tráfego os estabelecimentos ou empreendimentos que se caracterizam por possuir capacidade de atrair viagens de todo o município, gerando sobrecarga no sistema de acesso e no sistema estrutural de trânsito e transporte;

IV - Constituem-se em grandes pólos geradores de tráfego os estabelecimentos ou empreendimentos que se caracterizam por possuir capacidade de atrair viagens de toda a região metropolitana, gerando necessidade de avaliação do impacto de sua implantação no meio urbano.

Art. 36-C. Os empreendimentos classificados como minipólos, pólo gerador de tráfego e grande polo gerador de tráfego deverão apresentar Relatório de Impacto no Tráfego – RIT, executado por profissional devidamente habilitado e as custas do interessado, de maneira a orientar o Município quanto a mitigação dos impactos causados pelo empreendimento, constando-as inclusive em suas diretrizes para aprovação de projeto e emissão.



Art. 36-D. O acesso de veículos ao imóvel compreende o trecho entre o alinhamento de guias de logradouro e o alinhamento da construção, devendo ser independentes os acessos para veículos e pedestres.

Art. 36-E. Ficam estabelecidas as seguintes condições para os acessos aos imóveis:

§ 1º. Para a quantificação de vagas para a aplicação deste artigo considera-se a somatória das áreas de estacionamento que utilizam o acesso;

§ 2º. O acesso de veículos aos imóveis não poderá ser feito diretamente da esquina, devendo respeitar um afastamento de no mínimo 6,0 m (seis metros) da intersecção dos alinhamentos do meio fio da via e da transversal;

§ 3º. As aberturas para entrada e saída deverão ser separadas sendo autorizada a entrada e saída por ruas diferentes. Quando a capacidade do estacionamento for menor ou igual a 80 (oitenta) vagas, a entrada e a saída poderão ser feitas por um único acesso simples;

§ 4º. Nos edifícios residenciais, quando o número de vagas de estacionamento for superior a 80 (oitenta), a entrada e a saída poderão ser feitas por um único acesso duplo com largura de 6,0 m (seis metros);

§ 5º. A acomodação transversal do acesso entre o perfil do logradouro e os espaços de circulação e estacionamento será feita exclusivamente dentro do imóvel, de forma a não criar degraus ou desníveis abruptos na calçada;

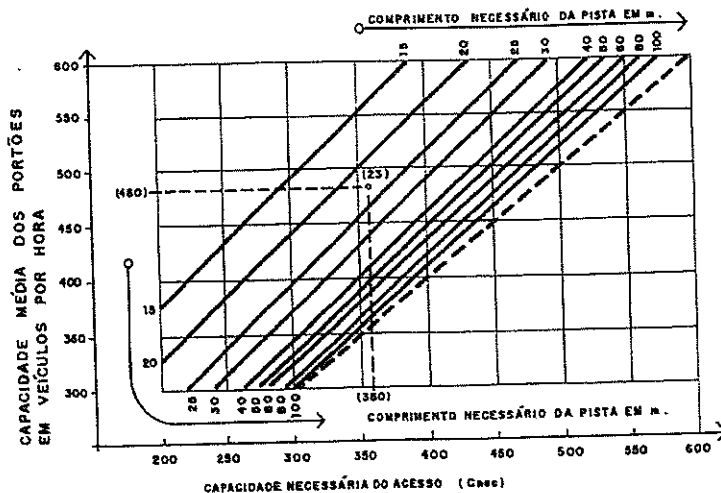
§ 6º. As aberturas para acesso deverão ter largura mínima de 3,0 m (três metros) no caso de acesso de automóveis e 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros) no caso de veículos comerciais. A abertura é considerada no alinhamento da via pública, e;



§ 7º. Os acessos deverão ter as guias do passeio rebaixadas e a concordância vertical de nível deverá ser feita por meio de rampas avançando transversalmente até um terço da largura do passeio, respeitados o mínimo de 0,50 m (cinquenta centímetros) e o máximo de 1,0 m (um metro).

Art. 36-F. O acesso aos empreendimentos considerados pólos geradores de tráfego e grandes pólos geradores de tráfego deverão atender os requisitos complementares como faixas de aceleração e desaceleração e área de acumulação.

Gráfico 1 - Dimensionamento da faixa de aceleração



FONTE: PARKFLÄCHEN, IN TRANSPORTATION QUARTELY / JANEIRO 1982 PAG. 361

Art. 36-G. Para os efeitos desta lei ficam adotadas as seguintes definições:

I - acesso direto à vaga: acesso á vaga feito diretamente a partir da via pública, sobre o passeio, com manobra para entrada ou saída feita na via pública;



II - acesso indireto à área de estacionamento: acesso à vaga feito a partir de área de estacionamento ou de área interna de manobra com acesso à via pública por ligação simples ou dupla;

III - acesso com faixa de aceleração e desaceleração: acesso em que a ligação entre a via pública e a área de estacionamento dispõe de trecho paralelo à via pública que permite a redução de velocidade para acessar ou sair do estacionamento;

IV - acesso com área de acumulação: acesso em que, além da faixa de desaceleração, haja área de parada suficiente para conter parte da demanda ao estacionamento antes do dispositivo de controle de acesso (portaria) ou, no caso da inexistência desta, antes do acesso à primeira vaga.

Art. 36-H. O rebaixamento de guias destinado a acesso de veículos deverá atender às seguintes condições:

I - o trecho rebaixado não poderá exceder a 50% da extensão da testada, quando esta for superior a 10 (dez) metros;

II - o trecho rebaixado não poderá iniciar-se a menos de 6,0 m (seis metros) da intersecção do alinhamento do meio fio da via e da transversal;

III - o trecho rebaixado não poderá exceder a 4,0 m (quatro metros) no caso de acesso simples ou 7,0 m (sete metros) no caso de acesso duplo exclusivamente para edifícios residenciais;

IV - no caso de acesso direto a vagas, o trecho rebaixado não poderá ser superior a 8,0 m (oito metros) devendo haver um mínimo de 5,0 m (cinco metros) de trecho de guia elevada, protegido por vedação física no imóvel, entre cada trecho rebaixado. A vedação física pode ser feita por muro, floreira de alvenaria ou gradil fixo.



Art. 36-I. A modificação do rebaixamento de guias, que deixe de atender ao artigo 36-H após a obtenção do alvará de funcionamento ou do habite-se, acarretará aplicação de multa, considerando prazo de 30 (trinta) dias para regularização a partir da notificação pela Prefeitura Municipal de Nova Odessa.

Parágrafo único. Não atendido o prazo acima, a Prefeitura Municipal de Nova Odessa executará os serviços cobrando o preço público para os mesmos, acrescidos de 100% (cem por cento) a título de taxa de administração”.

TÍTULO IV DO SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTE

Capítulo I DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE E COMPONENTES

Art. 37. O Sistema Municipal de Transporte Coletivo é o conjunto de modais, infraestruturas e equipamentos que realizam o serviço de transporte de passageiros, acessível a toda população, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público.

Art. 38. São serviços de transporte:

I - Transporte Público Coletivo: serviços de ônibus municipal e intermunicipal.

II - Transporte por Bicicleta: bicicleta pública.

III - Transporte Público Individual: serviços de táxis.

IV - Transporte Escolar: serviços de transporte escolar



V - Transporte de Carga: serviços de transporte de bens, animais ou mercadorias.

Art. 39. São componentes do Sistema Municipal de Transporte Coletivo:

I - veículos que realizam os serviços de transporte público coletivo.

II - pontos de parada, estações de transferência e terminais de integração.

III - vias por onde circulam os veículos que realizam os serviços de transporte público coletivo.

IV - pátio de manutenção e estacionamento dos veículos.

V - instalações e edificações de apoio ao sistema.

SEÇÃO I

TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 40. O transporte público coletivo urbano é o serviço público de transporte de passageiros acessível a toda população, mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público, sendo esta a modalidade preferencial de deslocamento motorizado utilizado pela população do Município.

SUBSEÇÃO I DAS DIRETRIZES



Art. 41. Considera-se que a operação para os serviços de transporte público coletivo, a gestão e a fiscalização dos serviços de transporte público municipal é competência executiva da Prefeitura Municipal, em consonância com o art. 30 da Constituição Federal.

Art. 42. São diretrizes do transporte público coletivo:

I - incentivar o uso do transporte público municipal nas viagens municipais.

II - adotar medidas para desestimular o uso do transporte individual para realização das viagens internas ao Município.

III - garantir a cobertura espacial e temporal adequadas para atendimento do maior número de usuários possível.

IV - promover a integração física, operacional (Mapa do Anexo 8 – Ponto de Transferência) e tarifária dos sistemas de transporte municipal e intermunicipal.

V - propor a hierarquização da rede de transporte coletivo local e intermunicipal visando a racionalização do sistema.

VI - viabilizar uma gestão inteligente da circulação e do transporte público coletivo.

VII - modernizar os sistemas de informação relacionados ao transporte público coletivo.

VIII - promover uma política tarifária voltada a proporcionar uma maior inclusão social.



IX - promover, dentro de suas atribuições, a buscar por fontes alternativas de energia, menos poluidoras e com recursos abundantes.

X – garantir que pessoas portadoras de algum tipo de deficiência tenham acessibilidade total ao transporte público coletivo, com segurança e autonomia total ou assistida.

SUBSEÇÃO II DAS AÇÕES PRIORITÁRIAS

Art. 43. São ações prioritárias do transporte público coletivo:

I - promover processo de licitação para regularizar os contratos dos serviços de transporte público coletivo municipal, em atendimento às exigências da Lei Federal nº 8.987/95, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos. Tal edital do processo de licitação, deverá ser detalhado, e prever entre outros aspectos:

a) ampliação e melhoria da frota para atender a configuração da rede futura (incluindo micro-ônibus e ônibus), em conformidade com os requisitos de segurança, conforto e acessibilidade universal;

b) integração física, operacional e tarifária dos sistemas de transporte local;

c) adoção de sistema de controle operacional por GPS ou similar, garantindo à Prefeitura condições de acesso às informações de forma independente da vontade das empresas operadoras;

d) definição de uma política tarifária para o transporte público local, considerando a utilização de descontos, subsídios e desoneração tarifária, para



atender demandas específicas, como: idosos, estudantes e pessoas com necessidades especiais;

e) definição de padrões de atendimento em termos de tempo máximo de espera nos pontos e lotação máxima por m²;

f) implantação de serviço de informação aos usuários por meio da linha 0800, internet e material gráfico, como mapas e cartazes nos pontos de ônibus, estações de transferência e terminais;

g) prever a integração futura, física, tarifária e operacional, com a rede intermunicipal;

h) prever a possibilidade de adoção de fontes alternativas de energia conforme a ser previsto no edital de licitação.

i) garantir que parte da frota municipal seja acessível para pessoas portadoras de algum tipo de deficiência.

II - promover campanhas buscando disseminar informações sobre os benefícios trazidos pelo uso do transporte coletivo em detrimento do transporte individual.

III - promover a modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento e controle do transporte público coletivo e de orientação aos usuários.

Art. 44. Deverá ser realizado, através de lei e em doze (12) meses, um plano específico que revise as linhas de ônibus existentes.

SEÇÃO II TRANSPORTE POR BICICLETA



Art. 45. O transporte por bicicleta será incentivado pelo Poder Público Municipal, por meio da adoção do Sistema Ciclovário Municipal, com a previsão de rotas estruturantes desta modalidade.

Art. 46. O sistema ciclovário deverá garantir e atender os seguintes objetivos:

I - a inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos devendo ser abordado como elemento para a implantação do conceito de Mobilidade Urbana Sustentável e como forma de redução do custo da mobilidade das pessoas.

II - a integração aos modos coletivos de transporte, por meio da construção de bicicletários e/ou paraciclos junto às estações de transferência.

Art. 47. Nas vias urbanas de pista dupla a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

SEÇÃO III

TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL - TÁXI

Art. 48. O serviço de transporte público individual - táxi é o serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas.

Art. 49. Caracteriza-se, o serviço público remunerado prestado a passageiro, com destinação única e não sujeito a delimitação de itinerário.

Art. 50. Configura-se igualmente ao serviço público coletivo e, por isso, sujeito a concessão, permissão ou autorização do Poder Público Municipal.



Art. 51. O transporte público individual deverá satisfazer além das exigências previstas na Lei Federal nº 9.503/97, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto, estabelecidos por meio de normatização específica.

SEÇÃO IV TRANSPORTE ESCOLAR

Art. 52. Caracteriza-se como transporte escolar, o serviço público ou privado, fretado a passageiro ou grupo, em número limitado a capacidade do veículo transportador, voltado à locomoção de estudantes entre suas residências e os estabelecimentos de ensino.

Art. 53. O transporte escolar de caráter público, quando não executado diretamente pelo Poder Público, poderá ser terceirizado mediante processo licitatório público.

Art. 54. O transporte escolar privado ficará sujeito às exigências previstas na Lei Federal nº 9.503/97, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos por meio de normatização específica.

Art. 55. Aos veículos de transporte escolar poderão ser regularizados espaços de parada específicos sobre a via pública, não sendo aceitas condições de restrição, exclusividade ou privatizantes do seu uso.

SEÇÃO V TRANSPORTE DE CARGA

Art. 56. Caracteriza-se como transporte urbano de cargas o serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias.



Art. 57. O transporte de cargas e mercadorias no Município divide-se, em relação aos seus deslocamentos, entre:

I - tráfego de carga de passagem, com origem ou destino fora do Município, mas que utiliza seu sistema viário como itinerário.

II - tráfego de carga municipal, que objetiva ascender em algum ponto do Município ou dele sair.

Art. 58. Acompanhamento e reforço da fiscalização para circulação de veículos pesados no centro da cidade, conforme Lei Nº 2.989, de 30 de setembro de 2015, que dispõe sobre o Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores Pesados. A circulação de veículos de carga pesada deve se dar preferencialmente nas vias definidas no mapa do Anexo 7.

Art. 59. Nas áreas especialmente adensadas, poderão ser criadas vagas de estacionamento regulamentado, destinadas exclusivamente para carga e descarga.

Art. 60. As previsões de ampliação da malha viária municipal deverão considerar alternativas para o transporte de cargas nos diversos lugares da cidade.

Art. 61. Poderá ainda ser padronizado, por Decreto Municipal, o tipo de veículo de carga urbana não motorizada que poderá circular livremente nas áreas restritas, de acordo com as regras estabelecidas pelo Poder Público.

TÍTULO V CONTROLE SOCIAL

Capítulo I CONSELHO DE MOBILIDADE URBANA



Art. 62. Fica instituído o Conselho de Mobilidade Urbana de Nova Odessa - ConMob, com o objetivo de realizar o monitoramento da Política Municipal de Mobilidade Urbana.

Art. 63. Caberá ao ConMob as seguintes atribuições:

I - acompanhar as principais ações do órgão gestor, opinando sobre o andamento delas.

II - avaliar balanço anual relativo à implantação da Política Municipal de Mobilidade Urbana e seus resultados.

III - auxiliar, dentro de suas atribuições, as campanhas educativas de trânsito desenvolvidas pelo órgão gestor.

IV - dar publicidade, dentro de sua área de atuação, das ações desenvolvidas pelo órgão gestor.

V - propor o desenvolvimento de ações de mobilidade, inseridas nas variadas áreas que engloba o tema.

VI - elaborar e aprovar seu Regimento Interno, a partir de proposta encaminhada pela Prefeitura Municipal.

Art. 64. O ConMob será composto pelos seguintes membros:

a) um representante do setor de planejamento urbano;

b) um representante do setor de transportes;

c) um representante do setor de trânsito;



- d) um representante da Secretaria de Obras;
- e) um representante da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Nova Odessa;
- f) um representante do Sindicato dos Condutores de Nova Odessa;
- g) um representante da Associação Comercial de Nova Odessa – ACINO;
- h) um representante da Câmara Municipal.

**TÍTULO VI
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS**

Art. 65. A Prefeitura do Município de Nova Odessa promoverá a orientação e divulgação das normas estabelecidas nesta Lei.

Art. 66. O PlanMob Nova Odessa será avaliado a cada dois (2) anos, revisado a cada cinco (5) anos e atualizado a cada dez (10) anos.

Art. 66-A. Apresentar estudo no prazo de 18 meses a contar da aprovação deste plano, de ampliação de vagas de estacionamento na região central, contemplando a viabilidade ou não da implantação da zona de estacionamento rotativo.

Art. 67. As despesas decorrentes da aplicação desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias consignadas no orçamento vigente e seguintes.



MUNICÍPIO DE NOVA ODESSA

CNPJ: 45.781.184/0001-02

Inscr. Est.: Isento

Art. 68. A presente Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições contrárias.

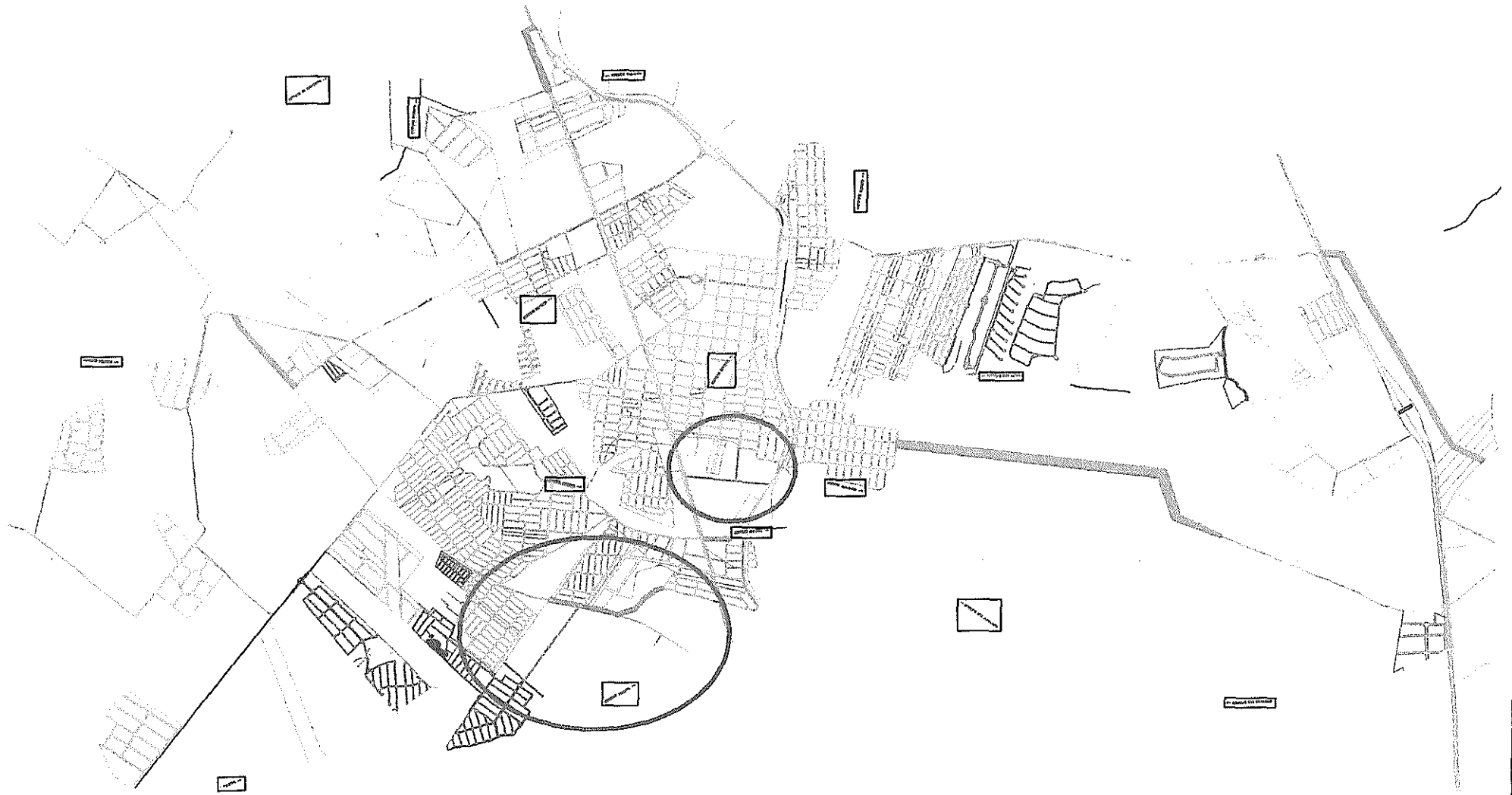
MUNICÍPIO DE NOVA ODESSA

EM 14 DE JULHO DE 2020.


BENJAMIM BILL VIEIRA DE SOUZA

PREFEITO MUNICIPAL

ANEXO 3 - OBRAS DE PROLONGAMENTO DE VIAS

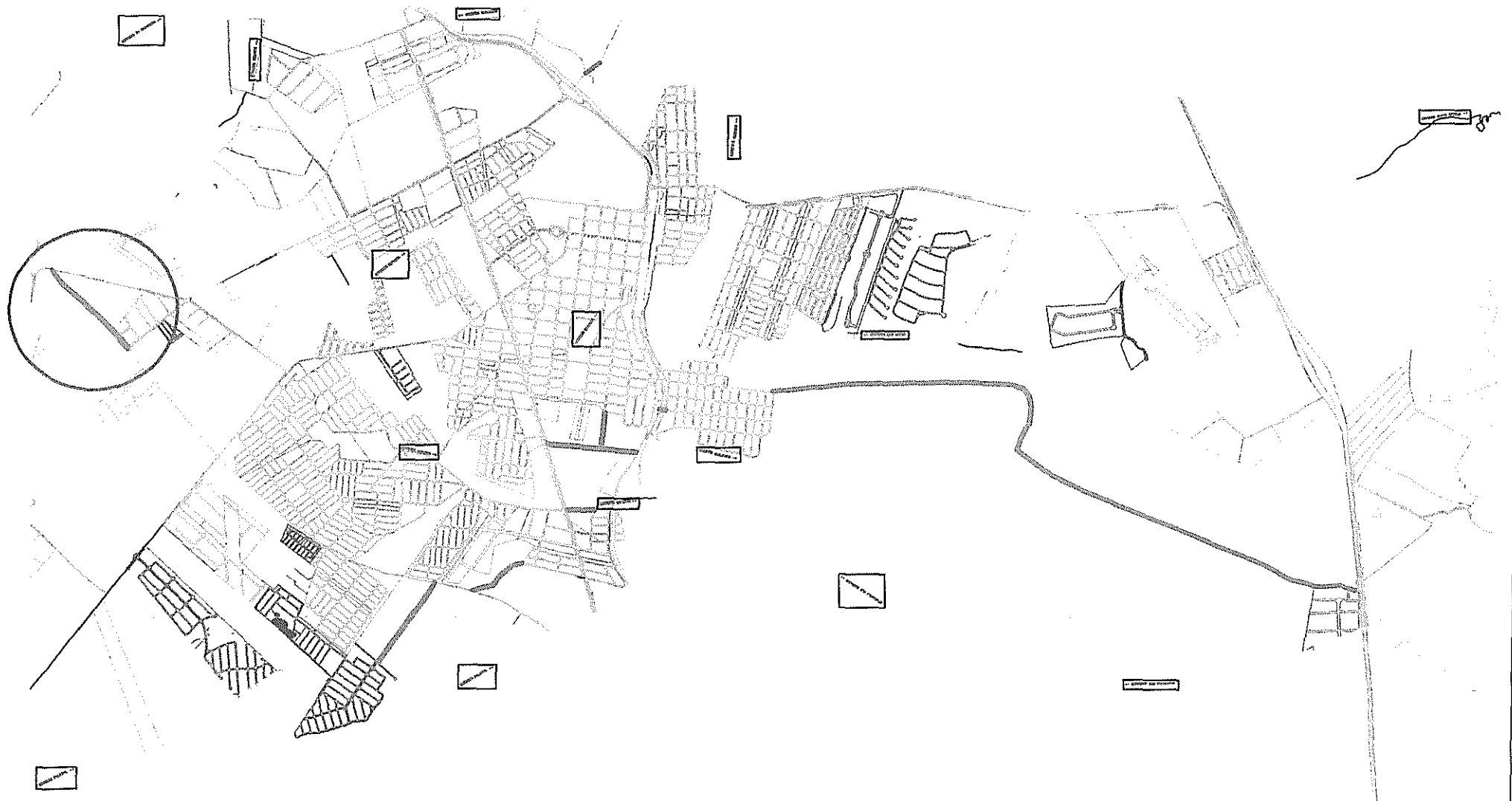


LEGENDA:

 Obras de Prolongamento de vias

Fonte: IBGE
Elaboração: Própria
Datum: SIRGAS 2000 UTM 23S

ANEXO 4 - OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DE NOVAS VIAS



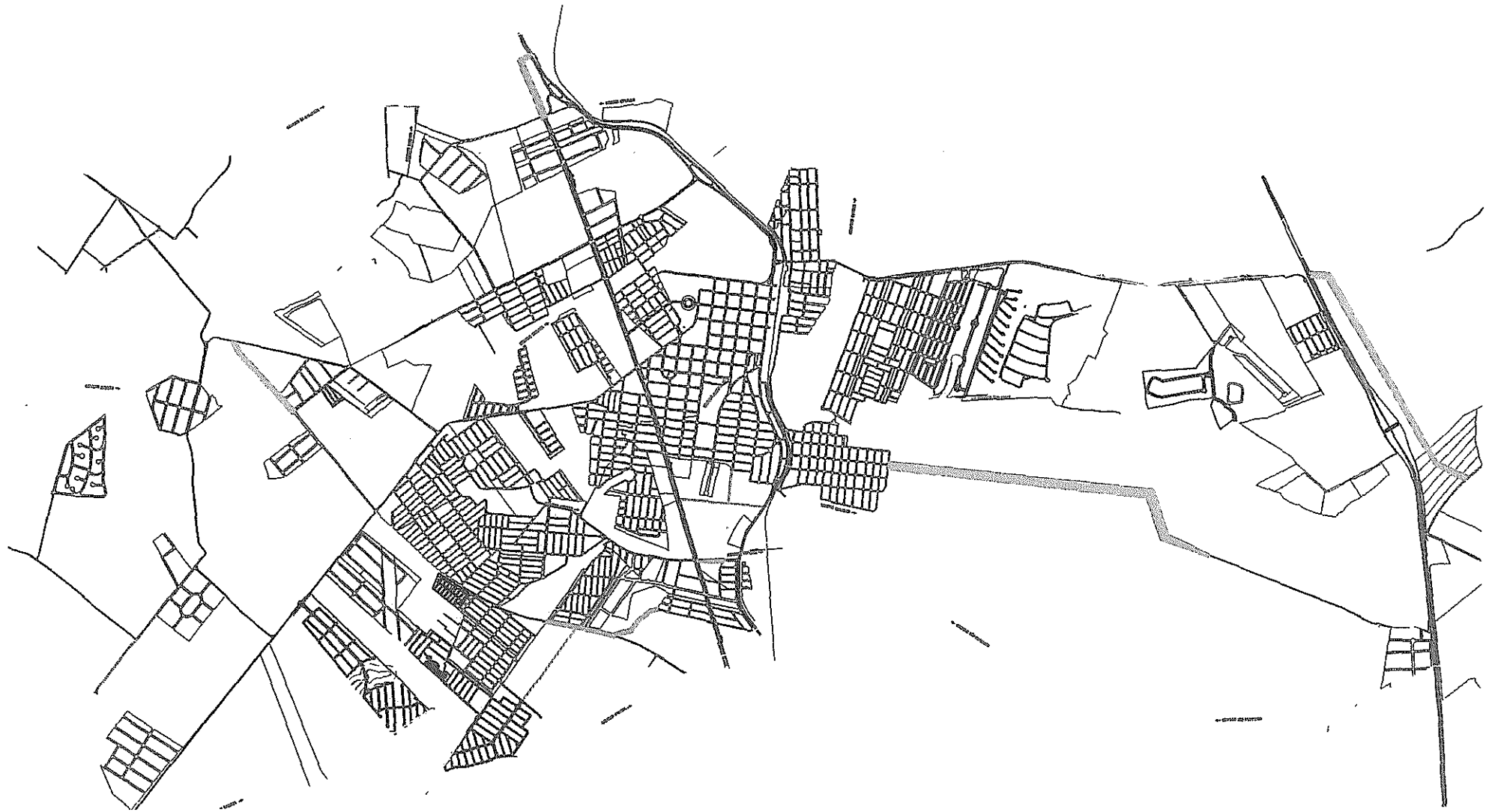
LEGENDA:

 Obras de Implantação de novas vias

LEGENDA
FERROVIA
DIVISA DE MUNICÍPIO

Fonte: IBGE
Elaboração: Própria
Datum:: SIRGAS 2000 UTM 23S

ANEXO 3 - OBRAS DE PROLONGAMENTO DE VIAS

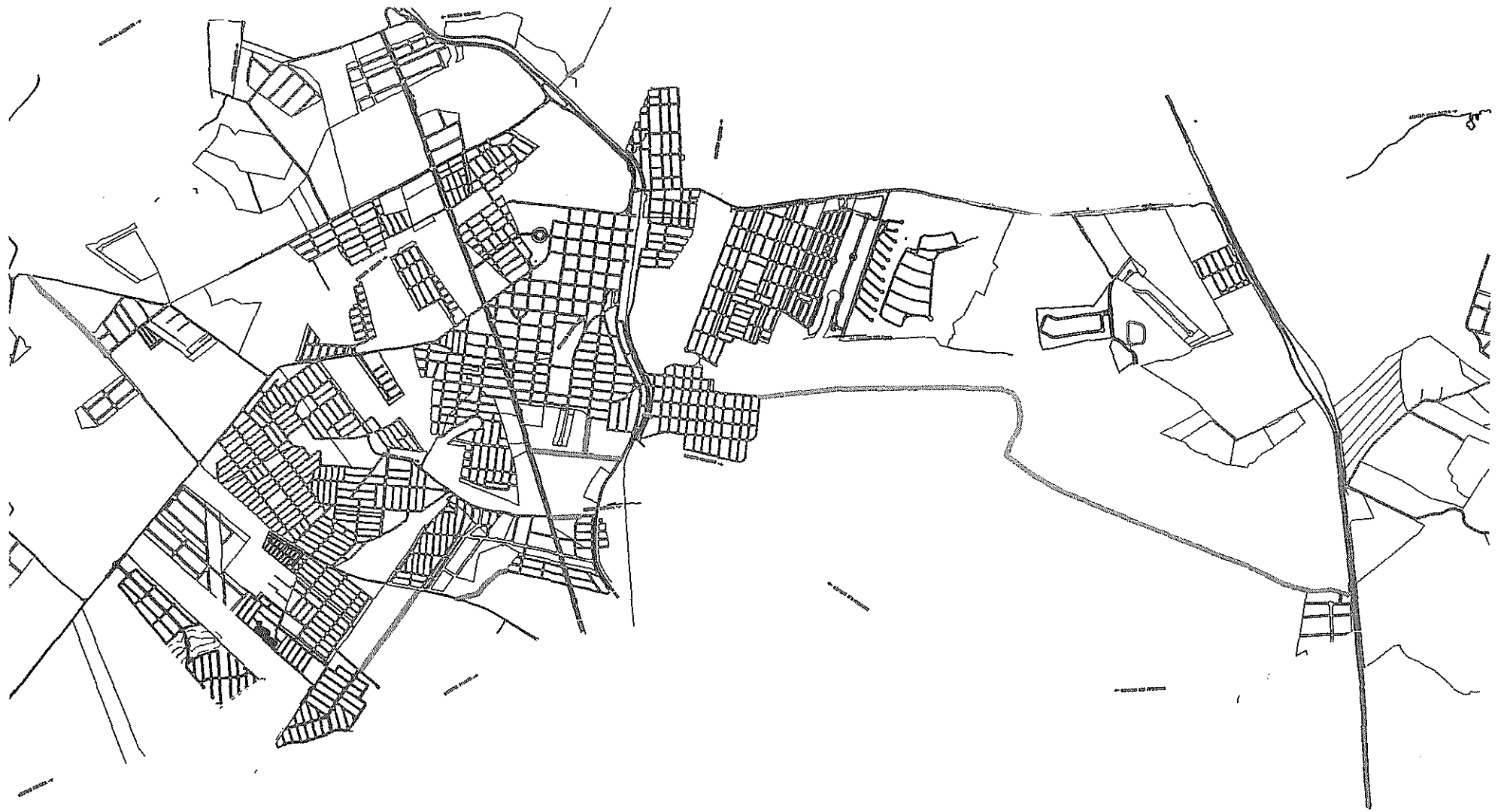


LEGENDA:


 Obras de Prolongamento de vias

Fonte: IBGE
Elaboração: Própria
Datum:: SIRGAS 2000 UTM 23S

ANEXO 4 - OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DE NOVAS VIAS



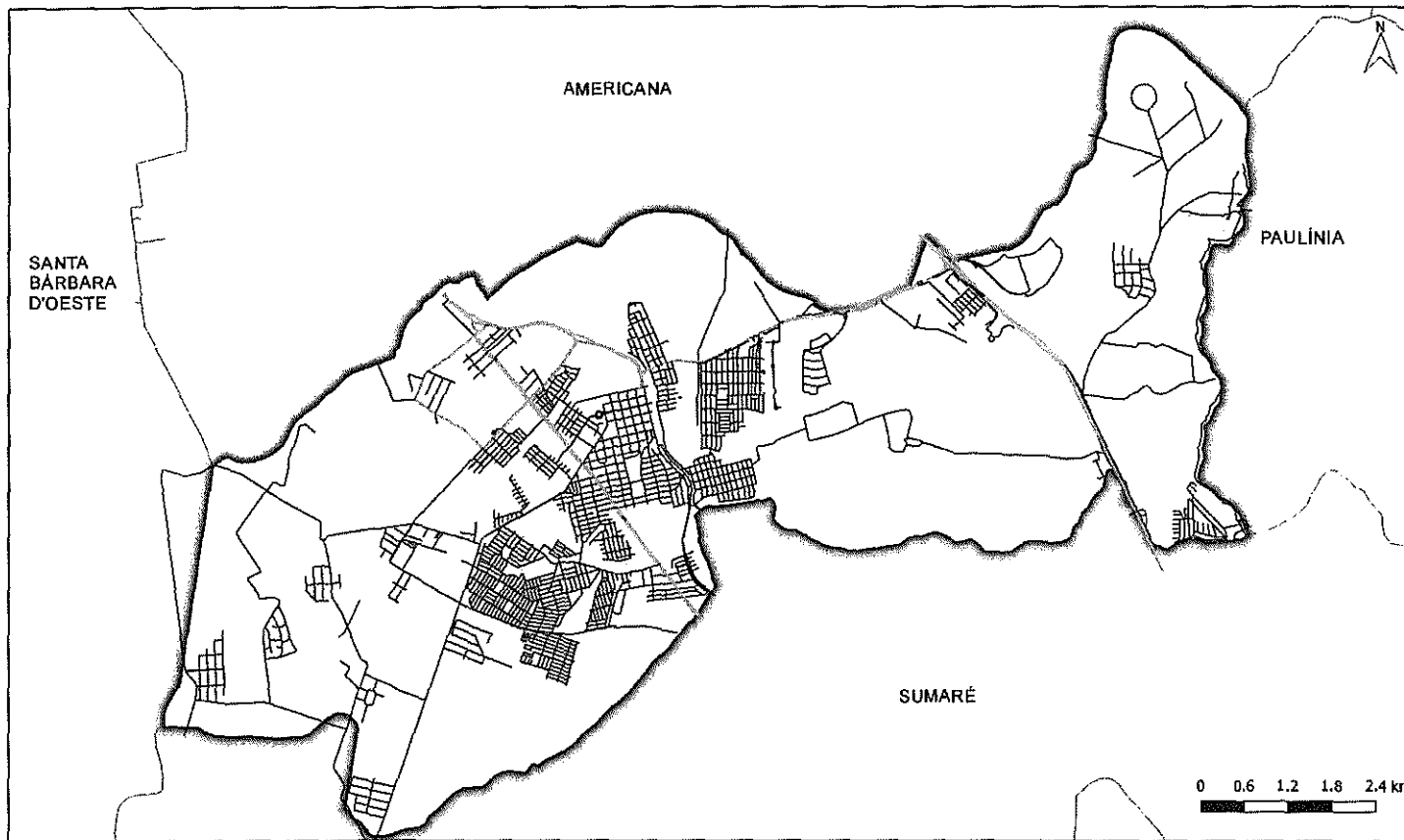
LEGENDA:

 Obras de Implantação de novas vias


LEGENDA
— FERROVIA
▨ DISTRITO URBANO

Fonte: IBGE
Elaboração: Própria
Datum: SIRGAS 2000 UTM 23S

ANEXO 7 - VIAS DE CIRCULAÇÃO PARA O TRANSPORTE DE CARGAS PESADAS E/OU CARGAS PERIGOSAS



Legenda

Circulação de carga pesada e/ou perigosa  Demais municípios
— Via preferencial

Fonte: IBGE
Elaboração: Própria
Datum: SIRGAS 2000 UTM 23S



Os veículos que transportam carga pesada e/ou perigosa circulam preferencialmente nas seguintes vias:

- Avenida Ampélio Gazzetta;
- Avenida Industrial Oscar Berggren;
- Avenida Carlos Rosefeld;
- Avenida Brasil;
- Rodovia Astrônomo Jean Nicolini;
- Avenida Carlos Botelho - Entre a Rod. Astrônomo Jean Nicolini e Rua Heitor Penteado;
- Avenida Antônio Rodrigues de Azenha (Altura máxima permitida é de 4,30m);
- Rodovia Arnaldo Júlio Mauerberg.