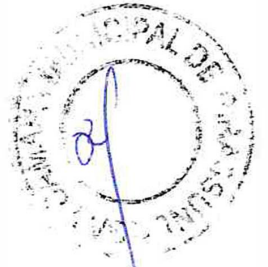




PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO



- PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 02/2020 -

“Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pirassununga, as estratégias e ações do Plano de Mobilidade Urbana, e as normas e procedimentos para aprovação de projetos de pólos geradores de viagens (PGV) e dá outras providências.”.....

A CÂMARA DOS VEREADORES APROVA E O PREFEITO MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA SANCIONA E PROMULGA A SEGUINTE LEI COMPLEMENTAR:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta Lei Complementar estabelece a Política Municipal de Mobilidade do Município de Pirassununga; em conformidade com a Lei Federal nº 12.587, de 2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana); Lei Federal nº 10.257, de 2001 (Estatuto da Cidade); Lei Orgânica do Município de Pirassununga e Lei Complementar nº 69, de 2006, que dispõe sobre o Plano Diretor de Pirassununga.

CAPÍTULO II
POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE

Seção I

Princípios, Diretrizes e Objetivos da Mobilidade Urbana

Art. 2º A Política Municipal de Mobilidade Urbana tem como princípios:

- I - valorização do ser humano;
- II - sustentabilidade econômica e ambiental;
- III - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- IV - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- V - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- VI - gestão democrática da cidade e controle social;
- VII - acessibilidade universal;
- VIII - segurança nos deslocamentos das pessoas e bens;

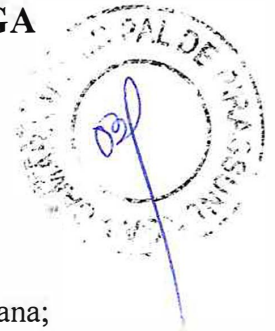




PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO



- IX - racionalidade no uso do sistema viário;
- X - diminuição da necessidade de viagens motorizadas;
- XI - redução dos impactos ambientais da mobilidade urbana;
- XII - desenvolvimento sustentável do Município, nas dimensões socioeconômica e ambiental;
- XIII - fomento à preservação ou recuperação dos espaços públicos para usos sociais e de convivência;
- XIV - promoção da integração das políticas públicas, especialmente entre a mobilidade e o planejamento urbano;
- XV - direito à informação e transparência administrativa.
- XVI - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 3º Constituem diretrizes da política de mobilidade urbana:

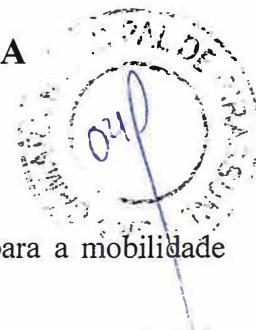
- I - reconhecimento da mobilidade urbana como indutora e instrumento da política de planejamento e expansão urbana;
- II - universalização do acesso ao transporte público;
- III - promoção da eficiência e da qualidade do sistema de transporte público de passageiros, garantindo a segurança e o bem-estar dos usuários;
- IV - priorização no espaço viário à circulação de pedestres, em especial às pessoas com deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida, aos ciclistas e ao transporte público de passageiros;
- V - promoção de racionalidade, fluidez e segurança na circulação de pessoas e de veículos;
- VI - garantia de segurança, conforto e acessibilidade, para as pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida, aos espaços, equipamentos e serviços urbanos;
- VII - garantia do sistema de transporte público de passageiros economicamente viável e sustentável;
- VIII - disciplinamento da circulação de veículos de carga e das operações de carga e descarga;
- IX - integração do planejamento municipal da mobilidade urbana com os sistemas federal e estadual atuantes no Município;
- X - fortalecimento institucional da gestão da mobilidade urbana;
- XI - estímulo à participação da sociedade nas políticas públicas de mobilidade urbana;
- XII - estímulo à formação e especialização de técnicos na área de mobilidade, estabelecendo e ampliando parcerias com universidades, instituições e centros de pesquisa;



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO



XIII - efetivação de programas de educação contínua para a mobilidade urbana;

XIV - disponibilização de informações, quando solicitadas, à sociedade civil, sobre os estudos, planos, projetos, normas e ações governamentais relacionadas à mobilidade urbana;

XV - divulgação das ações, estudos, planejamentos, projetos, operação, fiscalização, administração, e as demais ações governamentais referentes à mobilidade urbana;

XVI - garantir a diversidade de modos de transporte público de passageiros;

XVII - promoção de campanhas voltadas à conscientização da população sobre segurança viária e à adequação do comportamento de motoristas, ciclistas e pedestres;

XVIII - tratamento especial na inserção de pólos geradores de viagens, através da instituição de instrumentos legais que promovam a adequada acessibilidade aos empreendimentos, garantindo a mobilidade de todos os usuários, bem como o desempenho operacional seguro e eficaz dos sistemas viário e de transportes.

Art. 4º A Política Municipal de Mobilidade Urbana possui como objetivos:

I - fortalecimento e reestruturação da rede de transporte público coletivo municipal;

II - fortalecer a intermodalidade nos deslocamentos urbanos, estimulando a integração do transporte público coletivo com o transporte individual e os modais não motorizados;

III - proporcionar condições de segurança e conforto na circulação do pedestre, no que se refere à acessibilidade e à mobilidade, promovendo sua inclusão nos sistemas de circulação;

IV - integrar a rede de transporte público coletivo, propiciando mobilidade integral para a população;

V - redução de pontos de conflitos do tráfego geral nas principais vias do município, os quais geram acidentes e impedem a fluidez do trânsito;

VI - estimular o uso do transporte cicloviário;

VII - aprimorar a logística do transporte de cargas;

VIII - promover a segurança no trânsito, de modo a reduzir o número de acidentes;

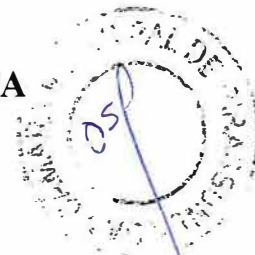
IX - regulação da oferta de vagas de estacionamento, como forma de reduzir a circulação de veículos de transporte individual privado, onde for necessário para a viabilidade de padrões sustentáveis de mobilidade;



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO



X - reestruturação do órgão de gestão, como forma de viabilizar a implantação deste Plano e melhorar sistematicamente a qualidade dos serviços prestados à população;

XI - adequar o sistema viário, viabilizando a articulação entre as diferentes regiões da cidade e promovendo a compatibilidade entre a característica física da via e sua função;

XII - incentivar o uso do transporte coletivo público, aumentar a velocidade, a regularidade e a confiabilidade do sistema, bem como o conforto de seus usuários;

XIII - promover campanhas de conscientização da população quanto ao uso dos sistemas municipais de circulação;

XIV - reduzir emissões de poluentes.

Art. 5º São ações estratégicas para a política de mobilidade:

I - elaborar e, no máximo, a cada 5 (cinco) anos, atualizar o planejamento estratégico da mobilidade urbana, com a efetiva participação da sociedade civil nas definições das prioridades e de todos os órgãos relacionados ao setor;

II - elaborar estudos e pesquisas, de modo contínuo para identificar demandas;

III - elaborar, no máximo, a cada 10 (dez) anos, estudos para identificar os desejos de deslocamento de pessoas e o padrão de deslocamento de veículos de carga e de serviços no Município;

IV - formular e atualizar as legislações, políticas, planos e programas de mobilidade urbana, de forma a adequá-los ao Plano Diretor de Mobilidade Urbana;

V - legitimar e democratizar o Conselho Municipal que trata do Transportes Urbanos, instituído pela Lei Orgânica do Município.

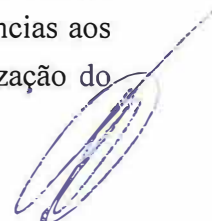
Seção II

Da Acessibilidade

Art. 6º São ações estratégicas para a política de acessibilidade:

I - elaborar e implementar políticas para a garantia da acessibilidade universal aos espaços, equipamentos e serviços urbanos;

II - implantar políticas voltadas para o atendimento às pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida, atendendo ao disposto na Lei nº 8.149, de 30 de abril de 1998, que dispõe sobre a acessibilidade das pessoas portadoras de deficiências aos edifícios de uso público, ao espaço e mobiliário urbanos no Município, com fiscalização do

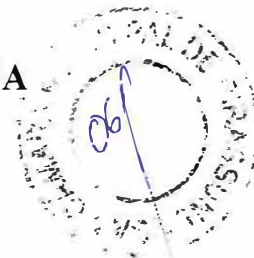




PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO



Conselho de Acessibilidade e Mobilidade, que deverá ser criada em até 1 ano da aprovação deste Plano.

III - cumprir o estabelecido nas normas técnicas brasileiras, nas Leis Federais nº 10.048, de 2000; e nº 10.098, de 2000; no Decreto nº 5.296, de 2004, ou nas Leis que os alterem, bem como as disposições das legislações específicas do Município e do Estado, quando couber;

IV - elaborar, em um prazo máximo de 2 (dois) anos, a partir da entrada em vigor desta Lei, um manual técnico que contemple regras e diretrizes para localização, dimensionamento, espaçamento e acessibilidade aos pontos de parada dos diversos modos de transporte;

V - elaborar, em um prazo máximo de 2 (dois) anos, a partir da entrada em vigor desta Lei, um manual técnico que contemple regras e diretrizes para a implantação e adequação dos passeios e do mobiliário urbano nas calçadas.

VI - promover a acessibilidade mediante integração de vias com as rotas acessíveis;

VII - mapear necessidades de rotas acessíveis de acordo com deslocamentos e modais;

VIII - mapear, implantar e atualizar soluções para a travessia de pedestres, com segurança, nas vias;

IX - semáforos instalados deverão contar com equipamentos sonoros, para a segurança da locomoção dos deficientes visuais.

CAPÍTULO III

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Art. 7º São ações estratégicas do sistema de transporte municipal:

I - adequar a oferta de transporte público coletivo às demandas atuais e projetadas;

II - introduzir inovações tecnológicas viáveis e sustentáveis no sistema de transporte público, visando a uma melhor eficiência e qualidade do mesmo;

III - estabelecer uma política tarifária que garanta o amplo acesso da população ao transporte público e o equilíbrio econômico e financeiro do sistema;

IV - regulamentar as modalidades de transporte de passageiros, coletivo ou individual, legalmente instituídas, que operam no Município;

V - estabelecer uma política de racionalização dos custos operacionais e gerenciais do sistema de transporte;

VI - implementar a bilhetagem automática com integração temporal no sistema de transporte público municipal;



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO



VII - promover ações que possibilitem a integração entre as diversas modalidades do sistema de transporte;

VIII - ajustar e compatibilizar a acessibilidade ao sistema de transporte com as diretrizes e os padrões urbanos de uso e ocupação do solo definidos em Lei;

IX - considerar a bicicleta como um modo significativo de transporte no Município, inserida em planos e programas a serem desenvolvidos ou implementados;

X - promover a modernização tecnológica do sistema de comunicação do transporte coletivo visando agilizar as consultas e propiciar serviços rápidos e eficientes aos usuários;

XI - garantir serviços de manutenção periódica do pavimento asfáltico na área urbana da cidade nos corredores prioritários de transporte coletivo;

XII - garantir serviços de manutenção periódica das estradas rurais por onde circulam ônibus;

XIII - criar pontos de integração comuns no itinerário, de forma que as zonas sejam amplamente atendidas intra e externamente;

XIV - melhorar, adequar e conservar o sistema viário vicinal do município;

XV - Incentivar o uso de tecnologias veiculares que reduzam a poluição ambiental e elevem as condições de conforto e segurança dos passageiros e transeuntes.

Art. 8º A organização e prestação do serviço público de transporte coletivo compete ao Município de Pirassununga, sob forma de Concessão, tendo caráter essencial.

Art. 9º A gestão do sistema de transporte público do município será exercida pela Prefeitura Municipal, por meio da Secretaria Municipal de Planejamento.

Art. 10 A Prefeitura Municipal poderá utilizar do transporte coletivo para divulgação das campanhas educativas, principalmente de trânsito;

Art. 11 A Administração realizará pesquisas e identificação da circulação de pessoas com problemas de mobilidade, visuais, auditivos e de locomoção; e garantirá atendimento universal no transporte público coletivo incluindo pontos de paradas, cruzamentos e calçadas, implantando sinalização adequada.

Art. 12 Revisar as rotas realizando pesquisas e análises necessárias a eficiência do sistema de transporte público:

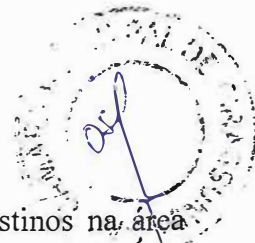
I - criar pontos de integração comuns no itinerário, de forma que as zonas sejam amplamente atendidas intra e externamente;



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO



II - reduzir o tempo de trânsito dos usuários aos seus destinos na área central, criando corredores de transporte com circulação direta aos principais polos de atração;

III - atender aos serviços públicos existentes (escolas, serviços de saúde, etc.), considerando origem destino.

CAPÍTULO IV CIRCULAÇÃO VIÁRIA

Art. 13 São objetivos da Circulação Viária:

I - regulamentar o esquema de circulação e melhorar a segurança de malha viária, compatibilizando o ambiente urbano e criando um “filtro” de vias hierarquizadas expressas, arteriais, coletoras e locais que propiciem a organização de um sistema homogêneo gerando eficácia e segurança;

II - ampliar e melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, pessoas portadoras de deficiência e crianças;

III - dar tratamento urbanístico adequado às vias da rede estrutural e corredores de transportes, de modo a garantir a segurança dos cidadãos e a preservação do patrimônio ambiental, paisagístico e arquitetônico da cidade;

IV - restringir o trânsito de passagem em áreas residenciais.

Art. 14 São ações estratégicas para o sistema de circulação:

I - assegurar acessibilidade, qualidade e segurança nos deslocamentos de pessoas e mercadorias, intensificando medidas de fiscalização, operação, educação e engenharia de tráfego, dentre outras julgadas necessárias;

II - investir na melhoria da fiscalização e do controle do tráfego;

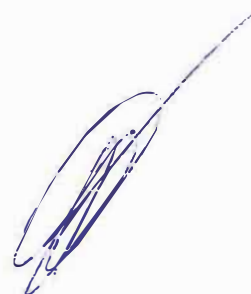
III - incentivar e difundir medidas de moderação de tráfego e de uso racional dos veículos motorizados;

IV - desenvolver e adotar políticas, programas, estudos e ações, visando à redução de acidentes e da mortalidade relacionada ao trânsito;

V - disciplinar a circulação de ciclomotores, bicicletas e veículos de propulsão humana e de tração animal;

VI - implantar o plano de circulação de veículos de carga e serviços e as operações de carga e descarga, que deve englobar os produtos perigosos, e monitorar o sistema implantado.

CAPÍTULO V DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE





PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO



Seção I

Do Sistema de Mobilidade Urbana e das Infraestruturas

Art. 15 São ações estratégicas para o sistema viário municipal:

I - garantir o tratamento urbanístico do sistema viário, visando à segurança dos usuários e à preservação do patrimônio ambiental e arquitetônico de Pirassununga;

II - priorizar os investimentos em infraestrutura viária para a rede estrutural de transporte público de passageiros, sistema cicloviário e calçadas;

III - estabelecer mecanismos permanentes de financiamento para a conservação, melhoria e expansão da infraestrutura para os modos coletivos e os não motorizados de circulação urbana;

IV - contemplar, nos projetos de novas vias públicas e na readequação do sistema viário existente, a implantação de sistema cicloviário, conforme estudo prévio de viabilidade física e socioeconômica;

V - promover a criação de vias para pedestres e ciclistas.

Art. 16 Fica estabelecido o prolongamento de conjunto de avenidas ligando o Prolongamento da Avenida 06 de agosto a Rodovia SP 201, Prefeito Euberto Nemésio Pereira de Godoy, constando no anexo I formando anel viário do município.

Art. 17 Fica estabelecida a via marginal Rodovia SP 330, ligando Rodovia SP 225 a Estrada São Domingos PNG 10, conforme anexo I.

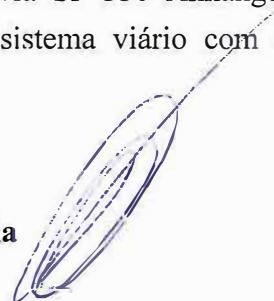
Art. 18 Fica estabelecida a Avenida Projetada ligando o prolongamento da Avenida 06 de Agosto ao sistema viário do Jardim Ferrarezzi, conforme anexo I.

Art. 19 O traçado das vias projetadas estabelecidas nesta Lei Complementar deve ser seguido em projetos de loteamentos e de melhoramentos públicos, em estrita consonância com as Leis de uso e ocupação do solo definidas pelo Plano Diretor e revisões posteriores.

Art. 20 Todos os loteamentos, desmembramentos e condomínios bem como edificações multifamiliares, que tenham divisa para Rodovia SP 330 Anhanguera e Rodovia SP 225 devem estabelecer via marginal conectada ao sistema viário com eficaz continuidade para as vias possíveis.

Seção II

Da Classificação e Hierarquização Viária





PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO



Art. 21 As vias a serem implantadas no Perímetro Urbano assim definida em Lei Complementar devem observar os critérios de funcionalidade, hierarquia e os padrões urbanísticos estabelecidos em Lei.

Art. 22 O sistema básico de hierarquização de vias conforme Anexo II a esta Lei, compõe-se das vias conforme classificadas:

I - tipo I: anel viário perimetral: conjunto de vias e rodovias que se interligam construindo perímetro que circunda a zona urbana e ainda ligando zonas periféricas por importantes vias de circulação de veículos para evitar que o tráfego afete vias de menor escoamento.

II - tipo II: vias arteriais: ligam diferentes bairros e regiões da cidade entre si, caracterizadas por interseções em nível, geralmente controladas por semáforo, com acessibilidade às vias coletoras e locais;

III - tipo III: vias coletoras de 1º grau: recebem e distribuem o tráfego entre as vias locais e as arteriais, possibilitando o trânsito dentro do perímetro urbano municipal;

IV - tipo IV - vias coletoras de 2º grau: recebem e distribuem o tráfego entre as vias locais e as outras vias coletoras;

V - tipo V - vias locais: possibilitam a distribuição do tráfego entre si e entre as vias coletoras, com baixa fluidez destinadas apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

Seção III

Do Sistema de Mobilidade Rural

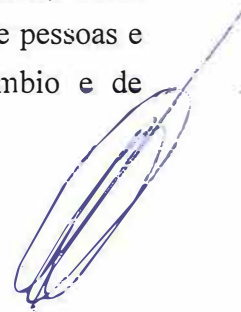
Art. 23 São objetivos do Sistema de Mobilidade Rural:

I - interligar a zona rural entre seus diferentes pontos, e estes com as vias urbanas;

II - assegurar o livre trânsito público nas áreas rurais;

III - facilitar a mobilidade de seus moradores e o escoamento de produtos em geral.

Art. 24 O sistema municipal de estradas é constituído pelas estradas existentes e pelas que forem oficializadas pela Prefeitura ou por ela planejadas, todas organicamente articuladas entre si, e tem pôr finalidade assegurar o livre trânsito de pessoas e cargas nas áreas rurais deste Município e proporcionar facilidades de intercâmbio e de escoamento de produtos em geral.





PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO



Art. 25 O poder executivo municipal disciplinará, em Lei Complementar específica, o sistema municipal de estradas consolidando legislação para desenvolvimento socioeconômico e da mobilidade rural, a qual estabelecerá ainda:

- I - a hierarquização e características obrigatória das vias rurais;
- II - as infrações e penalidades, bem como a atuação dos respectivos órgãos da administração municipal de acordo com suas atribuições.

Art. 26 Para efeito de aceitação e oficialização, a estrada não oficializada, dentro de estabelecimento agrícola, pecuário ou agroindustrial, para ser aberta ao trânsito público, deverá obedecer aos requisitos técnicos correspondentes à sua função no sistema municipal.

Parágrafo único. É proibido abrir para uso público quaisquer estradas ou caminhos no território municipal sem a prévia autorização da Prefeitura.

CAPÍTULO VI DO TRANSPORTE E DO TRÂNSITO

Seção I Da circulação de transporte de carga

Art. 27 São ações estratégicas relativas ao transporte de cargas:

- I - regulação e controle da movimentação de cargas, bens e serviços;
- II - implantar plano para monitoramento, regulação e controle da movimentação de cargas, bens e serviços;
- III - regulamentar os sistemas de autorização de obras, eventos e demais interferências no sistema viário, como também a circulação de cargas, produtos perigosos e transportes especiais.

Art. 28 O transporte de cargas deve ser realizado de forma a garantir maior agilidade no trânsito municipal com vistas a minimizar os eventuais efeitos negativos advindos da circulação de veículos incompatíveis com vias e locais específicos.

Art. 29 A Prefeitura definirá os locais e regras para carga e descarga segundo zoneamento considerando o impacto da vizinhança.

§ 1º Estabelecerá parâmetros de horários e vias com restrição à circulação de transporte de carga de médio e grande porte nos horários de pico;



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO



§ 2º Sinalizar e demarcar os locais permitidos para a operação de carga e descarga, nas vias conforme estudos do monitoramento, regulação e controle da movimentação de cargas.

Art. 30 Serão definidas “rotas de caminhões” independentes umas das outras em Decreto do Executivo de acordo com características dos veículos, capacidade e dimensões, que limitarão as vias de circulação de caminhões no município.

Art. 31 A Prefeitura poderá emitir autorização aos veículos que necessitem trafegar por vias não estabelecidas como “rotas”, quando justificado a condição imprescindível.

§ 1º A respectiva autorização terá validade para conclusão do serviço;

§ 2º A autorização é vinculada a único veículo e intransferível.

Seção II

Dos Estacionamentos

Art. 32 As ações da política de estacionamento e do direito ao uso do espaço público por veículos particulares são:

I - regulamentar o Sistema de Zona Azul, definindo o modo de operação, o sistema de controle e fiscalização já que se trata de um sistema eletrônico, do modo rotativo, com restrição de tempo máximo de permanência;

II - promover o rodízio dos veículos e priorização do uso para consumidores dos serviços disponíveis, respeitando-se os critérios de acessibilidade, o tráfego de pedestres e a segurança viária;

III - implantar estacionamentos específicos para motos, carga e descarga, assim como vagas específicas para usuários especiais;

IV - criar soluções ágeis de controle e penalidade para punir infratores que persistam em estacionar em locais proibidos, como meio de coibir e, ao mesmo tempo, educar, além de gerar receita para o Município;

V - proibir o estacionamento em locais em que gera transtorno e atrapalha o fluxo dos carros;

VI - criar campanhas de sensibilização do uso de estacionamentos para a população;

VII - avaliar constantemente a eficiência do sistema de estacionamento rotativo pago denominado “Zona Azul”, incluindo além dos carros, vagas para motos, carga e descarga, assim como vagas específicas para usuários especiais;



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO



VIII - criar bolsões de estacionamentos públicos em áreas públicas ou privadas.

Seção III Rotas Acessíveis

Art. 33 Considera-se rota acessível o trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os ambientes externos e internos de espaços e edificações, possibilitando sua utilização de forma autônoma e segura por todas as pessoas, principalmente aquelas com deficiência e mobilidade reduzida.

Art. 34 As rotas acessíveis deverão ser planejadas e implementadas em todos os projetos e obras de edifícios públicos ou de uso coletivo no município, devendo harmonizar todos os elementos de urbanização de modo a impedir interferências em seu percurso.

§ 1º O Poder Executivo Municipal, realizará, em até 2 (dois) anos, estabelecendo por Decreto plano de rotas acessíveis com a meta anual de execução de rampas, faixas elevadas, sinalização e demais intervenções, a serem executadas ou adaptadas em logradouros públicos municipais;

§ 2º Para construção do referido plano, será realizada pesquisa identificando, quantitativo e qualitativo, as demandas das rotas acessíveis, sendo de maior prioridade acesso dos portadores de necessidades especiais aos serviços de saúde, educação e lazer;

§ 3º Serão iniciadas as obras e instalações previstas, em seguida a aprovação do plano de rotas acessíveis, em período inferior a 90 (noventa) dias.

Art. 35 Os passeios públicos municipais, dos caminhos preferenciais e regiões de grande circulação de pedestres, deverão ser incluídos no referido Plano de Rotas acessíveis.

CAPÍTULO VII DOS ESPAÇOS PÚBLICOS, PASSEIOS, EQUIPAMENTOS E MOBILIÁRIO URBANO

Art. 36 Todo terreno, lote, gleba e similar, situado na área urbana deverão possuir calçada, na forma:



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO



I - devem ser construídas na totalidade da extensão do passeio e com largura mínima admissível que garanta faixa livre de circulação de 1,20 m (um metro e vinte centímetros);

II - devem os obstáculos aéreos, como placas, faixas, e quaisquer outros, deverão estar localizados a uma altura superior a 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros);

III - os materiais para construção, reforma ou ampliação de calçadas deverão possuir uma superfície antiderrapante, com características mecânicas de resistência, nivelamento uniforme e que propicie sua fácil substituição e manutenção;

IV - as calçadas não podem ser utilizadas para fixação de toldos ou quais outras estruturas de suporte;

V - a inclinação transversal das calçadas, passeios e vias, não poderá ser maior do que 3% (três por cento), sendo a máxima inclinação longitudinal permitida de 8,33% (oito e trinta e três centésimos por cento).

Art. 37 As calçadas que deixarem de guardar as características estabelecidas nesta Lei e em outras específicas serão identificadas para fins tributários como não construídas ou ausentes.

Art. 38 Para as Calçadas construídas anteriormente a publicação desta Lei, caberá à Secretaria Municipal de Planejamento, auxiliada pela CEOPD, aprovar modelos alternativos de calçada para passeios e vias públicas municipais, tendo em vista os critérios técnicos de acessibilidade.

§ 1º Bem como a definição de áreas consolidadas;

§ 2º Definição de calçadas a serem recuperadas e avaliação de casos especiais ou omissos na Lei.

Art. 39 A execução, adaptação ou manutenção da calçada fica a cargo e responsabilidade do proprietário do imóvel que faz frente a esta calçada, nos termos do § 2º do art. 38, e deverá ser feita de acordo com o padrão estabelecido conforme Legislação Municipal, tendo em vista os critérios de desenho previstos nas normas técnicas de acessibilidade.

Art. 40 Lei específica estabelecerá remoção, modificação e adequação de guia rebaixada, calçada e qualquer outro elemento disposto no passeio de rota acessível e de demais calçadas, e as penalidades correspondentes.

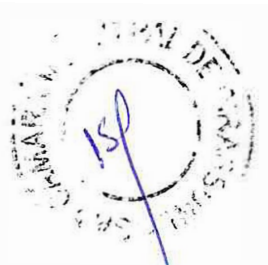
Parágrafo único. O não cumprimento da remoção, modificação e adequação no prazo previsto em Lei, poderá o Município executar a obra com posterior cobrança dos serviços realizados além das demais penalidades previstas.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO



Art. 41 O uso dos passeios públicos e das vias públicas por acessórios móveis, como “parklet”, mesas, cadeiras, propagandas serão regulamentadas por legislação específica.

Art. 42 O uso dos passeios públicos e das vias públicas, permanente ou temporário, para tapumes, andaimes, caçambas, entulhos, materiais, máquinas e equipamentos de construção serão regidos pelo Código de Obras Municipal ou legislação edilícia específica equivalente ou regulamentar, somente se autorizado pela Administração Municipal, por meio da Secretaria Municipal de Planejamento.

§ 1º Poderá ser concedida autorização específica para obra à utilização de vias públicas levando em consideração a segurança dos pedestres e das edificações vizinhas.

§ 2º Quando houver autorização para a utilização das vias ou calçadas no decurso da obra, será indispensável à correta sinalização e demais medidas, sob pena de multa e interdição, sem prejuízo de demais medidas cabíveis.

§ 3º A obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção da obra ou do evento com ônus do empreendedor.

§ 4º Os custos com sinalização e limpeza das vias públicas correrão às expensas do proprietário da obra.

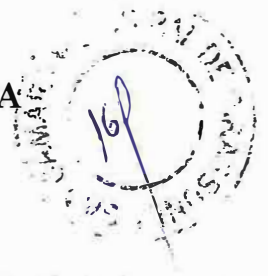
Art. 43 A instalação de equipamentos e mobiliário urbano, arborização e ajardinamento, publicidade ou elemento construtivo, sejam eles temporários ou permanentes, deverá seguir critérios de posicionamento que levem em conta o seu tamanho e impacto na circulação pelo passeio público, e só serão instalados quando o espaço restante for suficiente para o trânsito de pessoas não interferindo na faixa livre, conforme normas da ABNT e das demais referências normativas vigentes.

Art. 44 Fica proibida a instalação de componentes construtivos sob a forma de degraus, canaletas para escoamento de água, obstáculos, rampas e declives, entre outros elementos de urbanização, que possam vir a dificultar a circulação de pessoas, principalmente aquelas com deficiência e mobilidade reduzida, em passeios e calçadas de parques, praças, vias, áreas externas de edificações e demais espaços públicos ou de uso coletivo.

Parágrafo único. Os componentes construtivos e elementos de urbanização já existentes, que não possam ser imediatamente reposicionados ou adequados, a fim de garantir a faixa livre acessível, deverão ser adequadamente sinalizados de acordo com as normas técnicas vigentes.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO



Art. 45 O ajardinamento e a arborização a serem implantados nas calçadas, as espécies adequadas e outras especificações deverão seguir as recomendações da Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Gestão Territorial.

Art. 46 Ao desenvolver o programa de arborização e rearborização, o Poder Executivo Municipal deverá, continuamente, monitorá-lo e revisá-lo, levando em conta o fluxo de pessoas e a acessibilidade em cada local de intervenção.

Parágrafo único. Os programas de arborização e rearborização devem prever a substituição individual e coletiva a fim de garantir a faixa livre acessível.

CAPÍTULO VIII
REDE CICLOVIÁRIA

Art. 47 Criação de condições adequadas à circulação de bicicletas:

I - o potencial de utilização desta modalidade pode ser introduzida ou estimulada implementando a ligação de zonas industriais a bairros residenciais com predominância de populações operárias;

II - criação de estacionamentos de curta permanência (paraciclos) nas áreas centrais e comércios de bairros, junto a instituições ou prédios públicos e nos pátios das escolas; interligando áreas residenciais aos grandes equipamentos de transportes público (terminais e corredores), principalmente na íntegra; ou pela criação de espaços destinados à circulação de bicicletas em parques e outras áreas públicas;

III - preparação do meio urbano para o atendimento de ciclistas construindo uma infraestrutura específica para utilização da bicicleta com segurança.

Art. 48 O Poder Executivo deverá implantar ações de campanhas educativas e infraestrutura física para ampliar a rede cicloviária pública e incentivar o uso deste modal pela população.

Parágrafo único. É obrigatória a implantação de bicicletários junto a Pólos Geradores de Viagens.

CAPÍTULO IX
DA APROVAÇÃO DOS PROJETOS PARA CONSTRUÇÃO DE
POLOS GERADORES DE VIAGENS - PGV

Seção I
Definição de PGV

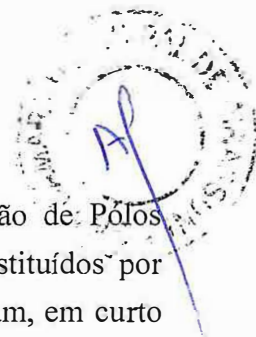




PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO



Art. 49 Para os efeitos dessa Lei Complementar a definição de Pólos Geradores de Viagens - PGV os empreendimentos em locais já existentes, constituídos por edificação ou conjunto de edificações, cujo porte e oferta de bens e serviços geram, em curto prazo, impactos significativos no ambiente urbano, essencialmente na mobilidade, demandando análises para o planejamento operacional dos sistemas e infraestruturas.

Art. 50 Para efeitos da Legislação Municipal serão considerados com a mesma definição as formas de denominações tanto Pólo Gerador de Viagens como Pólo Gerador de Trânsito e Pólo Gerador de Tráfego.

Art. 51 Todos os empreendimentos classificados como PGV estão obrigados a apresentar Estudo de Impacto de Vizinhança e relatórios específicos, que couberem ao caso, para fins de análise da concessão dos alvarás de construção e de funcionamento.

§ 1º Estudos e Relatórios de Impacto devem estar contidos em único Estudo de Impacto de Vizinhança consolidado.

§ 2º Os quais EIV's, Estudos e Relatórios, serão analisados por Comissão de Avaliação de EIV.

Art. 52 São competências da Comissão:

I - avaliar os Estudos de Impacto de Vizinhança e Relatórios;

II - avaliar se casos omissos e situações não descritas se apresentem como PGV;

III - propor revisão e atualização de listas dos empreendimentos suscetíveis aos Relatórios e Estudos a serem apresentados;

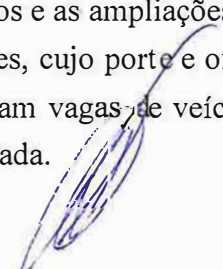
IV - propor revisão e atualização norma que específica o formato de apresentação dos Relatórios e Estudos;

V - emitir termos de referência, Certidão de Diretrizes, Pareceres Técnicos para os Relatórios e Estudos.

Seção II

Das Classificações dos PGV

Art. 53 Para os efeitos dessa Lei Complementar fica estabelecida a definição de Pólos Geradores de Viagem - PGV os empreendimentos novos e as ampliações em locais já existentes, constituídos por edificação ou conjunto de edificações, cujo porte e oferta de bens e serviços geram interferências no tráfego do entorno e demandam vagas de veículos em estacionamentos ou garagens, sejam estes de iniciativa pública ou privada.





PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO



Art. 54 Ficam definidas como PGV os tipos de usos e atividades são as seguintes:

I - ensino e cuidados infantis, berçário, creche, jardim, maternal e outras atividades assemelhadas;

II - ensino fundamental, ensino médio, ensino superior, faculdade, universidade e ensino supletivo;

III - outras atividades educacionais: ensino ou cursos preparatório, idiomas, informática, pós-graduação, profissionalizante e outras atividades assemelhadas;

IV - locais de reuniões como: associações, templo religioso, buffet, bingo, salão de festas e baile e outras atividades assemelhadas;

V - hospital, centro médico, clínicas de especialidades médicas, maternidade e pronto socorro, laboratórios de análises clínicas, diagnóstico por imagem, farmácias e outras atividades assemelhadas;

VI - garagens de veículos de carga ou transporte de passageiros, posto de abastecimento de veículos e outras atividades assemelhadas;

VII - práticas esportivas como: academia de ginástica, clube esportivo, escola esportiva, quadra esportiva e outras atividades assemelhadas;

VIII - agência bancária, agência de correios e outras atividades assemelhadas;

IX - locais de refeições; restaurante, lanchonete, bar ou café com entretenimento, boate, casa noturna, pizzaria, churrascaria, casa de chá e outras atividades assemelhadas;

X - supermercado, hipermercado, comércio atacadista, centro de distribuição, centro de compras, shopping center, lojas de departamento, pavilhão para feiras, exposições, feiras;

XI - indústrias;

XII - locais de lazer e cultura: casa de espetáculo, circo, teatro, parques, zoológicos, horto, cinemas, teatros, auditórios, outras atividades assemelhadas;

XIII - condomínios, conjuntos comerciais, conjuntos residenciais, outras atividades assemelhadas;

XIV - terminais rodoviários, ferroviários e aeroviários; autódromos, hipódromos;

XV - hotéis, motéis e drive-in;

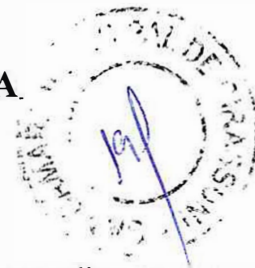
XVI - atividades que operem com sistema "Drive-Thru" ou "Valet Service".



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO



Art. 55 Casos omissos e enquadramento de outros empreendimentos e atividades que em virtude do porte ou características possam causar prejuízos equivalentes a PGV, serão avaliados pela respectiva Comissão.

Seção III Das licenças dos PGV

Art. 56 Plano Diretor do Município define a matéria mínima, a forma de apresentação e as diretrizes do Estudo de Impacto de Vizinhança.

Art. 57 A equipe da Comissão de Avaliação de EIV fará uma avaliação dos estudos executados e relatórios apresentados pelo empreendedor definindo quando necessário, as medidas mitigadoras a serem implantadas.

Art. 58 Será emitida a Certidão de Diretrizes ou Parecer Técnico a respeito da implantação do PGV em análise, que orientará a adequação do projeto do empreendimento.

Parágrafo único. Quando devidos, os condicionantes, dentre os quais se incluem as medidas mitigadoras que o empreendedor deverá implantar para reparar, atenuar, controlar ou eliminar os impactos gerados pelo empreendimento ou para compensar os prejuízos não mitigáveis que são causados pela implantação do PGV.

Art. 59 Para o caso de necessidade de melhorias viárias, mobilidade e estruturais como medida mitigadora será celebrado entre o empreendedor e o município, um Termo de Compromisso e o Cronograma de Obras Viárias.

Art. 60 Os pedidos de aprovações de projetos de Construção, Reforma, Mudança de Uso e Regularização de PGV somente serão aprovadas mediante a Certidão de Diretrizes e do Termo de Compromisso e Cronograma de Obras.

Parágrafo único. A concessão de “Habite-se” e “Licença de Funcionamento” dos PGV é condicionada à execução das medidas mitigadoras previstas na Certidão de Diretrizes e do Termo de Recebimento de Obras.

Art. 61 A Secretaria Municipal de Planejamento ficará responsável pelo acompanhamento da implantação das medidas mitigadoras aprovadas e, quando finalizados os trabalhos, deverá expedir Termo de Recebimento.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO



Parágrafo único. Quando essas medidas se tratarem de intervenções no sistema viário estará como responsável a Secretaria Municipal de Segurança Pública.

CAPÍTULO X
DO ACOMPANHAMENTO E REVISÃO PERIÓDICA DO PLANMOB

Seção I
Organização para Gestão

Art. 62 A Prefeitura Municipal, por meio de suas Secretarias Municipais, dentro de suas competências, manterá canais de informação e de comunicação com os cidadãos de forma permanente, para promover a transparência da gestão, divulgar os serviços prestados, facilitar a participação social e democratizar acesso às informações.

Art. 63 A Prefeitura manterá programas contínuos de educação para trânsito, mobilidade e acessibilidade, os quais servirão como instrumento de gestão desta.

Art. 64 A Comissão Especial de Organização do Plano Diretor (CEOPD) estabelecida por Decreto terá caráter permanente, sendo composta por 7 (sete) membros distribuídos entre 4 (quatro) do Poder Público e 3 (três) da Sociedade Civil.

Art. 65 Cabe a CEOPD a coordenação e gerenciamento das revisões do PlanMob e do PDM, bem como de seus respectivos instrumentos.

Art. 66 O monitoramento da implementação do PlanMob, no que toca à operacionalização das estratégias nele previstas e aos seus resultados em relação às metas de curto, médio e longo prazo, em Secretaria Municipal de Planejamento.

Art. 67 A Secretaria Municipal de Planejamento manterá consolidado as informações das diversas áreas abrangidas pela mobilidade urbana.

Seção II
Da implementação do Plano de Mobilidade

Art. 68 O Programa de Implementação do Plano de Mobilidade de Pirassununga terá as seguintes estratégias gerais para o período de 2020/2030:



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO



I - promover a revisão da Legislação Municipal no tocante à política tarifária do sistema de transporte público coletivo, com o objetivo de garantir ampliação do número de usuários, a modicidade tarifária e equidade no acesso aos serviços;

II - promover a integração física e tarifária do sistema de transporte público coletivo, através de mecanismos do tipo “bilhete único”, ampliando a acessibilidade e a mobilidade dos usuários com menor custo para os mesmos;

III - promover a modernização tecnológica do sistema de planejamento, controle, monitoramento e de comunicação do sistema de transporte público coletivo do Município, visando propiciar serviços rápidos e eficientes aos usuários;

IV - providenciar a pavimentação de todos os itinerários de transporte público coletivo, como forma de aperfeiçoar os tempos de viagem das linhas, a qualidade do serviço prestado aos usuários e a manutenção da frota em operação;

V - promover a ampliação de calçadas nos corredores e itinerários de transporte público coletivo para usuários e pedestres;

VI - promover a adequação das características físicas das vias, para que funcionem de acordo com o volume e tipo de tráfego e a hierarquia viária, adotando-se medidas adequadas de sinalização vertical e horizontal, semaforização, restrições de horários e usos, dispositivos de retorno, regulamentação e restrição de estacionamentos e otimização dos movimentos permitidos em cruzamentos;

VII - promover a sinalização e dispositivos físicos adequados para garantir a segurança dos pedestres, em especial nas vias arteriais e na área central;

VIII - promover a implantação da rede cicloviária, conforme anexo III da presente Lei Complementar;

IX - disciplinar o tráfego de caminhões, de acordo com os tipos de vias e usos previstos;

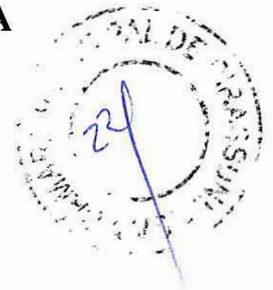
X - disciplinar as diretrizes e critérios para projetos de vias públicas, no âmbito do território municipal, em estrita conformidade com as diretrizes viárias contidas nesta Lei Complementar;

XI - promover a modernização tecnológica do sistema de planejamento, controle, monitoramento e de comunicação do sistema de transporte público coletivo do Município, visando propiciar serviços rápidos e eficientes aos usuários;

XII - Disciplinar aos empreendimentos particulares, como loteamentos, condomínios, desmembramentos e demais formas de parcelamento do solo, que resultem na implantação, ampliação, modificação ou alterações de vias públicas ou particulares, para que sejam respeitados os princípios, as diretrizes e os objetivos da presente Lei Complementar, bem como seguir as determinações para o traçado das vias projetadas, anel viário e localização de lotes conforme respectivo Decreto Municipal.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO



Seção III
Da Revisão

Art. 69 O PlanMob e de seus instrumentos serão revisados com periodicidade máxima de 5 (cinco) anos e serão realizadas conjuntamente com o processo de revisão do Plano Diretor de Pirassununga, incluindo ampla participação da população, nos termos da legislação urbanística em vigor.

Art. 70 As revisões do PlanMob e do PDM, bem como de seus respectivos instrumentos, serão coordenadas e geridas pela Secretaria Municipal de Planejamento, por meio da CEOPD, as quais garantirão, na forma da Lei, a ampla participação popular.

Art. 71 As revisões do Plano de Mobilidade e seus instrumentos deverão contemplar, além de demais análises estabelecidas na legislação:

I - análise da situação da mobilidade urbana em relação aos modos, aos serviços e a infraestrutura de transporte, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos, incluindo a avaliação do progresso de indicadores de desempenho a serem definidos;

II - avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, que deverá considerar horizontes de curto, médio e longo prazo;

III - análise das novas tecnologias de mobilidade e dos seus impactos na cidade.

Art. 72 O Plano de Mobilidade do Município poderá sofrer alterações, na forma que segue:

I - revisões extraordinárias, motivadas por fatores futuros, condições ou situações específicas, devidamente comprovadas e justificadas, que afetem a mobilidade urbana;

II - atualizações, motivadas a partir da análise da avaliação de indicadores de desempenho e relatórios de balanços relativos à implantação do Plano de Mobilidade Urbana e seus resultados.

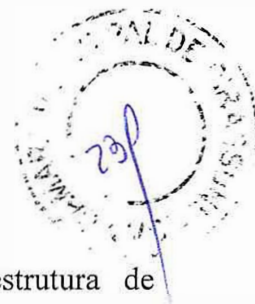
Art. 73 O Plano de Mobilidade Urbana e suas revisões, bem como os seus instrumentos de regulamentação, deverão ser divulgadas pela imprensa oficial local e pela internet com vistas a garantir a informação a todos os interessados.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO



Art. 74 Os estudos técnicos que estabelecem a nova estrutura de mobilidade urbana, bem como a avaliação econômica e o plano de implantação, gestão e monitoramento serão regulamentados por ato normativo específico.

Seção IV

Financiamento do Sistema

Art. 75 Os recursos para implementação dos programas, projetos e ações previstos neste Plano terão origem no orçamento municipal, nos repasses estaduais e federais, recursos obtidos a fundo perdido, e ainda por meio de parceiras público-privadas na forma da Lei.

CAPÍTULO XI

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 76 Fica o Poder Executivo autorizado a regulamentar, no que couber, a presente Lei Complementar.

Art. 77 Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

Pirassununga, 3 de fevereiro de 2020.


- ADEMIR ALVES LINDO -
Prefeito Municipal

Ao jurídico para parecer do advogado, no prazo de 5 dias (art. 74, R.I.).

Pirassununga, 02 de 03 de 2020.

Jeferson Ricardo do Couto
Presidente

Ao Plenário para leitura no expediente e encaminhamento às Comissões Permanentes para parecer, com cópia aos Vereadores.

Pirassununga, 02 de 03 de 2020.

Jeferson Ricardo do Couto
Presidente

A Comissão de Justiça, Legislação e Redação para dar parecer.

Sala das Sessões da C. M. de Pirassununga, 02 de 03 de 2020

Presidente

Comissão de Finanças, Orçamento e Lavora dar parecer.

Sala das Sessões da C. M. de Pirassununga, 02 de 03 de 2020

Presidente

A Comissão de Educação, Saúde Pública e Assistência Social, para dar parecer.

Sala de Sessões, 02 de 03 de 2020

(Presidente)

A Comissão Permanente de Participação Legislativa Popular, para dar parecer.

Sala das Sessões, 02 de 03 de 2020.

Presidente

A Comissão Permanente de Agricultura, Meio Ambiente e Bem Estar Animal, para dar parecer.

Sala das Sessões, 02 de 03 de 2020

Presidente

A Comissão de Ur...
Públicos para dar parecer.

Sala das Sessões, 02 de 03 de 2020

Presidente

A Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa Humana, para dar parecer.

Sala das Sessões, 02 de 03 de 2020

(Presidente)

A Comissão de Defesa do Consumidor e do Contribuinte, para dar parecer.

Sala das Sessões, 02 de 03 de 2020

Presidente

Aprovada em 1ª discussão.

Sala das Sessões da C. M. de Pirassununga, 09 de 06 de 2020

Presidente

Em segunda discussão, foi adiada a apreciação do Projeto por 45 (quarenta e cinco) dias, a pedido do Vereador Wallace A. Freitas Baume. Sala das Sessões: 06/07/2020

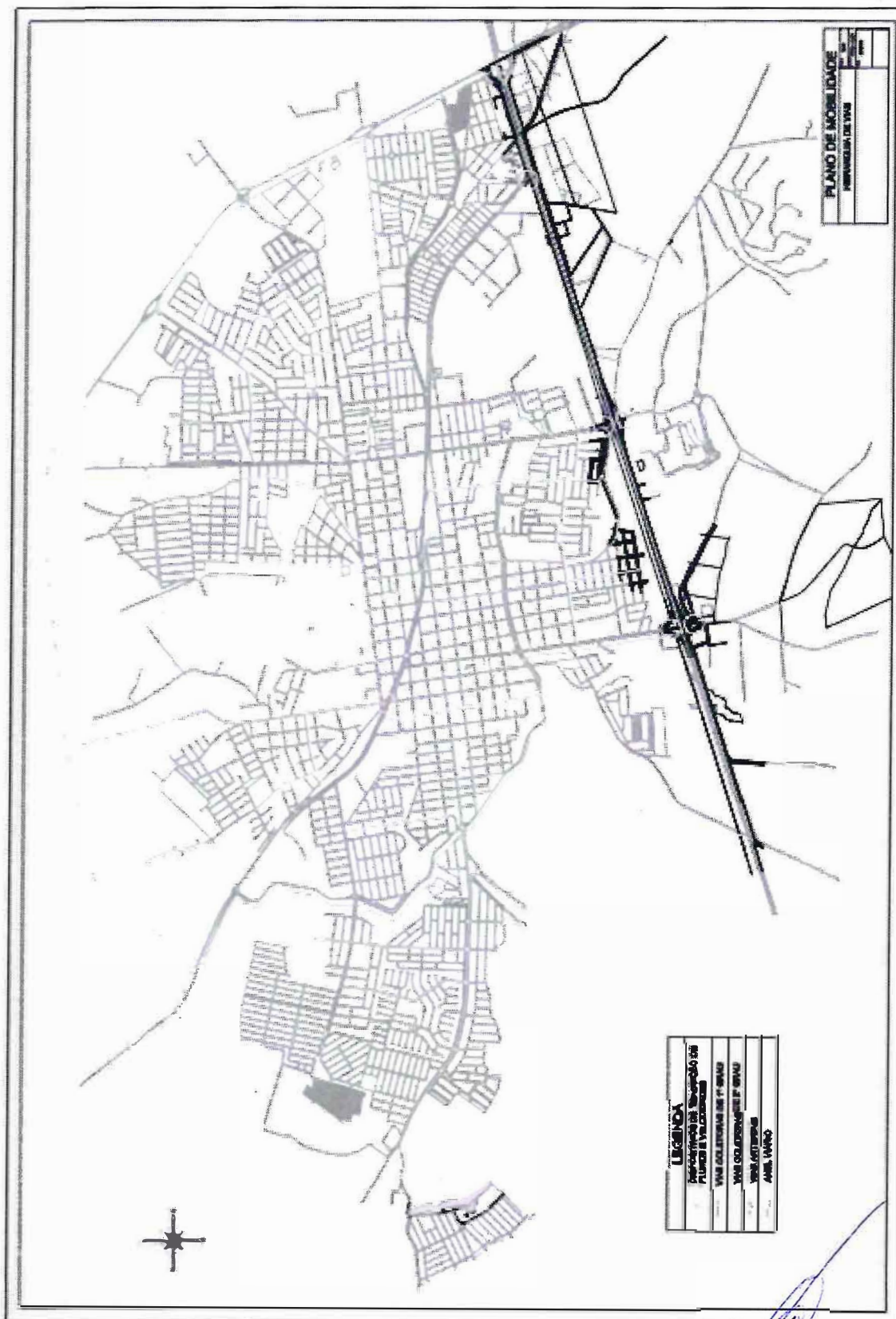


PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO



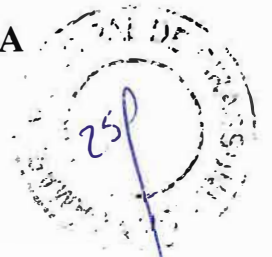
ANEXO I - HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA



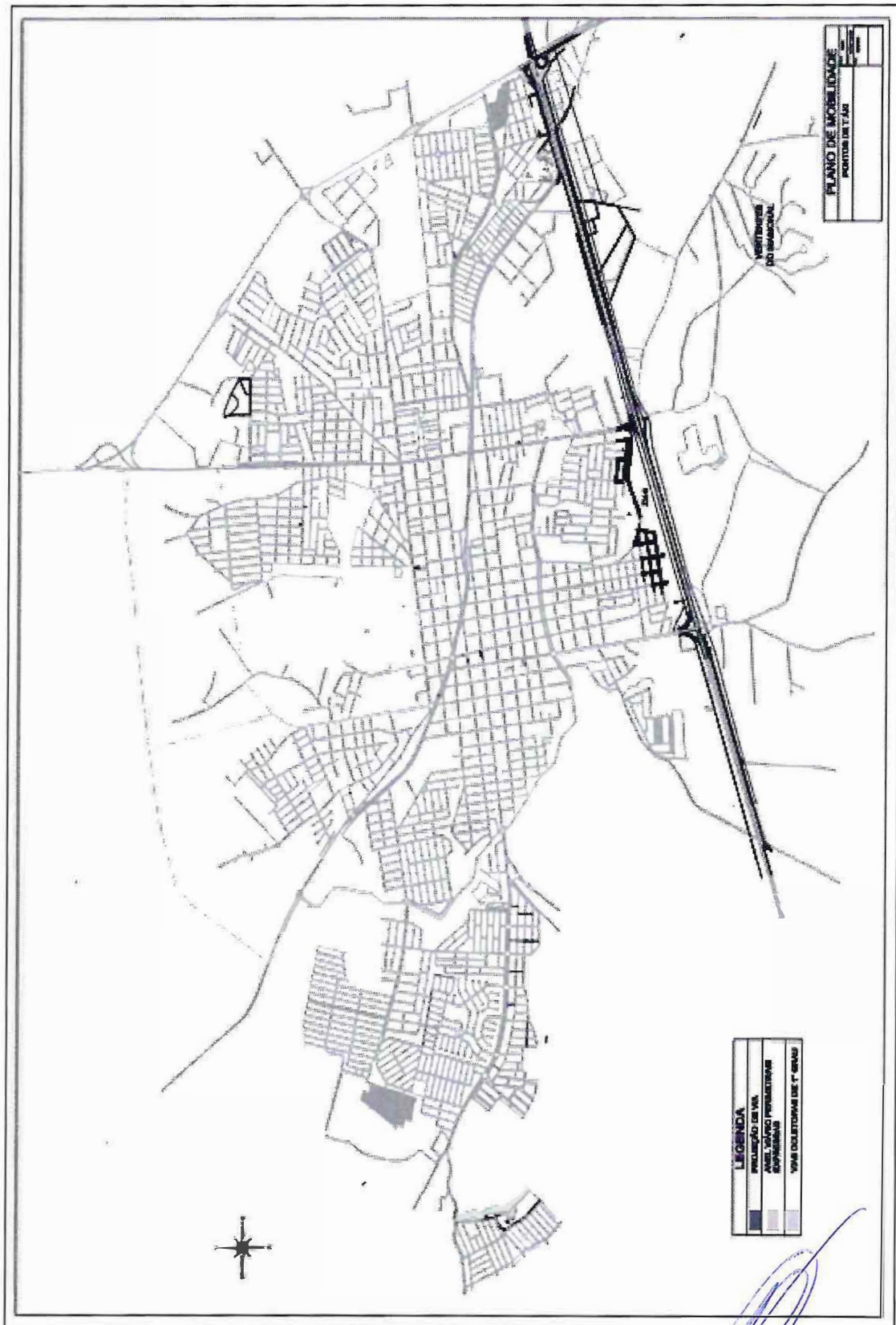


PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO



ANEXO II - VIAS PROJETADAS

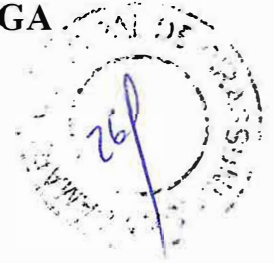




PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO



“ JUSTIFICATIVA ”

Excelentíssimo Presidente:

Excelentíssimos Vereadores:

Encaminhamos para apreciação dos nobres Vereadores que constituem essa Casa de Leis, projeto de lei complementar que **visa instituir a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pirassununga, as estratégias e ações do Plano de Mobilidade Urbana, e as normas e procedimentos para aprovação de projetos de pólos geradores de viagens (PGV) e dá outras providências.**

A Lei Federal 12.587, de 2012 que estabelece as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, determina aos municípios a tarefa de planejar e executar a política de mobilidade urbana. O planejamento urbano, já estabelecido como diretriz pelo Estatuto da Cidade, Lei Federal 10.257, de 2001, é instrumento fundamental necessário para o crescimento sustentável das cidades brasileiras.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana impõe aos municípios com população acima de 20 mil habitantes, além de outros, elaborarem e apresentarem seus respectivos plano de mobilidade urbana, com a intenção de planejar o crescimento das cidades de forma ordenada. Impõe ainda o estabelecimento das diretrizes a serem seguidas pelos municípios determinando que as políticas de mobilidade priorizem o modo de transporte não motorizado e os serviços de transporte público coletivo.

Desta forma, além da obrigação legal imposta ao Município, precisamos olhar para a nossa cidade de Pirassununga com o objetivo de adequá-la ao futuro, prevendo situações e buscando soluções a curto e longo prazo para transformá-la cada vez mais em lugar melhor para se viver.

Atendendo a Legislação Federal é instrumentalizado por meio do presente Projeto de Lei Complementar estabelecendo a Política Municipal de Mobilidade de Pirassununga, em conformidade com as legislações supra mencionadas, bem como a Lei Orgânica do Município c.c. as disposições da Lei Complementar nº 69, de 2006 - o Plano Diretor de Pirassununga.

Isso posto, o Executivo Municipal solicita autorização legislativa a fim de conferir legitimidade a presente proposição.

Pirassununga, 3 de fevereiro de 2020.

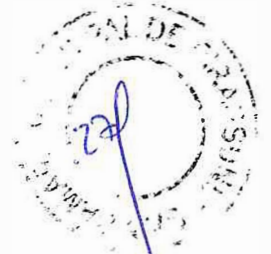

- ADEMIR ALVES LINDO -
Prefeito Municipal



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico



1.1 APRESENTAÇÃO

Este plano será instrumentalizado por meio de Lei Complementar a qual estabelecerá a Política Municipal de Mobilidade Urbana do Município de Pirassununga; em conformidade com a Lei Federal nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana); Lei Federal nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade); Lei Orgânica do Município de Pirassununga e Lei Complementar nº 69/2006, que dispõe sobre o Plano Diretor de Pirassununga.

Plano de Mobilidade do Município é instituído por Lei Complementar a qual é o instrumento de planejamento e de gestão da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pirassununga, vez que compete aos municípios o seu planejamento, execução e avaliação. Tem por finalidade orientar as ações do Município no que se referem aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte, que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, com vistas a atender às necessidades atuais e futuras da mobilidade em Pirassununga para os próximos 10 (dez) anos.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico

2 CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO

2.1. HISTÓRIA

As terras onde hoje se situa o município eram habitadas por índios de língua tupi que denominavam o atual distrito de Cachoeira de Emas como Pirassununga, que significa "peixes barulhentos" ou "barulho dos peixes", através da junção dos termos pirá ("peixe") e sunung ("fazer barulho"). O nome é uma referência ao fenômeno da piracema: todos os anos, em dezembro, os peixes (principalmente curimatás) sobem o Rio Mogi Guaçu para a desova e, no esforço para nadar contra a correnteza, emitem sons semelhantes ao de roncões.

O grande nome da cidade, como empreendedor, administrador e político (da confiança do presidente Getúlio Vargas), exemplo de humanidade, até a metade do século XX, foi o Sr. Dr. Fernando Costa. Ele foi responsável, direta ou indiretamente, pela vinda das mais importantes e históricas instituições da cidade, como: Academia da Força Aérea, 13º Regimento de Cavalaria Mecanizado, Universidade de São Paulo, Instituto de Educação Estadual Pirassununga (atual Escola Estadual Pirassununga), Centro Nacional de Pesquisa e Conservação de Peixes Continentais etc. Todas essas instituições provocaram, a partir da metade da década de 1950, um ciclo de crescimento populacional e econômico que perdurou até o início da década de 1980. A partir de então, o ritmo de crescimento populacional e econômico da cidade perdeu fôlego, fato este que é comprovado em relação as demais cidades da região. Tal estagnação deveu-se, sobretudo, ao fruto da combinação entre a falta de investimentos em distritos industriais, a ausência de qualificação de mão de obra (cursos técnicos, universidades) e as desavenças políticas e na total falta de visão de crescimento e de empreendedorismo de seus administradores.

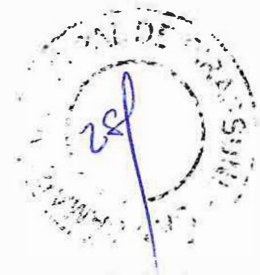
A partir do início do século XXI, porém, a cidade passou a receber importantes investimentos (públicos e privados), no ensino superior (novos cursos na USP, novas faculdades privadas), na indústria (expansão do setor sucroalcooleiro, com a criação e ampliação de usinas de açúcar e álcool, além de novos distritos/polos industriais, que ajudaram a atrair novas empresas), no setor de serviços (novas cadeias de varejo), e na construção civil (principalmente, na verticalização da cidade), os quais, possibilitaram uma retomada suave no ciclo de crescimento econômico que perdura até os dias atuais.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

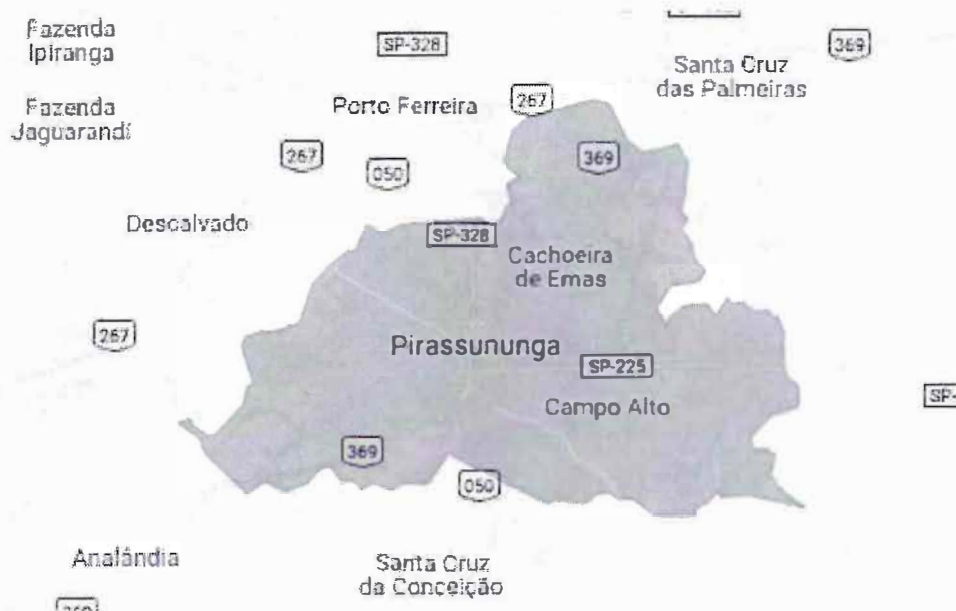
Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico



2.2. DADOS GERAIS

Pirassununga é um município brasileiro do estado de São Paulo. Localiza-se a uma latitude 21°59'46" Sul e a uma longitude 47°25'33" Oeste, estando a uma altitude de 627 metros.



Fonte: Atlasbrasil 08 de Julho de 2019

Seus limites de município se dão com as cidades de Santa Cruz das Palmeiras, Leme, Porto Ferreira, Santa Cruz da Conceição, Analândia, Aguai e Descalvado.

Suas principais vias de acesso da Cidade são SP-330 Rodovia Anhanguera, SP-225 Rodovia Deputado Ciro Albuquerque (trecho de Aguai a Pirassununga) e Rodovia Deputado Rogê Ferreira (trecho de Pirassununga a Itirapina) e SP-201 - Rodovia Prefeito Euberto Nemésio Pereira de Godoy.

Na cidade, encontram-se sediados os seguintes órgãos e instituições: a Academia da Força Aérea, onde são formados oficiais dos quadros de infantaria, intendência e aviação, todos de carreira e futuros oficiais da Força Aérea Brasileira; a Universidade de São Paulo, com a Faculdade de Zootecnia e Engenharia de Alimentos; o Forte Anhanguera, que abriga o 13º Regimento de Cavalaria Mecanizado do Exército Brasileiro; o Centro Nacional de Pesquisa e Conservação de Peixes Continentais, ligado ao Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade; uma Unidade de Pesquisa e Desenvolvimento (o antigo Laboratório de Peixes Fluviais Doutor Pedro de Azevedo), do Polo Centro Leste da Agência Paulista de Tecnologia dos Agronegócios da Secretaria de Agricultura e Abastecimento de São Paulo; o Distrito de Cachoeira de Emas, importante recanto turístico do Nordeste Paulista, onde existem restaurantes especializados na culinária com peixe, atraindo milhares de turistas aos finais de semana e feriados e a Residência de Conservação do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo.

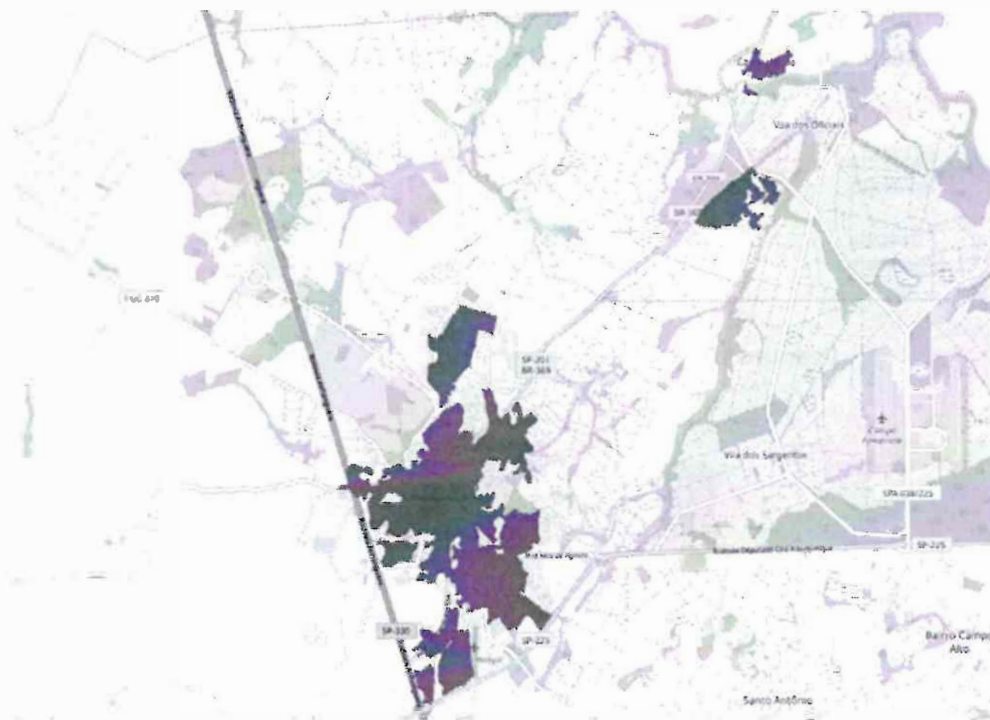


PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico

Perímetro Urbano



Fonte: Datageo 08 de Julho de 2019

Evolução populacional

Conforme estudo realizado pelo IBGE no ano de 2010 foi constatado um censo populacional de 70.081 mil habitantes no município de Pirassununga com uma evolução populacional de 75.930 para o ano de 2018

POPULAÇÃO	
População estimada [2018]	75.930 pessoas
População no último censo [2010]	70.081 pessoas
Densidade demográfica [2010]	96,38 hab/km ²

Fonte: IBGE 08 de Julho de 2019



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico



Área (Em km2) - 2019		População - 2019	
Município	727,12	Município	73.366
RG	2.941,15	RG	676.441
RA	27.093,40	RA	6.880.227
Estado	248.219,63	Estado	44.314.930

Densidade Demográfica (Habitantes/km2) - 2019		Taxa Geométrica de Crescimento Anual da População - 2010/2019 (Em % a.a.) - 2019	
Município	100,90	Município	0,52
RG	229,99	RG	0,86
RA	253,94	RA	1,09
Estado	178,53	Estado	0,81

Grau de Urbanização (Em %) - 2019		Índice de Envelhecimento (Em %) - 2019	
Município	93,49	Município	104,19
RG	96,35	RG	87,02
RA	95,88	RA	83,87
Estado	96,47	Estado	78,13

	1991	2000	2010
Esperança de vida ao nascer	69,5	74,0	78,0
Mortalidade infantil	24,3	16,2	10,4
Mortalidade até 5 anos de idade	27,5	18,8	12,1
Taxa de fecundidade total	2,5	2,4	1,7



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

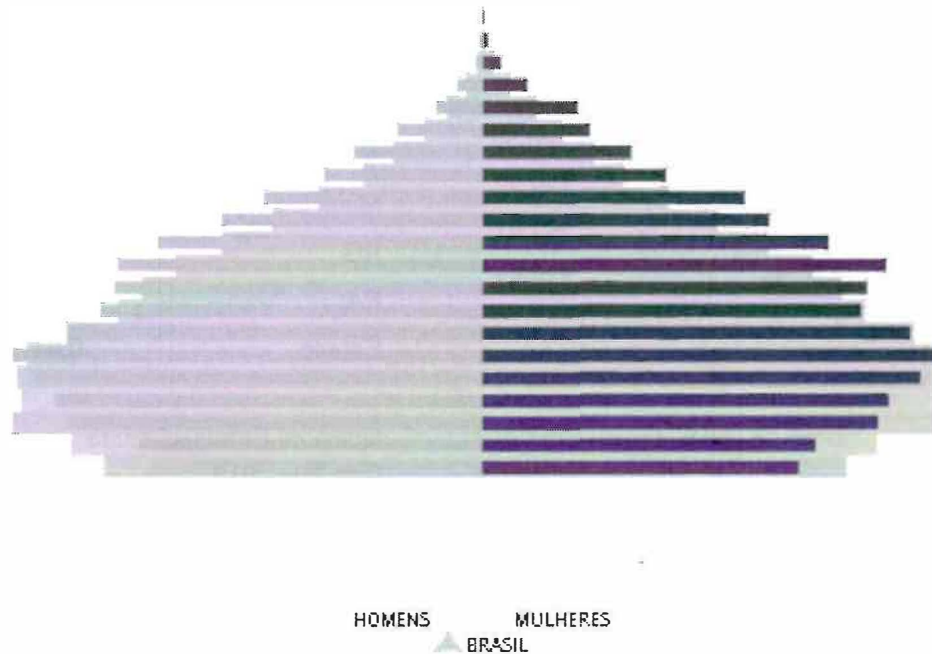
Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico

Fonte : IBGE 08 de Julho de 2019

Pirâmide Etária - 2010

100 ou mais
95 a 99
90 a 94
85 a 89
80 a 84
75 a 79
70 a 74
65 a 69
60 a 64
55 a 59
50 a 54
45 a 49
40 a 44
35 a 39
30 a 34
25 a 29
20 a 24
15 a 19
10 a 14
5 a 9
0 a 4



Fonte: IBGE 08 de Julho de 2019

Características por Escolaridade

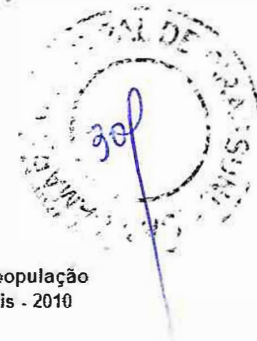
Em 2010, considerando-se a população municipal de 25 anos ou mais de idade, 4,81% eram analfabetos, 61,55% tinham o ensino fundamental completo, 46,37% possuíam o ensino médio completo e 16,52%, o superior completo



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico

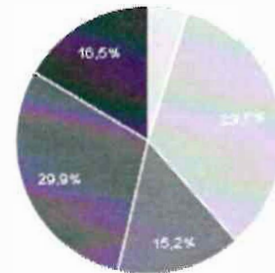
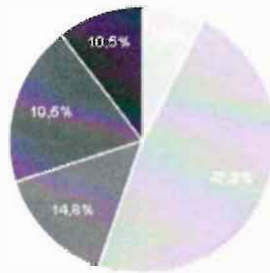
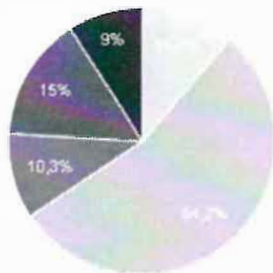


Escolaridade da população
de 25 anos ou mais - 1991

Escolaridade da população
de 25 anos ou mais - 2000

Escolaridade da população
de 25 anos ou mais - 2010

- Fundamental Incompleto e analfabeto
- Fundamental incompleto e alfabetizado
- Fundamental completo e médio Incompleto
- Médio completo e superior incompleto
- Superior completo



Fonte: Atlasbrasil 08 de Julho de 2019

Taxa de Analfabetismo da
População de 15 Anos e
Mais - Censo Demográfico
(Em %) - 2010

Município	4,04
RG	4,84
RA	4,30
Estado	4,33

População de 18 a 24 Anos
com pelo Menos Ensino
Médio Completo - Censo
Demográfico (Em %) - 2010

Município	60,97
RG	...
RA	58,40
Estado	57,89

Fonte: IBGE 08 de Julho de 2019

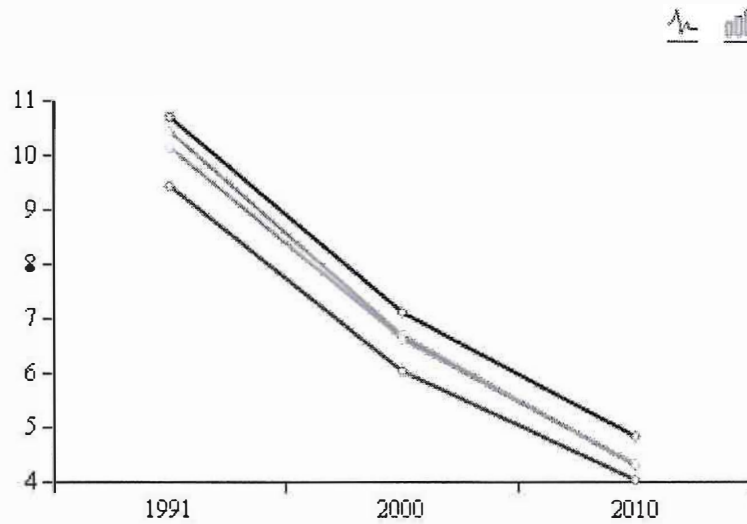


PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico

Taxa de Analfabetismo da População de 15 Anos e Mais - Censo Demográfico (Em %) - 1991/2000/2010



—○— Pirassununga —○— Região de Governo de Limeira
—○— Região Administrativa de Campinas —○— Total do Estado de São Paulo

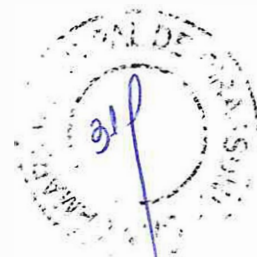
Fonte: IBGE 08 de Julho de 2019



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico



Características por Faixa Econômica

A renda per capita média de Pirassununga cresceu 59,91% nas últimas duas décadas, passando de R\$ 679,27, em 1991, para R\$ 789,94, em 2000, e para R\$ 1.086,22, em 2010. Isso equivale a uma taxa média anual de crescimento nesse período de 2,50%. A taxa média anual de crescimento foi de 1,69%, entre 1991 e 2000, e 3,24%, entre 2000 e 2010. A proporção de pessoas pobres, ou seja, com renda domiciliar per capita inferior a R\$ 140,00 (a preços de agosto de 2010), passou de 9,05%, em 1991, para 6,90%, em 2000, e para 3,16%, em 2010. A evolução da desigualdade de renda nesses dois períodos pode ser descrita através do Índice de Gini, que passou de 0,54, em 1991, para 0,51, em 2000, e para 0,51, em 2010.

Renda, Pobreza e Desigualdade - Município - Pirassununga - SP

	1991	2000	2010
Renda per capita	679,27	789,94	1.086,22
% de extremamente pobres	2,05	1,24	0,43
% de pobres	9,05	6,90	3,16
Índice de Gini	0,54	0,51	0,51

Fonte: PNUD, Ipea e FJP

Em uma pesquisa feita pelo IBGE, foi relatado que a maioria da população de Pirassununga sobrevive em média com dois salários mínimos

▼ Classe de rendimento

Sem rendimento ▲	63	peessoas
Mais de 1/8 a 1/4 de salário mínimo	112	peessoas
Mais de 1/4 a 1/2 salário mínimo	294	peessoas
Mais de 1/2 a 1 salário mínimo	1.170	peessoas
Mais de 1 a 2 salários mínimos	1.170	peessoas
Mais de 2 a 3 salários mínimos	228	peessoas
Mais de 3 a 5 salários mínimos	114	peessoas
Mais de 5 a 10 salários mínimos	10	peessoas
Mais de 10 salários mínimos	31	peessoas

Fonte: IBGE 08 de Julho de 2019



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico

Participação nas Exportações do Estado (Em %) - 2017		Participação da Agropecuária no Total do Valor Adicionado (Em %) - 2016	
Município	0,074575	Município	4,02
RG	1,965984	RG	2,34
RA	17,520661	RA	2,00
Estado	100,000000	Estado	2,08

Participação da Indústria no Total do Valor Adicionado (Em %) - 2016		Participação dos Serviços no Total do Valor Adicionado (Em %) - 2016	
Município	22,12	Município	73,86
RG	28,74	RG	68,92
RA	30,27	RA	67,73
Estado	21,41	Estado	76,51

PIB (Em mil reais correntes) - 2016		PIB per Capita (Em reais correntes) - 2016	
Município	2.474.550,70	Município	34.199,66
RG	25.677.296,04	RG	38.846,78
RA	353.265.003,83	RA	52.804,33
Estado	2.038.004.931,13	Estado	47.003,04

Participação no PIB do Estado (Em %) - 2016	
Município	0,121420
RG	1,259923
RA	17,333864
Estado	100,000000

Fonte: IBGE 08 de Julho de 2019

Características do IDH

Entre 2000 e 2010

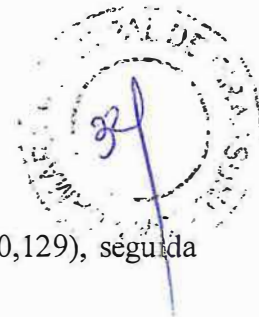
O IDHM passou de 0,715 em 2000 para 0,801 em 2010 - uma taxa de crescimento de 12,03%. O hiato de desenvolvimento humano, ou seja, a distância entre o IDHM do município e o limite máximo do índice, que é 1, foi reduzido em 69,82% entre 2000 e 2010. Nesse período, a dimensão



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico



cujo índice mais cresceu em termos absolutos foi Educação (com crescimento de 0,129), seguida por Longevidade e por Renda.

Entre 1991 e 2000

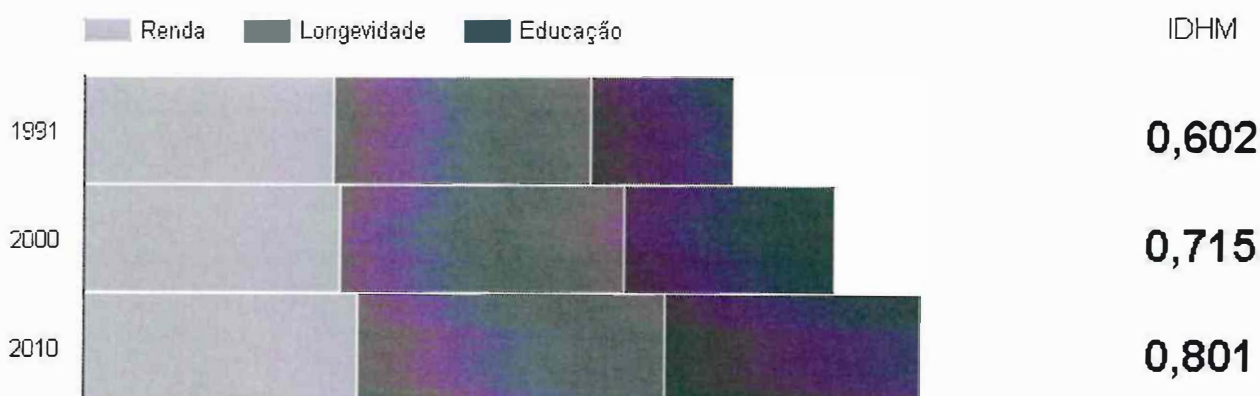
O IDHM passou de 0,602 em 1991 para 0,715 em 2000 - uma taxa de crescimento de 18,77%. O hiato de desenvolvimento humano foi reduzido em 71,61% entre 1991 e 2000. Nesse período, a dimensão cujo índice mais cresceu em termos absolutos foi Educação (com crescimento de 0,195), seguida por Longevidade e por Renda.

Entre 1991 e 2010

De 1991 a 2010, o IDHM do município passou de 0,602, em 1991, para 0,801, em 2010, enquanto o IDHM da Unidade Federativa (UF) passou de 0,578 para 0,783. Isso implica em uma taxa de crescimento de 33,06% para o município e 35% para a UF; e em uma taxa de redução do hiato de desenvolvimento humano de 50,00% para o município e 53,85% para a UF. No município, a dimensão cujo índice mais cresceu em termos absolutos foi Educação (com crescimento de 0,324), seguida por Longevidade e por Renda. Na UF, por sua vez, a dimensão cujo índice mais cresceu em termos absolutos foi Educação (com crescimento de 0,358), seguida por Longevidade e por Renda.

Ano	PIRASSUNUNGA SP
2010	0,801
2000	0,715
1991	0,602

Fonte : deepask 08 de Julho de 2019



Fonte: IBGE 08 de Julho de 2019

<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/pirassununga/panorama>



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico

<http://www.deepask.com/goes?page=pirassununga/SP-Veja-o-IDH-Municipal---indice-de-desenvolvimento-humano---do-seu-municipio>

http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/pirassununga_sp

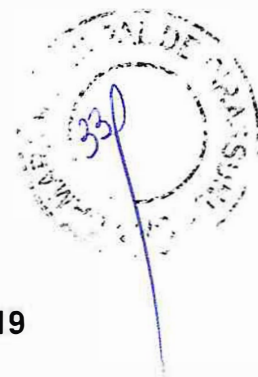
<http://datageo.ambiente.sp.gov.br/app/?ctx=DATAGEO>



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

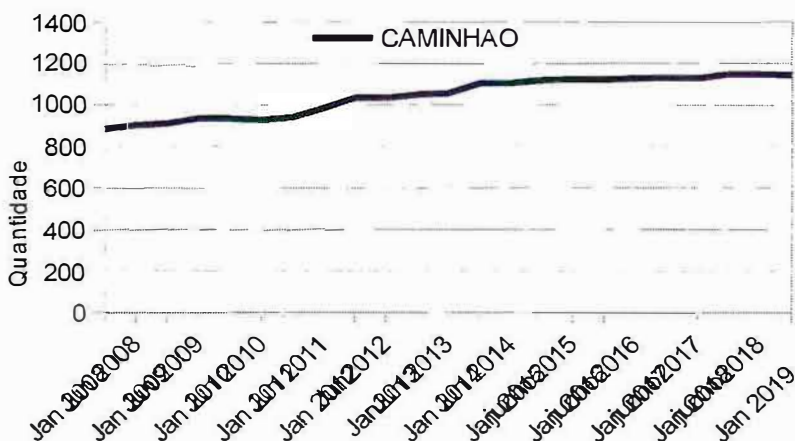
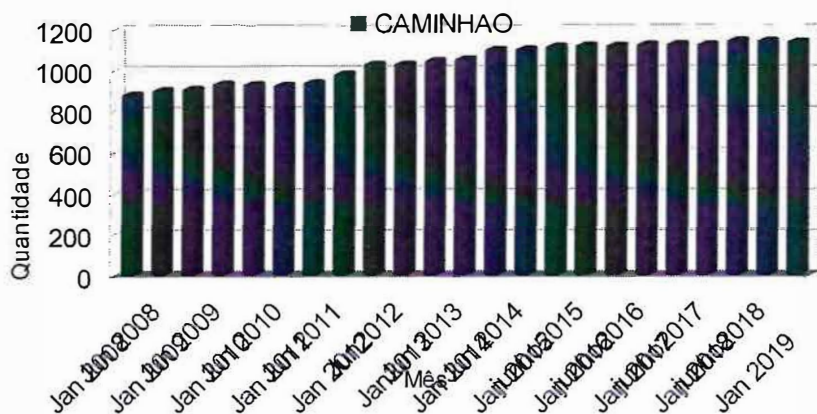
Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico



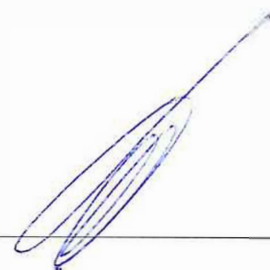
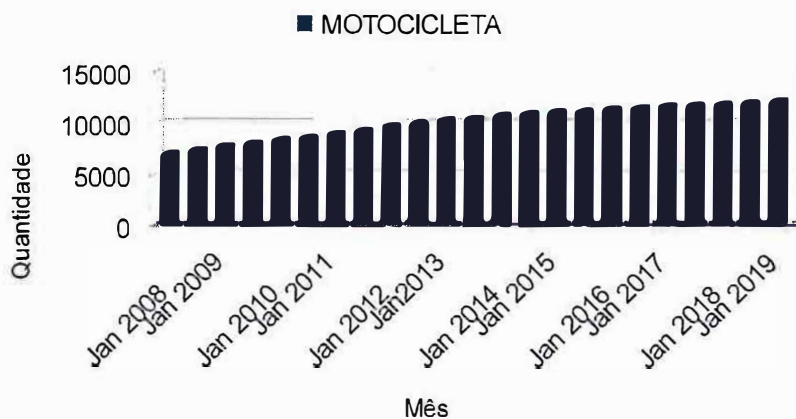
FROTA DE VEÍCULOS

Evolução Quantitativo CAMINHÕES no período de Jan. 2008 à Jan. 2019



FONTE: Denatran

Evolução Quantitativo MOTOCICLETAS no período de Jan. 2008 à Jan. 2019

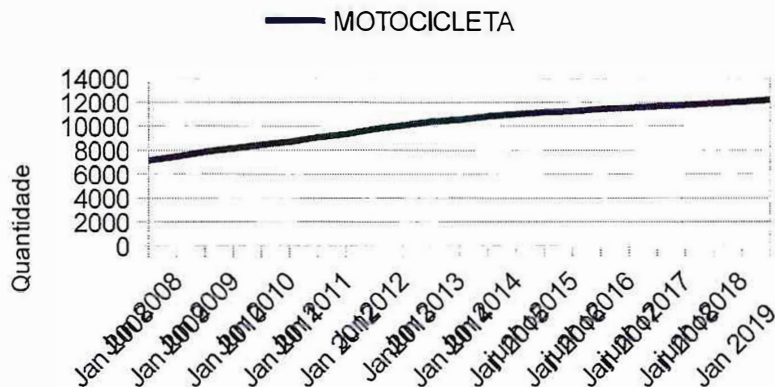




PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

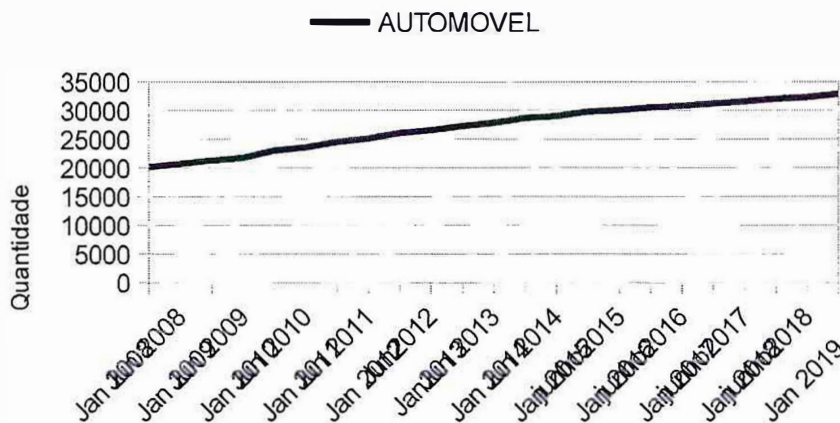
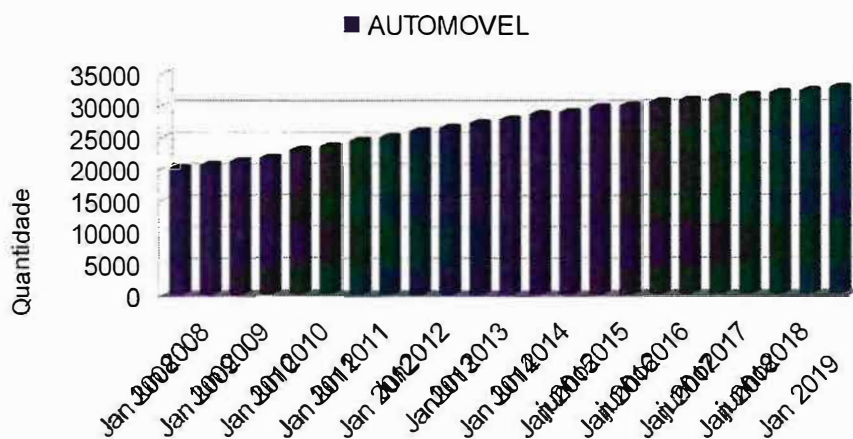
Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico



FONTE: Denatran

Evolução

Quantitativo AUTOMÓVEIS no período de Jan. 2008 à Jan. 2019



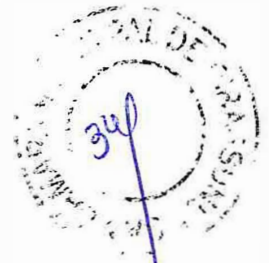
FONTE: Denatran



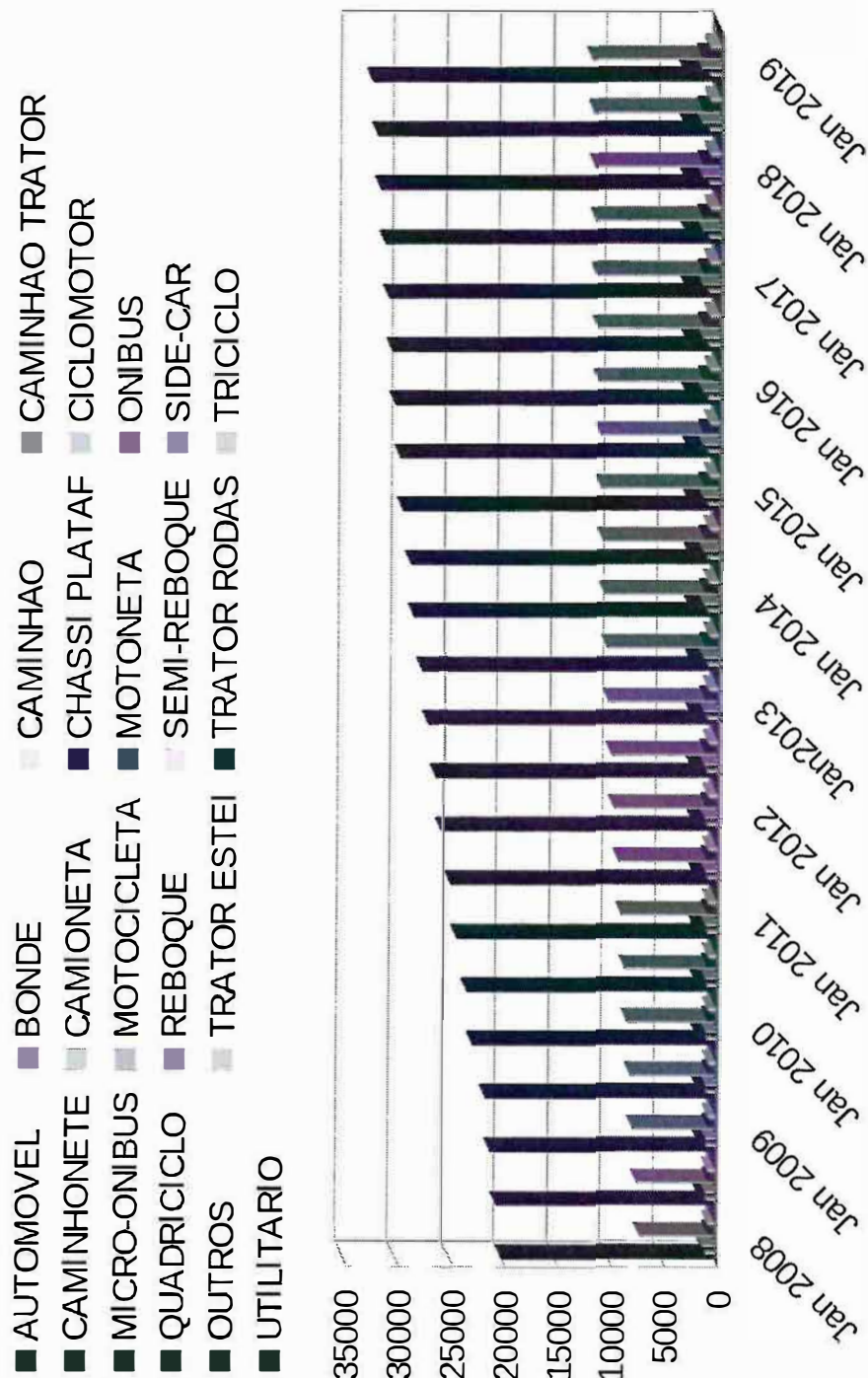
PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico



EVOLUÇÃO total de veículos no período de Jan. 2008 à Jan. 2019



FONTE: Denatran



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico

3. HISTÓRICO DE ATIVIDADES E METODOLOGIA

O Plano de Mobilidade Urbana teve início com o protocolo administrativo nº 1167/2016 quando a Prefeitura de Pirassununga, iniciou os estudos, desde os levantamentos de informações, a caracterização da mobilidade municipal,

Dando início aos processos de diagnóstico, com Audiência Pública: Diagnóstico da situação existente e os problemas de mobilidade urbana do município nos aspectos de sistema de circulação (pedestres, ciclistas, veículos privados e cargas);

E já compondo as gerais diretrizes, estratégias e metas a serem implementadas em consonância com a legislação municipal.

No ano de 2017, a Secretaria de Planejamento revisaram o material optaram por realizar nova audiência pública, propondo a sua continuidade com prazos de revisão das alternativas iniciais.

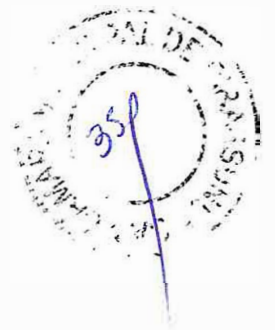
Em 2017 a Comissão Especial de Organização do Plano Diretor, criada no Decreto 6837/2017 estabelecendo sua câmara técnica de mobilidade, segue avaliando diagnósticos e propostas para os pontos críticos no sistema viário, alternativas de circulação na área central, operação do transporte público coletivo, circulação dos pedestres; As atividades realizadas envolveram, reuniões com a equipe da Comissão, Equipes Técnicas da Secretaria de Planejamento.

As atividades realizadas envolveram, reuniões com a equipe operacional da empresa de transporte coletivo municipal e a equipe técnica da Secretaria de Planejamento, gerando a segunda Audiência Pública com proposta de tratar da situação existente e os problemas de mobilidade urbana do município nos aspectos de estrutura urbana, transporte público coletivo. Ocorrida em 10 de abril de 2017, sendo assunto do protocolo administrativo 812/2017

Assim, superadas todas as etapas, apresenta-se o presente relatório final e a minuta do projeto de lei Para ser enviado para a análise e autorização legislativa.

Os principais desafios para a mobilidade urbana em Pirassununga podem ser resumidos em:

- Reduzir os pontos de conflitos do trânsito, com conseqüente redução de acidentes e aumento de fluidez
- Qualificar os espaços de circulação de pedestres, principalmente na área central;
- Estimular o uso de outros modais de transporte principalmente cicloviário e transporte coletivo
- Integrar a rede de transporte público coletivo.
- Harmonizar arborização, ajardinamento, equipamentos públicos com circulação de pedestres e veículos dos diversos modais



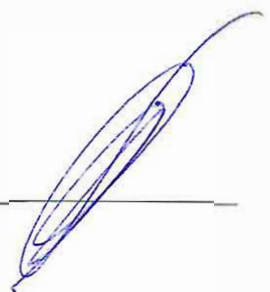
4. MOBILIDADE: OBJETIVOS, DIRETRIZES METAS E AÇÕES GERAIS

Constituem diretrizes da política de mobilidade urbana:

- I — reconhecimento da mobilidade urbana como indutora e instrumento da política de planejamento e expansão urbana;
- II — universalização do acesso ao transporte público;
- III — promoção da eficiência e da qualidade do sistema de transporte público de passageiros, garantindo a segurança e o bem-estar dos usuários;
- IV — priorização no espaço viário à circulação de pedestres, em especial às pessoas com deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida, aos ciclistas e ao transporte público de passageiros;
- V — promoção de racionalidade, fluidez e segurança na circulação de pessoas e de veículos;
- VI — garantia de segurança, conforto e acessibilidade, para as pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida, aos espaços, equipamentos e serviços urbanos;
- VII — garantia do sistema de transporte público de passageiros economicamente viável e sustentável;
- VIII — disciplinamento da circulação de veículos de carga e das operações de carga e descarga;
- IX — integração do planejamento municipal da mobilidade urbana com os sistemas federal e estadual atuantes no Município;
- X — fortalecimento institucional da gestão da mobilidade urbana;
- XI — estímulo à participação da sociedade nas políticas públicas de mobilidade urbana;
- XII — estímulo à formação e especialização de técnicos na área de mobilidade, estabelecendo e ampliando parcerias com universidades, instituições e centros de pesquisa;
- XIII — efetivação de programas de educação contínua para a mobilidade urbana;
- XIV — disponibilização de informações, quando solicitadas, à sociedade civil, sobre os estudos, planos, projetos, normas e ações governamentais relacionadas à mobilidade urbana;
- XV — divulgação das ações, estudos, planejamentos, projetos, operação, fiscalização, administração, e as demais ações governamentais referentes à mobilidade urbana;
- XVI - garantir a diversidade de modos de transporte público de passageiros.

São ações estratégicas para a política de mobilidade:

- I — elaborar e, no máximo, a cada 5(cinco) anos, atualizar o planejamento estratégico da mobilidade urbana, com a efetiva participação da sociedade civil nas definições das prioridades e de todos os órgãos relacionados ao setor;
- II — elaborar estudos e pesquisas, de modo contínuo para identificar demandas;
- III — elaborar, no máximo, a cada 5 (cinco) anos, estudos para identificar os desejos de deslocamento de pessoas e o padrão de deslocamento de veículos de carga e de serviços no Município;
- IV — formular e atualizar as legislações, políticas, planos e programas de mobilidade urbana, de forma a adequá-los ao Plano Diretor de Mobilidade Urbana;
- V — legitimar e democratizar o Conselho Municipal que trata do Transportes Urbanos, instituído pela Lei Orgânica do Município.





PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico

Criação de condições adequadas à circulação de bicicletas

I- O potencial de utilização desta modalidade pode ser introduzida ou estimulada implementando a ligação de zonas industriais a bairros residenciais com predominância de populações operárias.

II- Criação de estacionamentos de curta permanência (paraciclos) nas áreas centrais e comércios de bairros, junto a instituições ou prédios públicos e nos pátios das escolas; interligando áreas residenciais aos grandes equipamentos de transportes público (terminais e corredores), principalmente na integra; ou pela criação de espaços destinados à circulação de bicicletas em parques e outras áreas públicas.

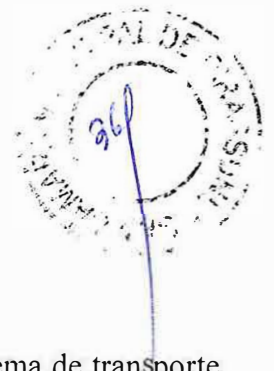
III- Preparação do meio urbano para o atendimento de ciclistas construindo uma infra-estrutura específica para utilização da bicicleta com segurança.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico



5. SISTEMA DE TRANSPORTE - PROJETO BÁSICO LINHAS ROTAS

5.1. Dados Gerais

O município de Pirassununga é servido, atualmente, por um sistema de transporte público coletivo urbano composto por 23 veículos de características comuns, que fazem 24 itinerários distintos, entre linhas e atendimentos, percorrendo uma produção de quilometragem média de aproximadamente 100.000 quilômetros por mês e transportando uma média de 190.000 passageiros por mês. Abaixo segue o ilustrativo de toda a rede de atendimento do transporte público.

5.2 CONDIÇÕES GERAIS

Serão aprovados para os serviços de transporte coletivo somente veículos apropriados e que satisfaçam às especificações, normas e padrões técnicos estabelecidos pela Legislação Nacional de Trânsito e pelo PODER CONCEDENTE.

Os veículos utilizados na execução do serviço de transporte coletivo de passageiros, podem ser Microônibus, Leves e Pesados (convencional) ou Articulados.

Os veículos deverão ser adequados, conforme previsto neste EDITAL, em termos de potência, disposição interna (layout) dos assentos e definição de portas, de conformidade ao uso que se destina nas linhas que compõem o sistema de transporte público de passageiros. A composição da frota deve se alterar no decorrer do prazo de contrato, a critério da SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO ECONOMICO (SEPLAN) e de acordo com as necessidades dos serviços prestados. Em todos os casos essas alterações sempre observarão as condições contratuais e a respectiva manutenção do equilíbrio econômico-financeiro.

A frota registrada no Município deverá adequar-se, em termos de acessibilidade, aos prazos e ao que estabelece o Decreto Federal nº 5.296/2004, que regulamenta as Leis Federais nº 10.048/2000, nº 10.098/2000, ABNT NBR 14022/2009, ABNT NBR 15570 e ao que estiver disposto neste Edital.

Este anexo busca explicitar da maneira mais específica possível as características necessárias para os veículos habilitados a operar no Sistema Integrado de Transportes, tendo assim se baseado primeiramente em normas técnicas atualmente em vigor, e posteriormente no desejo de melhoria contínua do serviço prestado à população. Os dados aqui demonstrados poderão sofrer alterações em forma de lei, sendo o PODER CONCEDENTE responsável por emitir adendos aos anexos, se assim julgar necessário.

5.3 IDADE DA FROTA

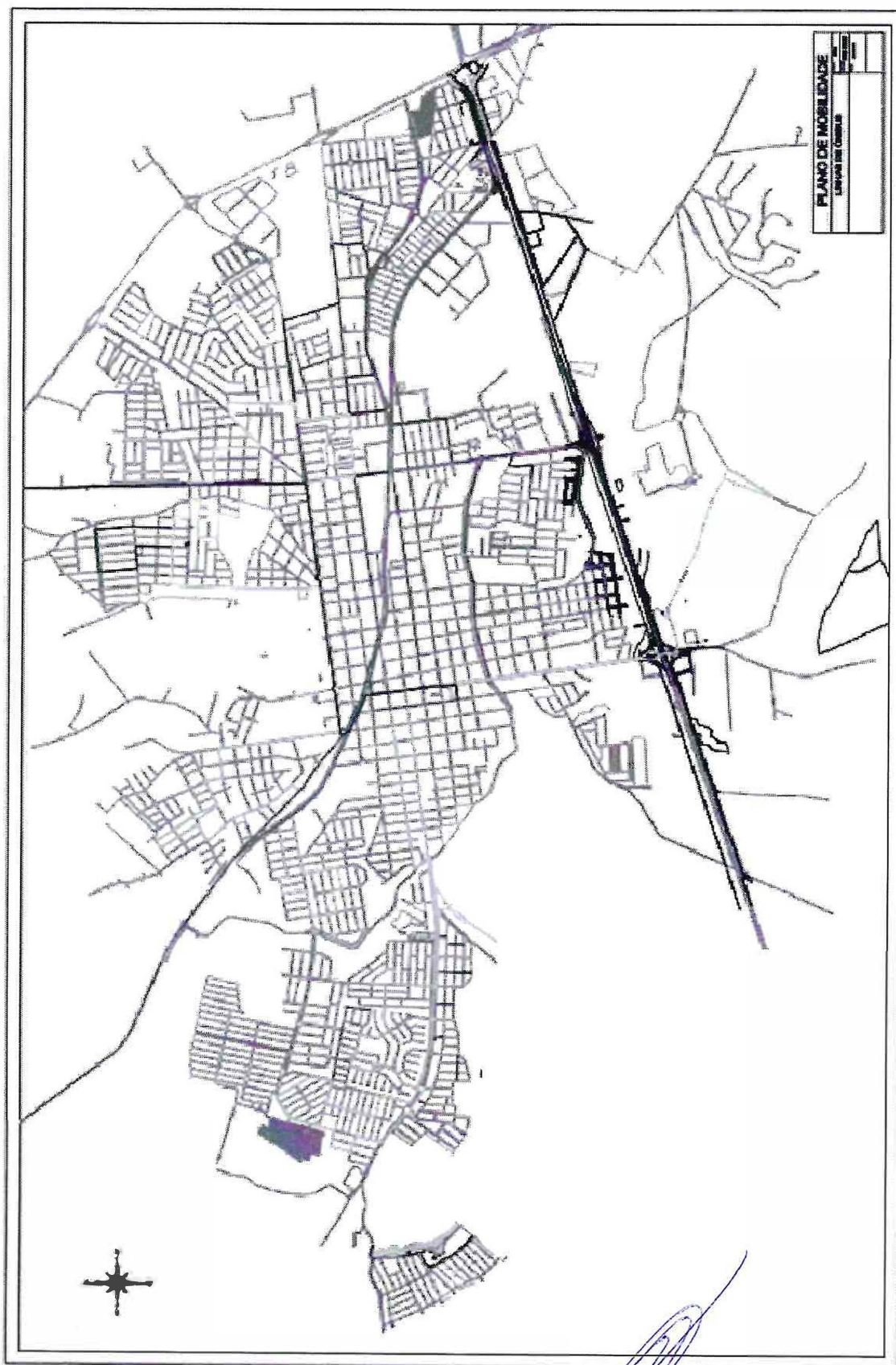
As idades máximas e médias permitidas para os veículos em operação no STPP (Sistema de Transporte Público de Passageiros) deverá ser de 6 (seis) anos, não podendo cada veículo isoladamente considerado, ter mais do que 08 (oito) anos.



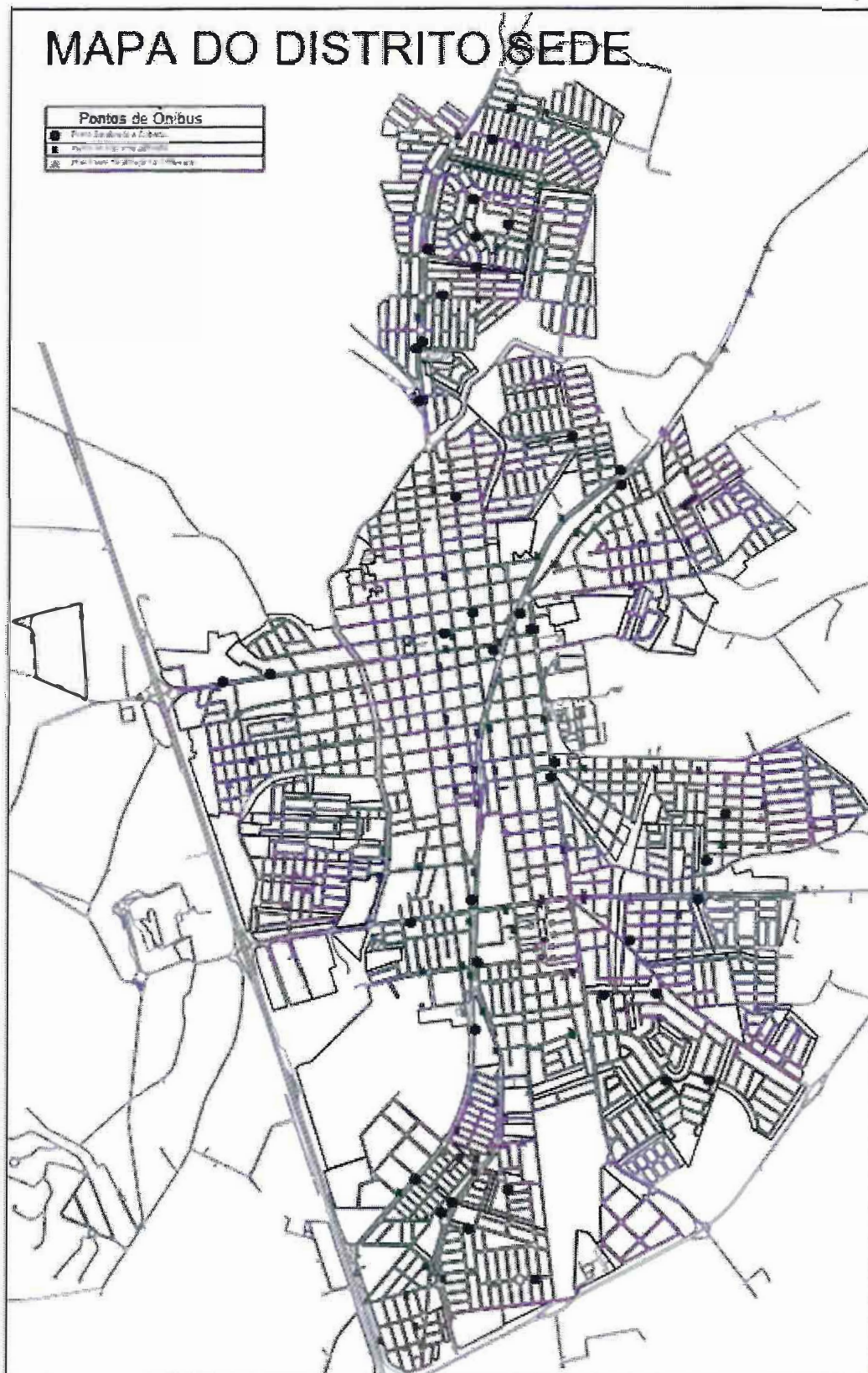
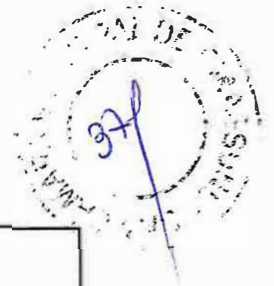
PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

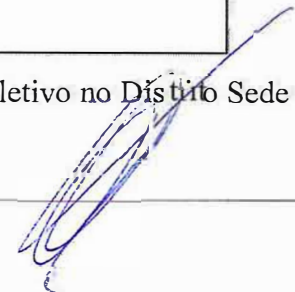
Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico

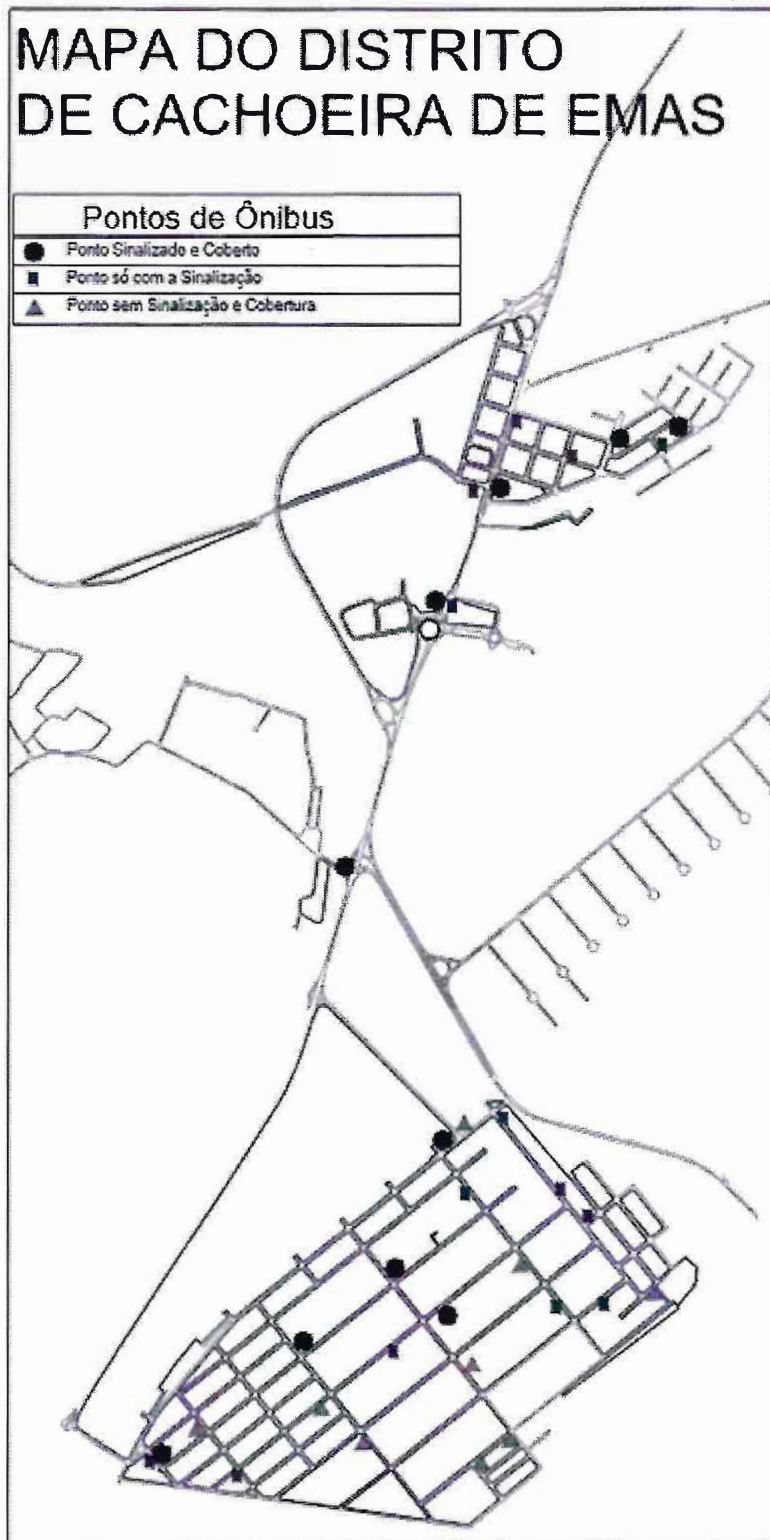


Linhas urbanas Sede

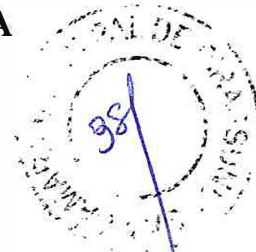


Mapa Caracterização das Paradas/Pontos do Transporte Público Coletivo no Distrito Sede





Mapa Caracterização das Paradas/Pontos do Transporte Público Coletivo no
Distrito Cachoeira de Emas



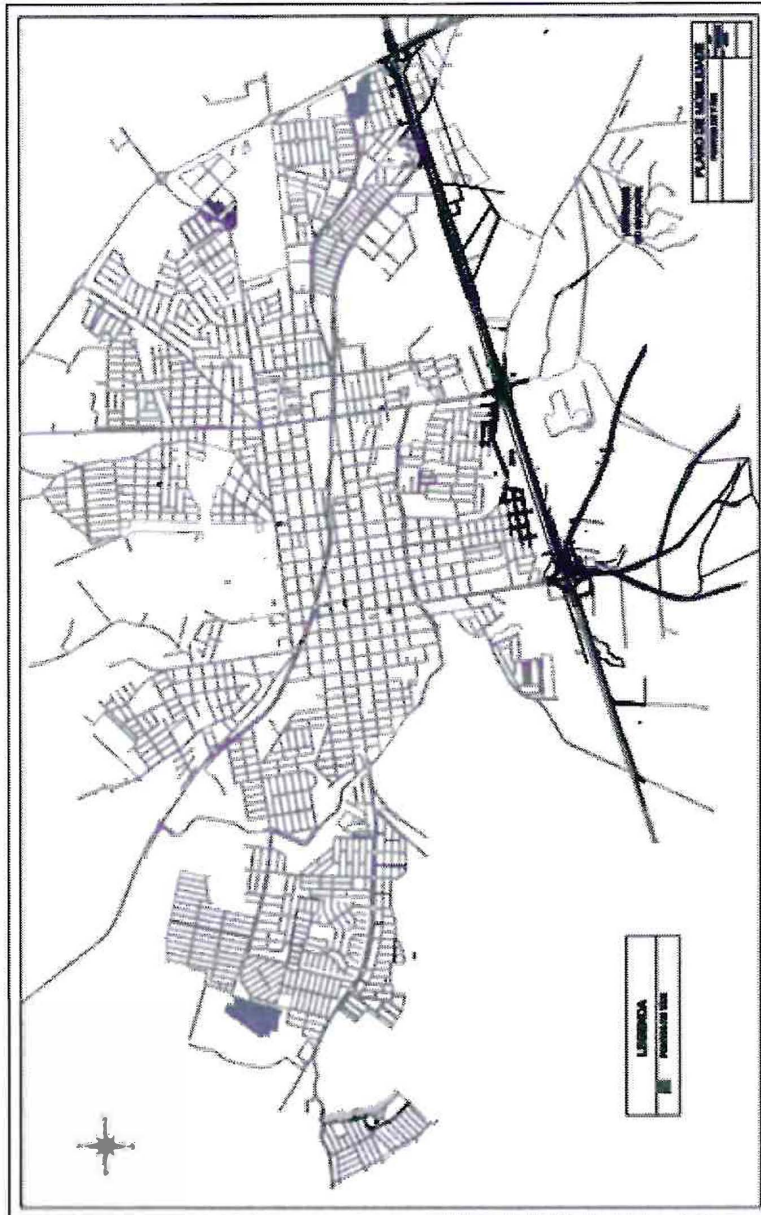
5.4 AUDIENCIA DO TRANSPORTE PÚBLICO

Realizada audiência pública tratando do Transporte Público Coletivo em 10 de abril de 2017. Objeto de registrado no protocolo administrativo n 812/2017, Tratou de todos o aspecto relacionados ao tema, apresentando modelo atual e diagnóstico do sistema. Rotas e linhas, frota, incorporado ainda com relatórios das catracas quanto a utilização e demandas dos anos anteriores.

5.5 METAS E AÇÕES ESTRATÉGICAS

São ações estratégicas do sistema de transporte municipal:

- I — adequar a oferta de transporte público coletivo às demandas atuais e projetadas;
- II — introduzir inovações tecnológicas viáveis e sustentáveis no sistema de transporte público, visando a uma melhor eficiência e qualidade do mesmo;
- III — estabelecer uma política tarifária que garanta o amplo acesso da população ao transporte público e o equilíbrio econômico e financeiro do sistema;
- IV — regulamentar as modalidades de transporte de passageiros, coletivo ou individual, legalmente instituídas, que operam no Município;
- V — estabelecer uma política de racionalização dos custos operacionais e gerenciais do sistema de transporte;
- VI — implementar a bilhetagem automática com integração temporal no sistema de transporte público municipal;
- VII — promover ações que possibilitem a integração entre as diversas modalidades do sistema de transporte;
- VIII — ajustar e compatibilizar a acessibilidade ao sistema de transporte com as diretrizes e os padrões urbanos de uso e ocupação do solo definidos em lei;
- IX — considerar a bicicleta como um modo significativo de transporte no Município, inserida em planos e programas a serem desenvolvidos ou implementados;
- X - promover a modernização tecnológica do sistema de comunicação do transporte coletivo visando agilizar as consultas e propiciar serviços rápidos e eficientes aos usuários;
- XI - garantir serviços de manutenção periódica do pavimento asfáltico na área urbana da cidade nos corredores prioritários de transporte coletivo;
- XII - garantir serviços de manutenção periódica das estradas rurais por onde circulam ônibus.
- XIII - criar pontos de integração comuns no itinerário, de forma que as zonas sejam amplamente atendidas intra e externamente;
- XIV - melhorar, adequar e conservar o sistema viário vicinal do município;



6. CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO

Mapa Pontos de Táxi

6.1 PAVIMENTAÇÃO

O município Pirassununga possui asfaltadas 100% das vias de seu sistema urbano, compreendido pelos loteamentos, desmembramentos e desdobros oficiais.

Estabelecido em Lei Complementar Municipal nº 75/2006 instrumento do plano diretor atual, que o empreendedor conclua as infraestruturas de pavimentação, abastecimento/d água, captação de esgoto, iluminação, bem como a inserção das vias públicas de seu projeto com as adjacentes. Levando em consideração ainda o adensamento populacional



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico



Não possui loteamentos irregulares estabelecidos nem ocupados assim sem demanda que possa exigir regularização.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico

6.2 INVENTÁRIO PRINCIPAIS RODOVIAS E ESTRADAS

Rodovias:

Rodovia Transversal SP 225 – Pista simples, rodovia transversal que recebe as seguintes denominações em seu trajeto:

- Nome: Ciro Albuquerque, Deputado, Rodovia De - até: Aguaí - Pirassununga
- Nome: Rogê Ferreira, Deputado, Rodovia De - até: SP-330 (Pirassununga) - SP-310 (Itirapina/São Carlos)
- Nome: Paulo Nilo Romano, Engenheiro, Rodovia De - até: Itirapina - Jaú
- Nome: João Ribeiro de Barros, Comandante, Rodovia De - até: Jaú -Bauru
- Nome: Engenheiro Joao Baptista Cabral Renno, Rodovia De - até: Bauru - SP-270 (Ipaussu)

Inicial (km)	Final (km)	Extensão (km)	Município	Regional	Residência de Conservação	Jurisdicção	Administração	Conservação	Superfície
25,400	39,400	13,000	Pirassununga	Rio Claro	13.03	Estadual	DER	13.03	PAV- Pavimentada
39,400	44,640	6,240	Pirassununga	Rio Claro	13.03	Estadual	DER	13.03	PAV- Pavimentada
44,640	47,175	2,535	Pirassununga	Rio Claro	13.03	Estadual	DER	13.03	PAV- Pavimentada
47,175	49,420	2,245	Pirassununga	Rio Claro	13.03	Estadual	DER	13.03	PAV- Pavimentada
49,420	65,850	15,930	Pirassununga	Rio Claro	13.03	Estadual	DER	13.03	PAV- Pavimentada

Fonte: DER (Pesquisa de Rodovias) 05 de julho de 2019.

Dispositivo SP 044/225 – Trecho este de 1,4 km que liga a antiga KANEBO do Brasil ao trevo conhecido como do Batistela, de acesso à SP – 225.

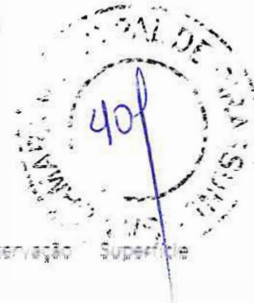
Rodovia Radial SP 330 – Rodovia Anhanguera, pista dupla, inaugurada em 1940, com Início na Rua Monte Pascal, Lapa, São Paulo (Km 10) e com extensão 453 Km sentidos Norte-Sul (Interior-Capital); Sul-Norte (Capital-Interior) e término na Divisa estadual com MG. Fim da SP-330 e início da BR-050 (Km 453), dando acesso ao município de Pirassununga-SP nos seguintes quilômetros 207, 208, 210 e com pedágio no Km 215. E posto de Polícia Rodoviária, com uma balança aproximadamente no Km 209.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico



Início (km)	Fim (km)	Extensão (km)	Município	Regional	Residência de Conservação	Jurisdição	Administração	Conservação	Superfície
201.477	201.613	0,136	Pirassununga	Rio Claro	13.03	Estadual	Concessionária	Inter/vas	DUP- Duplicada
201.613	205.670	4,057	Pirassununga	Rio Claro	13.03	Estadual	Concessionária	Inter/vas	DUP- Duplicada
205.670	210.290	4,620	Pirassununga	Rio Claro	13.03	Estadual	Concessionária	Inter/vas	DUP- Duplicada
210.290	219.890	9,600	Pirassununga	Rio Claro	13.03	Estadual	Concessionária	Inter/vas	DUP- Duplicada

Fonte: DER (Pesquisa de Rodovias) 05 de julho de 2019.

Rodovia SP 328 – Pista simples, com o nome de Luis Pizetta tendo acesso pela SP 330 Rodovia Anhanguera no trevo km 201, até SP 225, cruzando o município pela Rua Siqueira Campos e Av. Duque de Caxias até o município de Porto Ferreira-SP.

Início (km)	Fim (km)	Extensão (km)	Município	Regional	Residência de Conservação	Jurisdição	Administração	Conservação	Superfície
200.400	206.390	5,990	Pirassununga	Rio Claro	13.03	Estadual	DER	13.03	RAV- Pavimentad
206.390	212.320	5,930	Pirassununga	Rio Claro	13.03	Municipal	Prefeitura	Prefeitura	RAV- Pavimentad
212.320	220.230	7,910	Pirassununga	Rio Claro	13.03	Estadual	DER	13.03	IMP- Terra

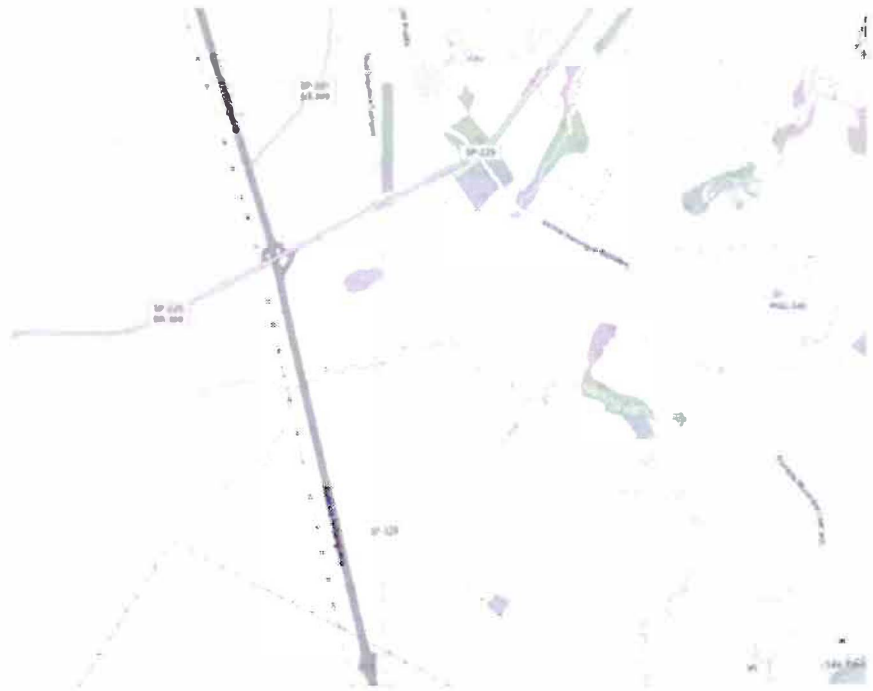
Fonte: DER (Pesquisa de Rodovias) 05 de julho de 2019.



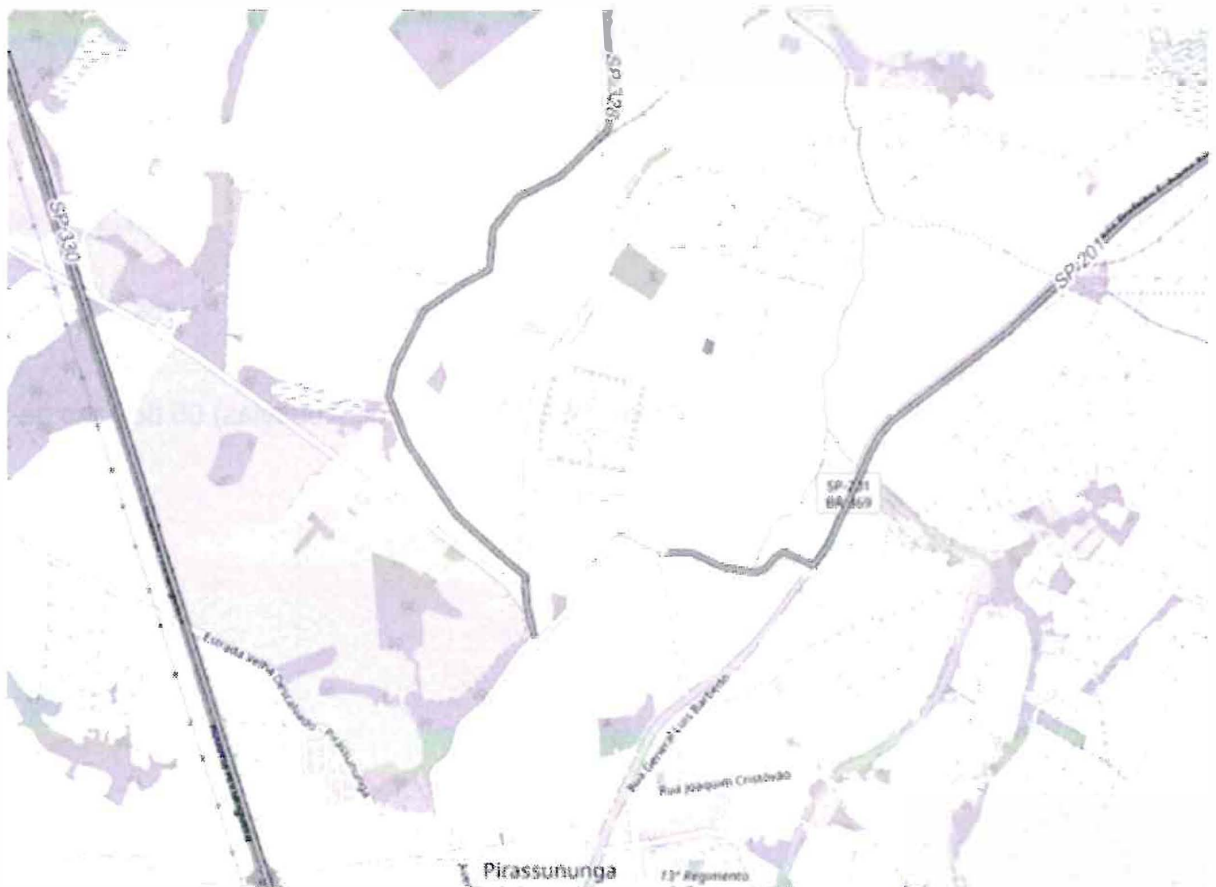
PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico



Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019.



Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019.

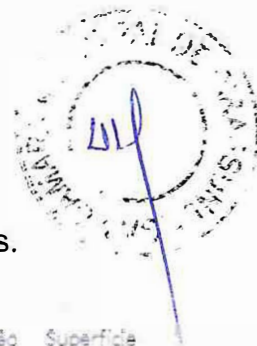
Rodovia SP 201 - Pista simples, com o nome Rodovia Prefeito Euberto Nemézio Pereira



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

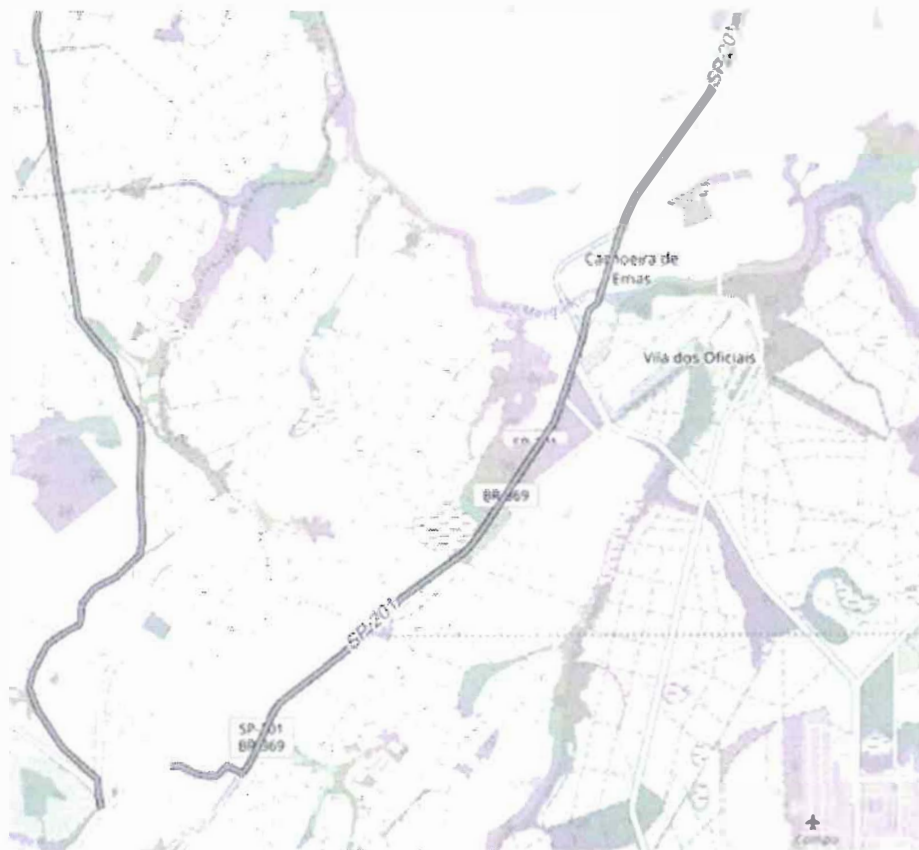
Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico



de Godoy, de - até: Pirassununga - Santa Fé e Santa Fé - Cachoeira de Emas.

Inicial (km)	Final (km)	Extensão (km)	Município	Regional	Residência de Conservação	Jurisdção	Administração	Conservação	Superfície
0,000	0,300	0,300	Pirassununga	Rio Claro	13.03	Estadual	DER	13.03	PAV- Pavimentada
0,300	0,200	7,400	Pirassununga	Rio Claro	13.03	Estadual	DER	13.03	PAV- Pavimentada
0,200	9,350	3,150	Pirassununga	Rio Claro	13.03	Estadual	DER	13.03	PAV- Pavimentada
9,350	17,620	8,270	Pirassununga	Rio Claro	13.03	Estadual	DER	13.03	PAV- Pavimentada

Fonte: DER (Pesquisa de Rodovias) 05 de julho de 2019.



Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico

Estradas Rurais:

PNG 334 - de - até: PNG 201.



PNG 334 FOTO 1 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)



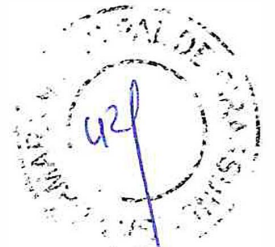
PNG 334 FOTO 2 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico



PNG 020 - de - até: PNG 020 - PNG 385.



PNG 020 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)

PNG 070 Estrada Velha Descalvado - Pirassununga - de - até: Pirassununga - Descalvado.



PNG 070 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico

PNG 040 - Estrada Vicinal Henrique Rosolem - de - até: SP 225 - Estrada Municipal Orlando Leme Franco LME 020.

PNG 120 - de - até: SP 225 - PNG 225 - PNG 371 - PNG 393 - PNG 277 e PNG 280.



PNG 040 e PNG 120 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)



PNG 120 e PNG 225 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico



PNG 120 e PNG 371 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)



PNG 120, PNG 393 e PNG 277 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico



PNG 120 e PNG 280 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)

PNG 225 - de - até: PNG 120 - SP 225.



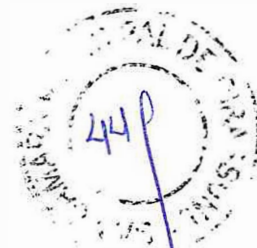
PNG 225 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico



PNG 371 - de - até: PNG 120 - PNG 040.



PNG 371, FOTO 1 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)



PNG 371, FOTO 2 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

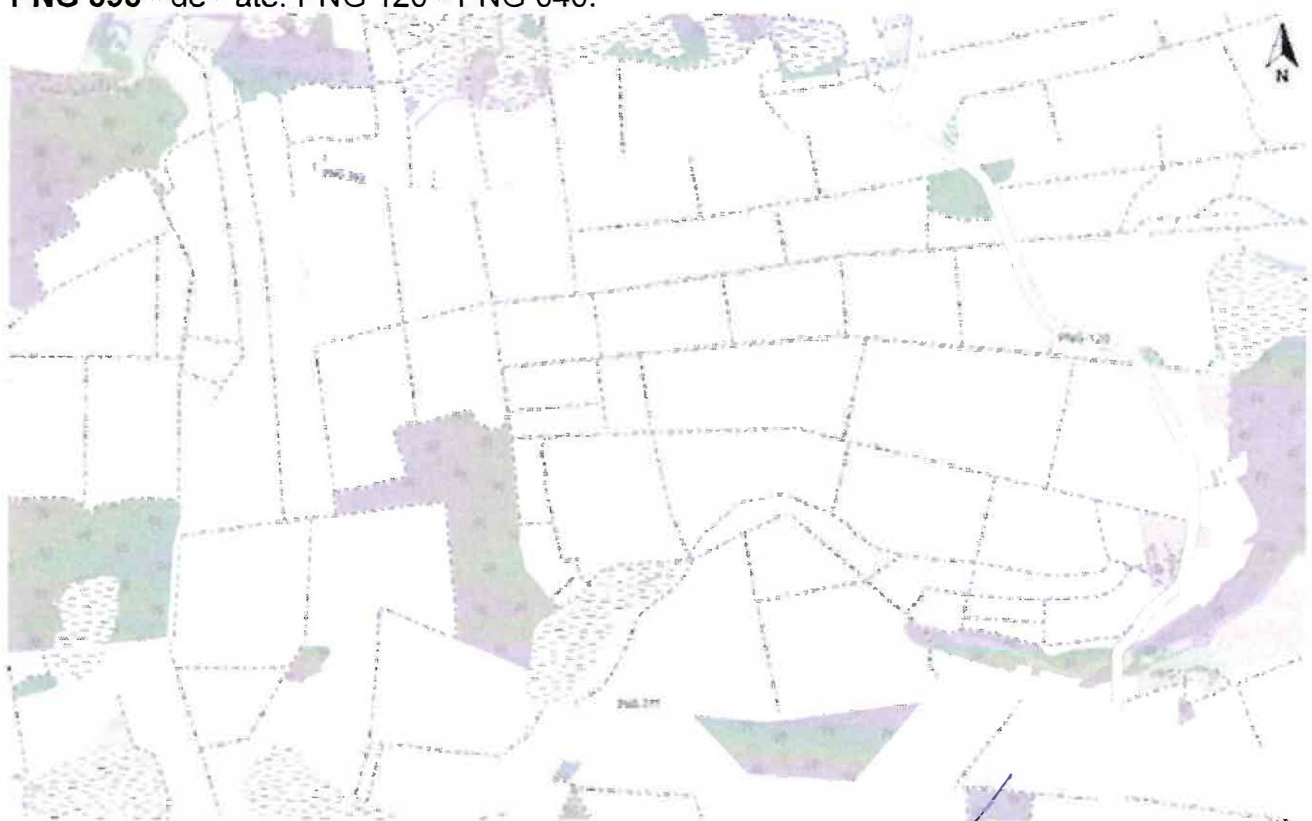
Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico



PNG 371, FOTO 3 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)

PNG 393 - de - até: PNG 120 - PNG 040.



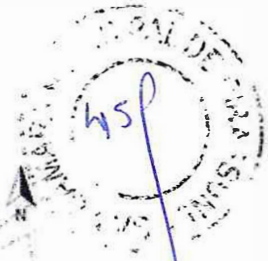
PNG 393, FOTO 1 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico



PNG 393, FOTO 2 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)

PNG 264 - de - até: Bairro Campo Alto - Bairro Santo Antônio.



PNG 264 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico

PNG 276 - de - até: PNG 277 - PNG 040.



PNG 276 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)

PNG 277 - de - até: PNG 120 - PNG 276.



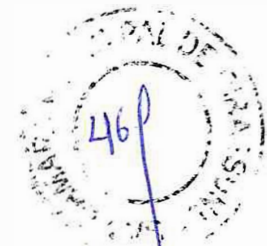
PNG 277, FOTO 1 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico



PNG 277, FOTO 2 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)

PNG 280 - de - até: PNG 120 - PNG 393.



PNG 280 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico

PNG 462 - de - até: SP 225.

PNG 464 - de - até: SP 225 - PNG 264.



PNG 462 e 464 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)

Fontes de pesquisa:

<http://200.144.30.104/website/webrota/viewer.htm> – DER (Departamento de Estradas de Rodagem)

<http://www.der.sp.gov.br/WebSite/MalhaRodoviaria/PesquisaRodovias.aspx> – Pesquisa Realizada dia 05 de julho de 2019.

<http://www.rodoviaanhanguera.com.br/tudo-sobre-a-rodovia-anhanguera.php> - Informações complementares da pesquisa.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico



6.3 DA MOBILIDADE RURAL

São objetivos do Sistema de Mobilidade Rural

- I - interligar a zona rural entre seus diferentes pontos, e estes com as vias urbanas,
- II - assegurar o livre trânsito público nas áreas rurais,
- III - facilitar a mobilidade de seus moradores e o escoamento de produtos em geral;

Para alcançar os objetivos implantar um Sistema Municipal de Estradas constituído pelas estradas de uso oficiais e garantir planejamento e ações pôr finalidade assegurar o livre trânsito de pessoas e cargas nas áreas rurais deste município e proporcionar facilidades de intercâmbio e de escoamento de produtos em geral.

6.4 DIRETRIZES E AÇÕES SISTEMA VIÁRIO

São objetivos da Circulação Viária:

- I - regulamentar o esquema de circulação e melhorar a segurança de malha viária, compatibilizando o ambiente urbano e criando um "filtro" de vias hierarquizadas expressas, arteriais, coletoras e locais - que propiciem a organização de um sistema homogêneo gerando eficácia e segurança;
- II - ampliar e melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos. como idosos, pessoas portadoras de deficiência e crianças;
- III - dar tratamento urbanístico adequado às vias da rede estrutural e corredores de transportes, de modo a garantir a segurança dos cidadãos e a preservação do patrimônio ambiental. paisagístico e arquitetônico da cidade;
- IV - restringir o trânsito de passagem em áreas residenciais;

São ações estratégicas para o sistema de circulação:

- I — assegurar acessibilidade, qualidade e segurança nos deslocamentos de pessoas e mercadorias, intensificando medidas de fiscalização, operação, educação e engenharia de tráfego, dentre outras julgadas necessárias;
 - II — investir na melhoria da fiscalização e do controle do tráfego;
 - III — incentivar e difundir medidas de moderação de tráfego e de uso racional dos veículos motorizados;
 - IV — desenvolver e adotar políticas, programas, estudos e ações, visando à redução de acidentes e da mortalidade relacionados ao trânsito;
 - V — disciplinar a circulação de ciclomotores, bicicletas e veículos de propulsão humana e de tração animal;
 - VI — implantar o plano de circulação de veículos de carga e serviços e as operações de carga e descarga, que deve englobar os produtos perigosos, e monitorar o sistema implantado.
- São ações estratégicas para o sistema de circulação:

- I — assegurar acessibilidade, qualidade e segurança nos deslocamentos de pessoas e mercadorias, intensificando medidas de fiscalização, operação, educação e engenharia de tráfego, dentre outras julgadas necessárias;



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico

- II — investir na melhoria da fiscalização e do controle do tráfego;
- III — incentivar e difundir medidas de moderação de tráfego e de uso racional dos veículos motorizados;
- IV — desenvolver e adotar políticas, programas, estudos e ações, visando à redução de acidentes e da mortalidade relacionados ao trânsito;
- V — disciplinar a circulação de ciclomotores, bicicletas e veículos de propulsão humana e de tração animal;
- VI — implantar o plano de circulação de veículos de carga e serviços e as operações de carga e descarga, que deve englobar os produtos perigosos, e monitorar o sistema implantado.

São ações estratégicas para o sistema viário municipal:

- I — garantir o tratamento urbanístico do sistema viário, visando à segurança dos usuários e à preservação do patrimônio ambiental e arquitetônico de Pirassununga;
- II — priorizar os investimentos em infraestrutura viária para a rede estrutural de transporte público de passageiros, sistema cicloviário e calçadas;
- III — estabelecer mecanismos permanentes de financiamento para a conservação, melhoria e expansão da infraestrutura para os modos coletivos e os não motorizados de circulação urbana;
- IV — contemplar, nos projetos de novas vias públicas e na readequação do sistema viário existente, a implantação de sistema cicloviário, conforme estudo prévio de viabilidade física e socioeconômica;
- V — promover a criação de vias para pedestres e ciclistas.

6.5 HIERARQUIZAÇÃO, CLASSIFICAÇÃO

As vias a serem implantadas no Perímetro Urbano assim definida em Lei Complementar devem observar os critérios de funcionalidade, hierarquia e os padrões urbanísticos estabelecidos em Lei.

O sistema básico de hierarquização de vias conforme anexo IV a desta Lei, compõe-se das vias conforme classificadas:

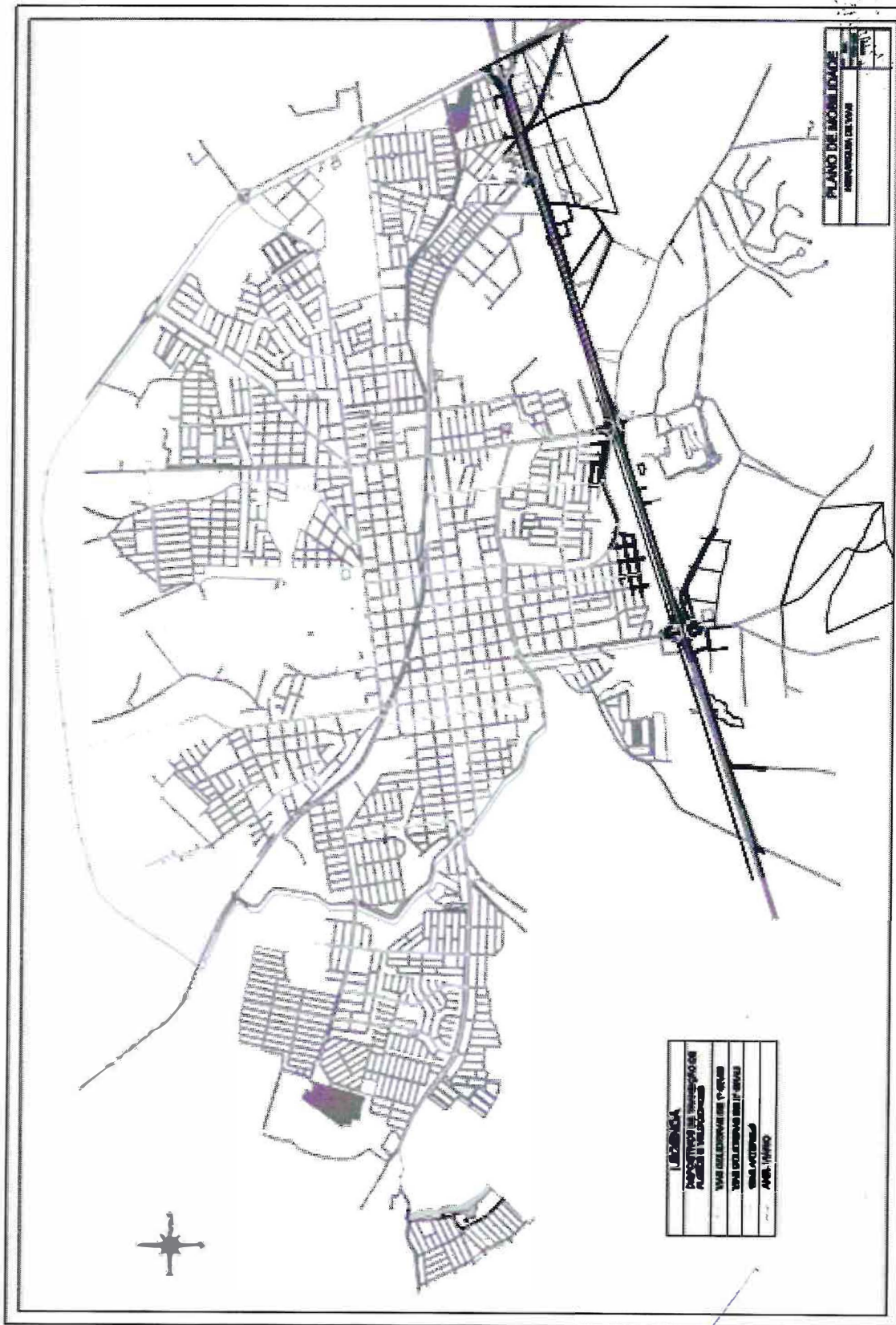
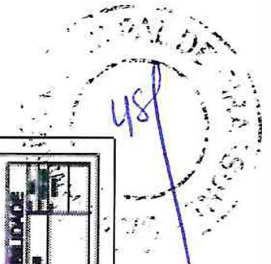
- I - tipo I - anel viário perimetral : conjunto de vias e rodovias que se interligam construindo perímetro que circunda a zona urbana e ainda ligando zonas periféricas por importantes vias de circulação de veículos para evitar que o tráfego afete vias de menor escoamento.
- II - tipo II - vias arteriais: ligam diferentes bairros e regiões da cidade entre si, caracterizadas por interseções em nível, geralmente controladas por semáforo, com acessibilidade às vias coletoras e locais;
- III - tipo III - vias coletoras de 1º. grau: recebem e distribuem o tráfego entre as vias locais e as arteriais, possibilitando o trânsito dentro do perímetro urbano municipal;
- IV - tipo IV - vias coletoras de 2º. grau: recebem e distribuem o tráfego entre as vias locais e as outras vias coletoras;
- V - tipo V - vias locais: possibilitam a distribuição do tráfego entre si e entre as vias coletoras, com baixa fluidez destinadas apenas ao acesso local ou a áreas restritas;



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico



Mapa Hierarquização Viária Anexo



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico

6.6 DIRETRIZES E AÇÕES PARA CONFIGURAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO

São ações estratégicas para o sistema viário municipal:

- I — garantir o tratamento urbanístico do sistema viário, visando à segurança dos usuários e à preservação do patrimônio ambiental e arquitetônico de Pirassununga;
- II — priorizar os investimentos em infraestrutura viária para a rede estrutural de transporte público de passageiros, sistema cicloviário e calçadas;
- III — estabelecer mecanismos permanentes de financiamento para a conservação, melhoria e expansão da infraestrutura para os modos coletivos e os não motorizados de circulação urbana;
- IV — contemplar, nos projetos de novas vias públicas e na readequação do sistema viário existente, a implantação de sistema cicloviário, conforme estudo prévio de viabilidade física e socioeconômica;
- V — promover a criação de vias para pedestres e ciclistas.

Todos os loteamentos, desmembramentos e condomínios bem como edificações verticais multifamiliares que deve ser seguido em projetos de loteamentos e de melhoramentos públicos, em estrita consonância com as leis de uso e ocupação do solo definidas pelo Plano Diretor e revisões posteriores e Normas estabelecidas na Lei Complementar que institui o Plano de Mobilidade.

I. Fica estabelecido o prolongamento de conjunto de avenidas ligando o prolongamento da av 06 de agosto a rodovia sp 201, Prefeito Euberto Nemésio Pereira de Godoy, formando anel viário do município

II. Fica estabelecida a via marginal Rodovia SP 330, ligando Rodovia SP 225 a Estrada São Domingos PNG 10

III. Fica estabelecida a AV Projetada ligando o prolongamento da AV 06 de Agosto ao sistema viário do Jardim Ferrarezzi

O traçado das vias projetadas estabelecidas nesta Lei Complementar deve ser seguido em projetos de loteamentos e de melhoramentos públicos, em estrita consonância com as leis de uso e ocupação do solo definidas pelo Plano Diretor e revisões posteriores.

Além de que também os loteamentos, desmembramentos e condomínios bem como edificações multifamiliares, que tenham divisa para Rodovia SP 330 Anhanguera e **Rodovia SP 225** devem estabelecer via marginal conectada ao sistema viário com eficaz continuidade para as vias possíveis.

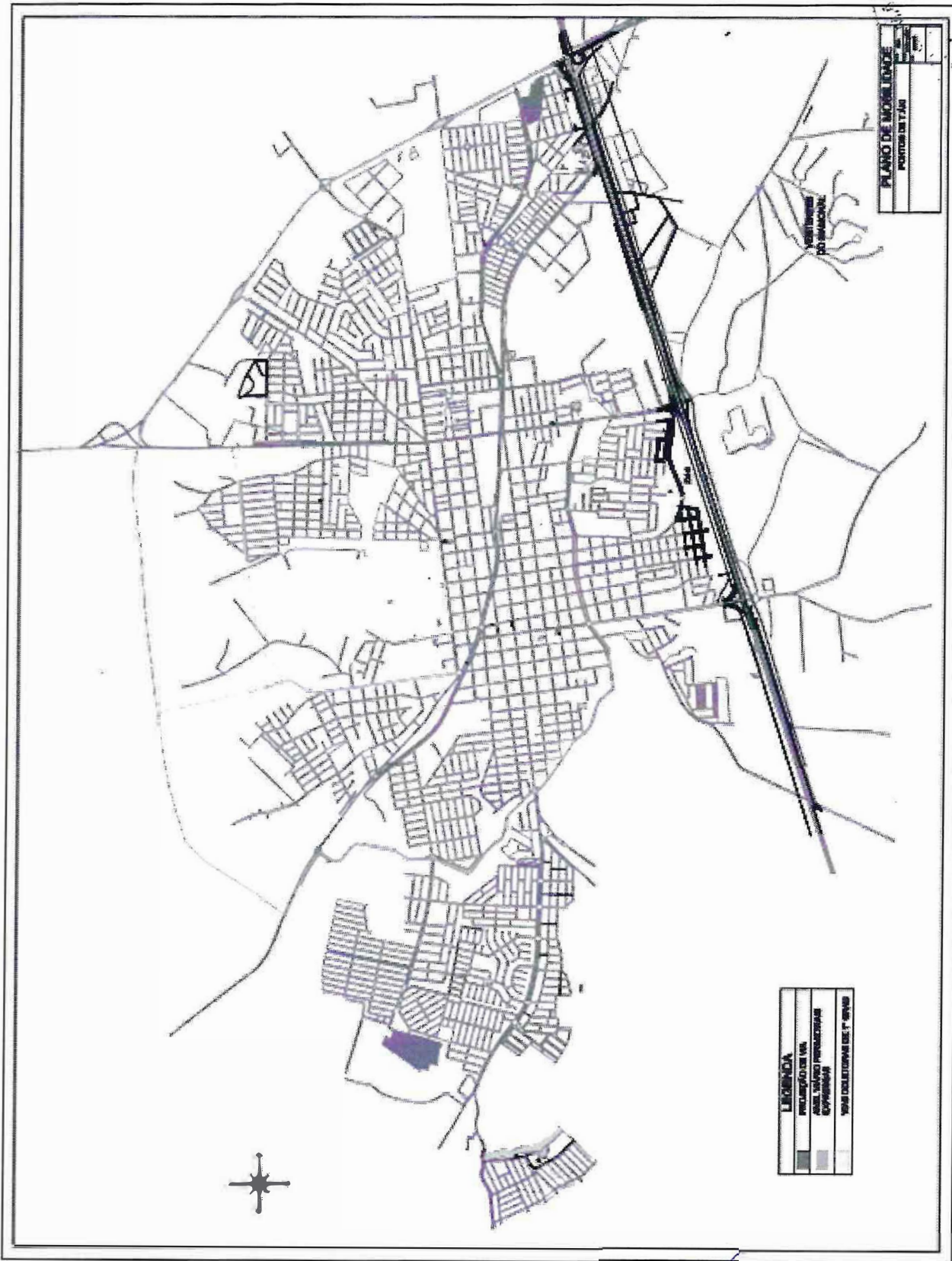


PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico

490



Mapa de Vias Projetadas



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico

6.7 REDE CICLOVIÁRIA

As propostas do Plano de Mobilidade para o transporte cicloviário no Município, inclusive as obras já implantadas, bem como as ações estratégicas relativas ao transporte e ao trânsito que constam no Plano Diretor de Pirassununga, as quais buscam ampliar o sistema de ciclovias, atenderão às características físicas da cidade e o crescente fluxo dessa modalidade de transporte.

Criação de condições adequadas à circulação de bicicletas

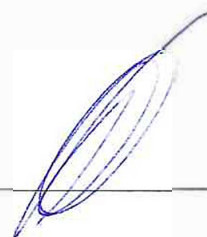
I- O potencial de utilização desta modalidade pode ser introduzida ou estimulada implementando a ligação de zonas industriais a bairros residenciais com predominância de populações operárias.

II- Criação de estacionamentos de curta permanência (paraciclos) nas áreas centrais e comércios de bairros, junto a instituições ou prédios públicos e nos pátios das escolas; interligando áreas residenciais aos grandes equipamentos de transportes público (terminais e corredores), principalmente na integra; ou pela criação de espaços destinados à circulação de bicicletas em parques e outras áreas públicas.

III- Preparação do meio urbano para o atendimento de ciclistas construindo uma infra-estrutura específica para utilização da bicicleta com segurança.

O Poder Executivo deverá implantar ações de campanhas educativas e infraestrutura física para ampliar a rede cicloviária pública e incentivar o uso deste modal pela população.

É obrigatória a implantação de bicicletários junto a Polos Geradores de Viagens

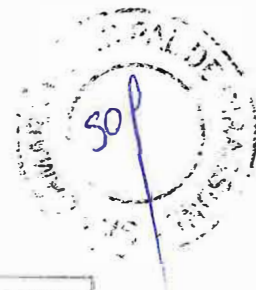




PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

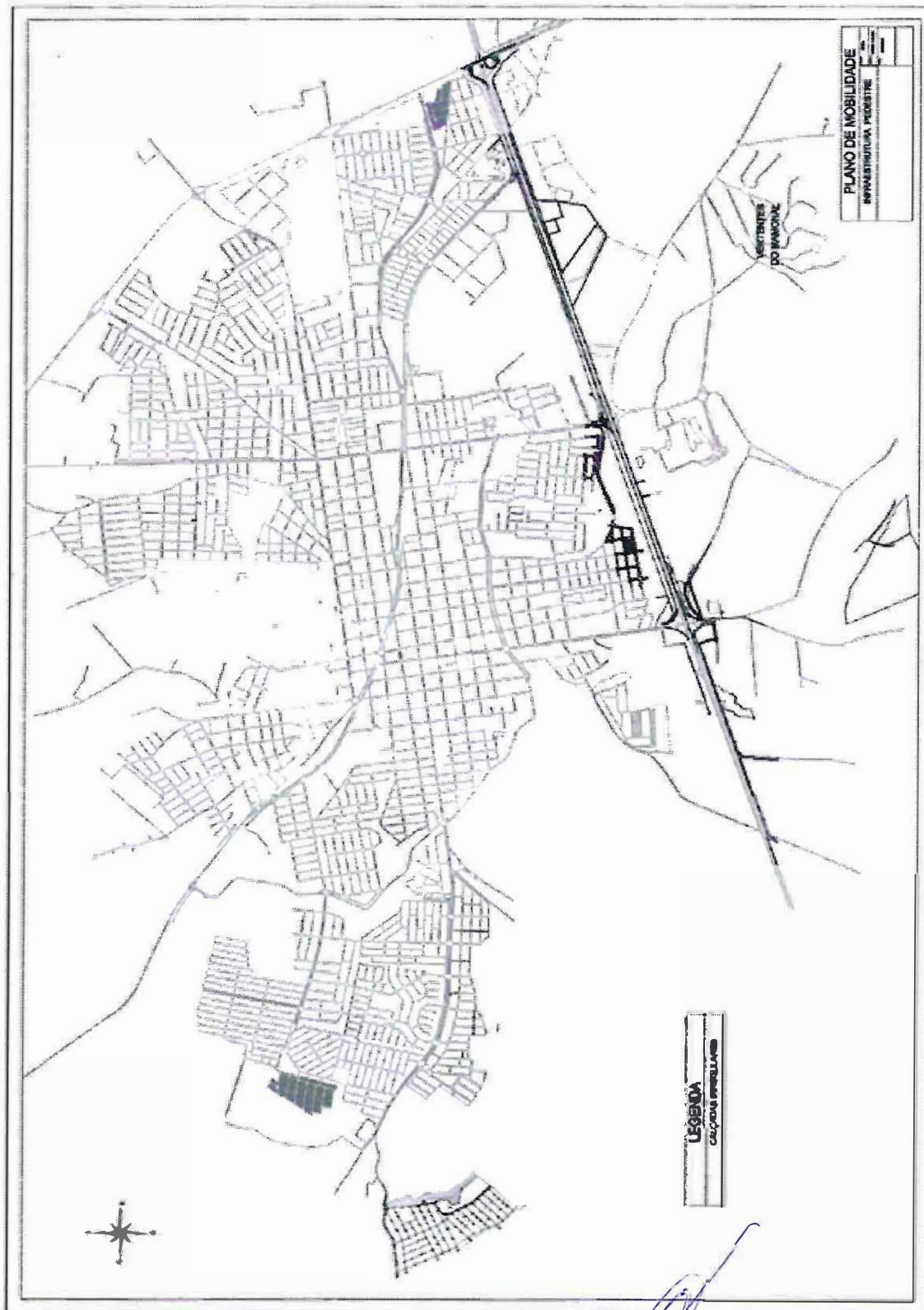
Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico



7 ACESSIBILIDADE DAS VIAS

Mapa Pesquisa das condições de calçadas e passeios.





PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

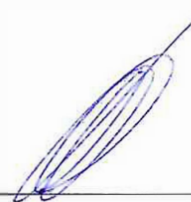
Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico

7.1 CONDIÇÕES DE CALÇADAS E PASSEIOS.



*A1, Av Prudente de Moraes, Sentido Bairro Centro,
Calçada com largura inferior 1,20mts*





PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico



A1, Av. Prudente de Moraes, Canteiro Central, Sentido Bairro Centro, Passeio Esburacado e piso irregular



A1, Rua Capitão Maneco, trecho entre Rua da Saudade e Av. Prudente de Moraes, Lado Direito, Passeio Esburacado, Piso irregular, Raízes Aparentes



A1, Rua Capitão Maneco, trecho entre Rua da Saudade e Av. Prudente de Moraes, Lado Esquerdo, Passeio Esburacado, Piso irregular



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico



A1, Rua Capitão Maneco esquina com Av. Prudente de Moraes, Lado Direito, Passeio Esburacado, Piso irregular, Mato e Raízes Aparentes

Foi realizado levantamento para caracterização das calçadas, rotas, praças e outras áreas de trânsito de pedestres. Foi realizado registro fotográfico nas áreas demarcadas no MAPA PESQUISA DAS CONDIÇÕES DE CALÇADAS E PASSEIOS, área central e alguns bairros. Evidenciado a falta de condição de trânsito de pedestres das calçadas.

Cabível que ocorra estudos para qualificar as formas de recomposição e quais podem ser recuperadas. Importante atenção na requilificação para impedir plantio de espécies vegetais inadequadas, de forma inadequada ou que de alguma outras forma criem condições adversas ao trânsito. Deve ser impedida a concorrência entre vegetação e livre trânsito.

As espécies arbóreas incompatíveis e falta de manutenção tem criado obstruções de solo quanto aéreas. Mantido dessa forma conflitos do trânsito de pedestres e veículos.

Durante mesmo registro fotográfico objeto do MAPA PESQUISA DAS CONDIÇÕES DE CALÇADAS E PASSEIOS, ficaram evidenciadas que as rampas para acessibilidade ou não possuem as dimensões conforme NBR 9050 ou estão posicionadas de forma não possuem efetividade área central e alguns bairros. Evidenciado a falta de condição de trânsito de pedestres das calçadas.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico



7.2 ACESSIBILIDADE PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA E RESTRIÇÃO DE MOBILIDADE

Trata da acessibilidade universal na infraestrutura de mobilidade urbana e nos veículos dos serviços de transporte urbano.

As estratégias e objetivos que tratam da acessibilidade universal na infraestrutura de mobilidade urbana e nos veículos dos serviços de transporte urbano. foram inicialmente discutidos na primeira Audiência Pública 2016, junto com outros temas como caracterização geral da acessibilidade no município (calçadas, vagas de estacionamento, frota de transporte público). Tendo posteriormente verificadas questões técnicas de viabilidade das áreas públicas. O que foi incluído nas pesquisas de calçadas e passeios.

São ações estratégicas para a política de acessibilidade:

I — elaborar e implementar políticas para a garantia da acessibilidade universal aos espaços, equipamentos e serviços urbanos;

II — implantar políticas voltadas para o atendimento às pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida, atendendo ao disposto na Lei n. 8.149, de 30 de abril de 1998, que dispõe sobre a acessibilidade das pessoas portadoras de deficiências aos edifícios de uso público, ao espaço e mobiliário urbanos no Município, com fiscalização da Conselho de Acessibilidade e Mobilidade, que deverá ser criada em até 1 ano da aprovação deste Plano.

III — cumprir o estabelecido nas normas técnicas brasileiras, nas Leis Federais n. 10.048, de 2000, e n. 10.098, de 2000; no Decreto n. 5.296, de 2004, ou nas leis que os alterem, bem como as disposições das legislações específicas do Município e do Estado, quando couber;

IV — elaborar, em um prazo máximo de 2 (dois) anos, a partir da entrada em vigor desta Lei, um manual técnico que contemple regras e diretrizes para localização, dimensionamento, espaçamento e acessibilidade aos pontos de parada dos diversos modos de transporte;

V — elaborar, em um prazo máximo de 2 (dois) anos, a partir da entrada em vigor desta Lei, um manual técnico que contemple regras e diretrizes para a implantação e adequação dos passeios e do mobiliário urbano nas calçadas.

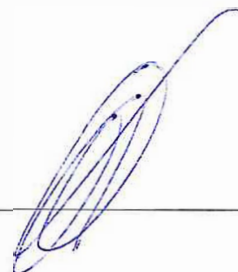
VI - promover a acessibilidade mediante integração de vias com as rotas acessíveis;

VII – mapear necessidades de rotas acessíveis de acordo com deslocamentos e modais;

VIII – mapear, implantar e atualizar soluções para a travessia de pedestres, com segurança, nas vias.

IX – semáforos instalados deverão contar com equipamentos sonoros , para a segurança da locomoção dos deficientes visuais;

7.3 ROTAS ACESSÍVEIS





PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico

Considera-se rota acessível o trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os ambientes externos e internos de espaços e edificações, possibilitando sua utilização de forma autônoma e segura por todas as pessoas, principalmente aquelas com deficiência e mobilidade reduzida.

Lei federal estabelece obrigatoriedade das Rotas Acessíveis, no § 3º do Art. 41. A Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade):

“Art. 41.

.....

§ 3º As cidades de que trata o caput deste artigo devem elaborar plano de rotas acessíveis, compatível com o plano diretor no qual está inserido, que disponha sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público, com vistas a garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros, sempre que possível de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros.” (NR)

As rotas acessíveis deverão ser planejadas e implementadas em todos os projetos e obras de edifícios públicos ou de uso coletivo no município, devendo harmonizar todos os elementos de urbanização de modo a impedir interferências em seu percurso.

O Poder Executivo Municipal, realizará, em até 2 (dois) anos, estabelecendo por decreto plano de rotas acessíveis com a meta anual de execução de rampas, faixas elevadas, sinalização e demais intervenções, a serem executadas ou adaptadas em logradouros públicos municipais.

Para construção do referido plano, prudente que seja realizada pesquisa identificando, quantitativo e qualitativo, as demandas das rotas acessíveis, sendo de maior prioridade acesso dos portadores de necessidades especiais aos serviços de saúde, educação e lazer,

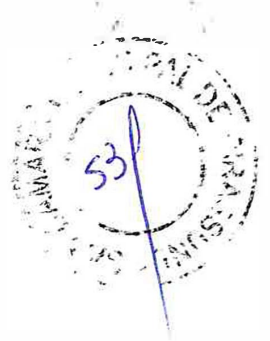
Os passeios públicos municipais, dos caminhos preferenciais e regiões de grande circulação de pedestres, deverão ser incluídos no referido Plano de Rotas acessíveis.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

- LEI Nº 2.806/97 -

AUTORIZA O PODER EXECUTIVO À REALIZAR LICITAÇÃO PÚBLICA PARA OUTORGAR CONCESSÃO OU PERMISSÃO DA "ÁREA AZUL" E DOS SERVIÇOS DE COMPETÊNCIA DO MUNICÍPIO RELATIVOS AO TRÂNSITO.

A CÂMARA MUNICIPAL APROVA E O PREFEITO MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA, SANCIONA E PROMULGA A SEGUINTE LEI:

ARTIGO 1º - Fica o Poder Executivo Municipal autorizado a realizar licitação pública visando outorgar à empresa privada, sob regime de concessão ou permissão, a administração e exploração comercial de estacionamento rotativo de veículos em vias e áreas públicas, sob a denominação de "Área Azul", e prestar os serviços de competência do Município relativos ao Trânsito, com fundamento na Constituição Federal, em seu artigo 175, na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 e na Lei Orgânica Municipal.

ARTIGO 2º - A concessão ou permissão dos serviços será formalizada através de contrato, que deverá conter:

- I - o objeto e a área da concessão ou permissão;
- II - o prazo da concessão e da sua prorrogação;
- III - o modo, forma e condições da prestação dos serviços, com indicação de padrões de qualidade e das metas e prazos para seu aperfeiçoamento;
- IV - os direitos e deveres do concessionário ou permissionário e do poder concedente;
- V - a remuneração do concessionário ou permissionário e critérios de reajustamento e revisão do preço pactuado, visando manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, conforme previsto no artigo 9º, Parágrafos 3º e 4º da Lei Federal nº 8.987/95;
- VI - a responsabilidade das partes e penalidades a que se sujeitam pelas suas respectivas inadimplências;
- VII - a indicação dos bens que serão revertidos ao poder concedente no fim da concessão ou permissão;
- VIII - os casos de extinção da concessão ou permissão, precedidos obrigatoriamente de prévio procedimento administrativo, conforme previsto no artigo 35 e seguintes da Lei Federal nº 8.987/95;
- IX - a forma de fiscalização da prestação dos serviços;
- X - a exclusividade do concessionário ou permissionário na prestação dos serviços;
- XI - a possibilidade de serem exploradas outras fontes alternativas de receita referentes ao objeto da concessão ou permissão, conforme disposto no artigo 11º da Lei Federal nº 8.987/95;
- XII - outras cláusulas peculiares ao objeto da concessão ou permissão.

ARTIGO 3º - Incumbe ao concessionário ou permissionário:

- I - prestar serviço adequado na forma desta Lei, das normas técnicas aplicáveis do contrato;
- II - cumprir e fazer cumprir as normas regulamentares dos serviços e as cláusulas contratuais;



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico

7 – ÁREAS DE ESTACIONAMENTO

O município utiliza o estacionamento rotativo oneroso, “Zona Azul”, na área Central. Criada na Lei Municipal N 2806/97, regulamentada no Decreto 5299/2014.

Nas feiras livres do município organicamente foram estabelecidos estacionamentos nas próprias vias públicas do entorno, ainda dentro das capacidades do sistema viário.

As ações da política de Regulamentação, gestão e infraestruturas voltadas ao disciplinamento da política do uso de áreas de estacionamentos públicos e privados e do direito ao uso do espaço público por veículos particulares são:

I - regulamentar o Sistema de Zona Azul, definindo o modo de operação, o sistema de controle e fiscalização já que se trata de um sistema eletrônico, do modo rotativo, com restrição de tempo máximo de permanência;

II - promover o rodízio dos veículos e priorização do uso para consumidores dos serviços disponíveis, respeitando-se os critérios de acessibilidade, o tráfego de pedestres e a segurança viária;

III - implantar estacionamentos específicos para motos, carga e descarga, assim como vagas específicas para usuários especiais;

IV - criar soluções ágeis de controle e penalidade para punir infratores que persistam em estacionar em locais proibidos, como meio de coibir e, ao mesmo tempo, educar, além de gerar receita para o Município;

V - proibir o estacionamento em locais em que gera transtorno e atrapalha o fluxo dos carros;

VI - criar campanhas de sensibilização do uso de estacionamentos para a população;

VII – avaliar constantemente a eficiência do sistema de estacionamento rotativo pago denominado “Zona Azul”, incluindo além dos carros, vagas para motos, carga e descarga, assim como vagas específicas para usuários especiais.

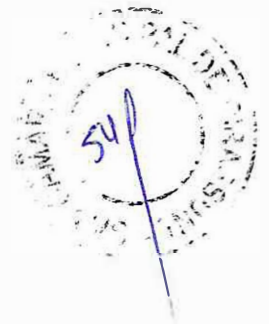
VI - criar bolsões de estacionamentos públicos em áreas públicas ou privadas.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

- III - garantir o funcionamento adequado e a continuidade dos serviços, atendendo ao crescimento vegetativo e promovendo as ampliações necessárias;
- IV - obedecer aos padrões de qualidade, as metas e prazos estabelecidos;
- V - zelar pela integridade dos bens vinculados à prestação dos serviços.

ARTIGO 4º - O Prefeito Municipal regulamentará esta Lei, através de Decreto, dentro do prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados da sua promulgação.

ARTIGO 5º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Lei Municipal nº 1.406/80, de 22 de fevereiro de 1980.

Pirassununga, 10 de abril de 1997


ANTONIO CARLOS BUENO BARBOSA
PREFEITO MUNICIPAL

Publicada na Portaria.
Data supra.


WALTER JOÃO DELFINO DE SOUZA
SECRETÁRIO MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

– **DECRETO Nº 5.299, DE 28 DE JANEIRO DE 2014** –

CRISTINA APARECIDA BATISTA,
Prefeita Municipal de Pirassununga,
Estado de São Paulo.....

No uso de suas atribuições legais e face ao constante nos autos do procedimento administrativo nº 992/2000,

DECRETA:

Art. 1º Ficam fixadas como "Área Azul", as vias e logradouros públicos do município, nas quais será permitido o estacionamento de veículos com o respectivo meio de pagamento, nos termos da Lei nº 2.806, de 10 de abril de 1997, as seguintes áreas:

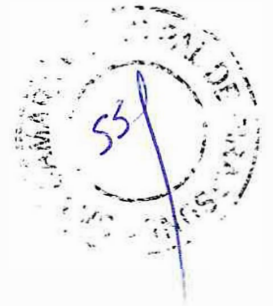
- I - Rua Coronel Franco (Pereira Bueno/Padre Antônio Ess);
- II - Rua Coronel Franco (Padre Antônio Ess/José Bonifácio);
- III - Rua Coronel Franco (José Bonifácio/Andradas);
- IV - Rua Coronel Franco (Andradas/Bom Jesus);
- V - Rua Coronel Franco (Bom Jesus/7 de Setembro);
- VI - Rua Coronel Franco (7 de Setembro/Bom Jesus);
- VII - Rua Coronel Franco (Bom Jesus/Andradas);
- VIII - Rua Coronel Franco (Andradas/José Bonifácio);
- IX - Rua Coronel Franco (José Bonifácio/General Osório);
- X - Rua Coronel Franco (General Osório/Pereira Bueno);
- XI - Rua Pereira Bueno (Coronel Franco/XV de Novembro);
- XII - Rua Pereira Bueno (XV de Novembro/Duque de Caxias);
- XIII - Rua Pereira Bueno (Duque de Caxias/Siqueira Campos);
- XIV - Rua Pereira Bueno (Siqueira Campos/Joaquim Procópio);
- XV - Rua Pereira Bueno (Joaquim Procópio/Siqueira Campos);
- XVI - Rua Pereira Bueno (Siqueira Campos/Duque de Caxias);
- XVII - Rua Pereira Bueno (Duque de Caxias/XV de Novembro);
- XVIII - Rua Pereira Bueno (XV de Novembro/Coronel Franco);
- XIX - Rua Major Pereira (Duque de Caxias/Siqueira Campos);
- XX - Rua Major Pereira (Siqueira Campos/Joaquim Procópio);
- XXI - Rua Major Pereira (Joaquim Procópio/Rua da Saudade);
- XXII - Rua Major Pereira (Rua da Saudade/Joaquim Procópio);
- XXIII - Rua Major Pereira (Joaquim Procópio/Siqueira Campos);
- XXIV - Rua Major Pereira (Siqueira Campos/Duque de Caxias);
- XXV - Rua Major Pereira (Duque de Caxias/XV de Novembro);
- XXVI - Rua Major Pereira (XV de Novembro/Coronel Franco);
- XXVII - Rua Coronel Franco (Major Pereira/Pereira Bueno);
- XXVIII - Rua Coronel Franco (Pereira Bueno/Major Pereira);
- XXIX - Rua José Bonifácio (Coronel Franco/XV de Novembro);
- XXX - Rua José Bonifácio (XV de Novembro/Duque de Caxias);
- XXXI - Rua José Bonifácio (Duque de Caxias/Siqueira Campos);
- XXXII - Rua José Bonifácio (Siqueira Campos/Prudente de Moraes);
- XXXIII - Rua José Bonifácio (Prudente de Moraes/Siqueira Campos);
- XXXIV - Rua José Bonifácio (Siqueira Campos/Duque de Caxias);



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

XXXV - Rua José Bonifácio (Duque de Caxias/XV de Novembro);
XXXVI - Rua José Bonifácio (XV de Novembro/Coronel Franco);
XXXVII - Rua dos Andradas (Coronel Franco/José Bonifácio);
XXXVIII - Rua dos Andradas (XV de Novembro/Duque de Caxias);
XXXIX - Rua dos Andradas (Duque de Caxias/Siqueira Campos);
XL - Rua Bom Jesus (Siqueira Campos/Duque de Caxias);
XLI - Rua Bom Jesus (Duque de Caxias/XV de Novembro);
XLII - Rua Bom Jesus (XV de Novembro/Coronel Franco);
XLIII - Rua Duque de Caxias (Major Pereira/Pereira Bueno);
XLIV - Rua Duque de Caxias (Pereira Bueno/General Osório);
XLV - Rua Duque de Caxias (General Osório/José Bonifácio);
XLVI - Rua Duque de Caxias (José Bonifácio/Andradas);
XLVII - Rua Duque de Caxias (Andradas/Bom Jesus);
XLVIII - Rua Duque de Caxias (Bom Jesus/7 de Setembro);
XLIX - Rua Duque de Caxias (7 de Setembro/Visconde do Rio Branco);
L - Duque de Caxias (Visconde do Rio Branco/Bom Jesus);
LI - Duque de Caxias (Bom Jesus/Andradas);
LII - Duque de Caxias (Andradas/José Bonifácio);
LIII - Duque de Caxias 45º;
LIV - Duque de Caxias (General Osório/Pereira Bueno);
LV - Duque de Caxias (Pereira Bueno/Major Pereira);
LVI - General Osório (Siqueira Campos/Joaquim Procópio);
LVII - General Osório (Joaquim Procópio/Siqueira Campos);
LVIII - General Osório (Siqueira Campos/Duque de Caxias);
LIX - General Osório (Duque de Caxias/XV de Novembro);
LX - General Osório (XV de Novembro/Coronel Franco);
LXI - Rua Major Pereira (Coronel Franco/XV de Novembro);
LXII - Rua Siqueira Campos (Major Pereira/Pereira Bueno);
LXIII - Rua Siqueira Campos (Pereira Bueno/General Osório);
LXIV - Rua Siqueira Campos (General Osório/José Bonifácio);
LXV - Rua Siqueira Campos (José Bonifácio/7 de Setembro);
LXVI - Prudente de Moares;
LXVII - Prudente de Moares (Mercado/José Bonifácio);
LXVIII - Prudente de Moares-José Bonifácio;
LXIX - Siqueira Campos (Bom Jesus/Andradas);
LXX - Siqueira Campos (General Osório/Pereira Bueno);
LXXI - Siqueira Campos (Pereira Bueno/Major Pereira);
LXXII - Rua XV de Novembro (Major Pereira/Pereira Bueno);
LXXIII - Rua XV de Novembro (Pereira Bueno/General Osório);
LXXIV - Rua XV de Novembro (General Osório/José Bonifácio);
LXXV - Rua XV de Novembro (José Bonifácio/Andradas);
LXXVI - Rua XV de Novembro (Andradas/Bom Jesus);
LXXVII - Rua XV de Novembro (Bom Jesus/7 de Setembro);
LXXVIII - Rua 7 de Setembro (Rua Coronel/XV de Novembro);
LXXIX - Rua 7 de Setembro (XV de Novembro/Duque de Caxias);
LXXX - Rua 7 de Setembro (Duque de Caxias/Siqueira Campos);
LXXXI - Rua 7 de Setembro (Siqueira Campos/Duque de Caxias);
LXXXII - Rua 7 de Setembro (Duque de Caxias/XV de Novembro);
LXXXIII - Rua 7 de Setembro (XV de Novembro/Coronel Franco);



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

LXXXIV - Rua XV de Novembro (7 de Setembro/Bom Jesus);
LXXXV - Rua XV de Novembro (Bom Jesus/Andradas);
LXXXVI - Rua XV de Novembro (Andradas/José Bonifácio);
LXXXVII - Rua XV de Novembro (José Bonifácio/General Osório);
LXXXVIII - Rua XV de Novembro (General Osório/Pereira Bueno);
LXXXIX - Rua XV de Novembro (Pereira Bueno/Major Pereira).

Parágrafo único. Ficará a cargo da concessionária o estudo técnico para a distribuição e fixação de vagas destinadas a: "Carga e Descarga (das 7:00 às 10:00 horas)", "Motocicletas", "Embarque e Desembarque" e "Transporte de Valores", "Vagas para Deficientes (2%)", "Idosos (5%)" e "Farmácias (15 minutos)", dentro da área abrangida.

Art. 2º O horário para exploração do estacionamento será das 08:00 às 18:00 horas, de segunda-feira a sexta-feira, e das 08:00 às 13:00 horas aos sábados.

Art. 3º Ficam estabelecidos os valores da cobrança de estacionamento, a saber:

a) ½ (meia) hora.....	R\$ 0,50;
b) 1 (uma) hora.....	R\$ 1,00;
c) 2 (duas) horas.....	R\$ 2,00.

Parágrafo único. O período máximo de estacionamento em uma mesma vaga deverá ser de até 2 (duas) horas.

Art. 4º A fiscalização dos veículos que não fizerem uso dos meios de pagamento serão considerados infratores, sendo a fiscalização destes efetuada por agentes de monitoramento de empresa concessionária do sistema, onde será emitido um "Aviso de Irregularidade", tendo então o usuário o prazo de 48 (quarenta e oito) horas para regularizar a situação, efetuando o pagamento do valor equivalente a 10 (dez) horas de estacionamento, no local da referida infração.

Parágrafo único. Caso a situação do mesmo não seja regularizada, o "Aviso de Infração" se converterá em "Auto de Infração" conforme as normas do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 5º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, especialmente o Decreto nº 1949, de 9 de maio de 1997 e suas alterações posteriores.

Pirassununga, 28 de janeiro de 2014.


- CRISTINA APARECIDA BATISTA -
Prefeita Municipal

Publicado na Portaria.

Data supra.

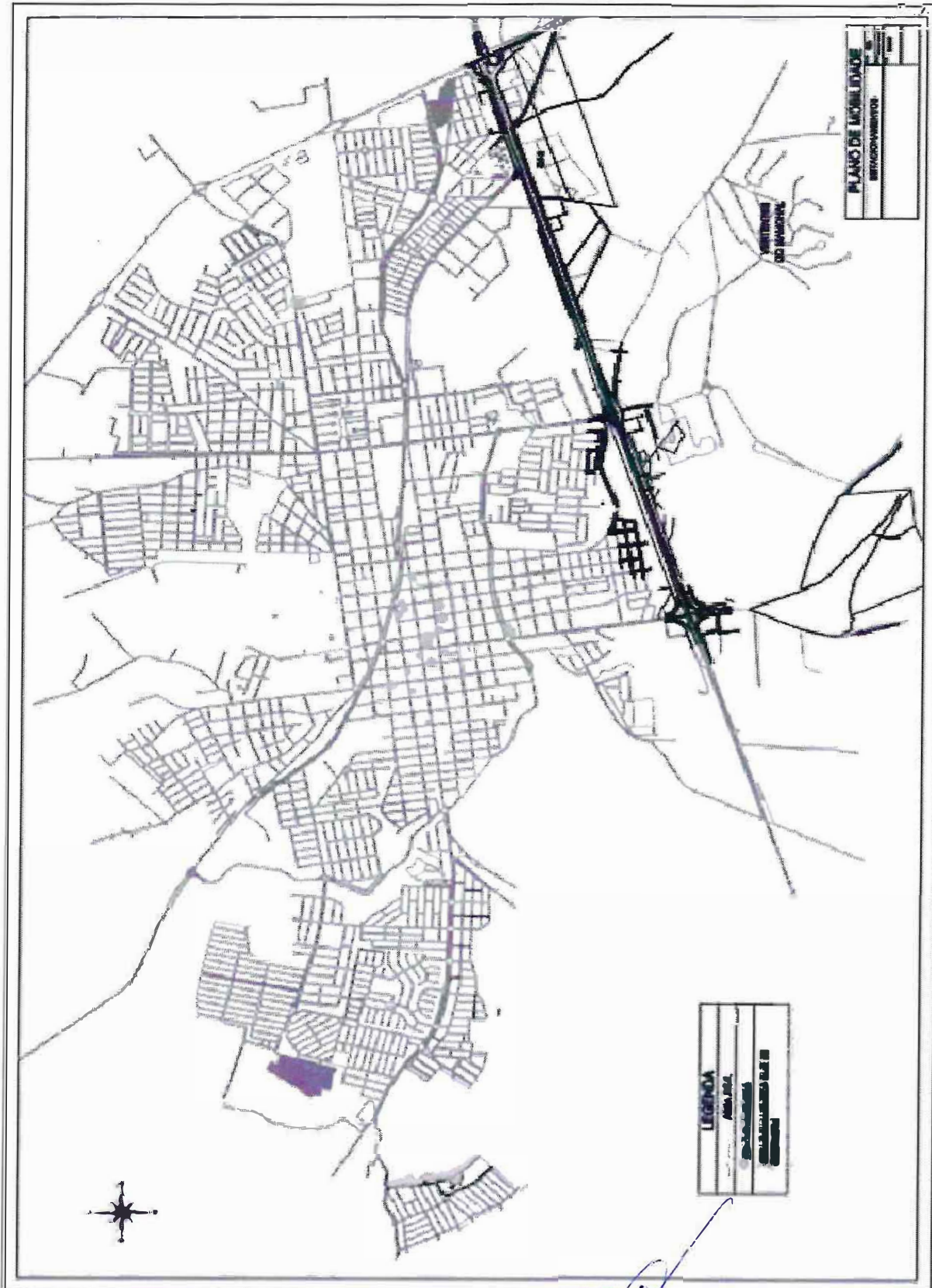

DANIEL GASPAR
Secretário Municipal de Administração.
dag/



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico





PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico





PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico



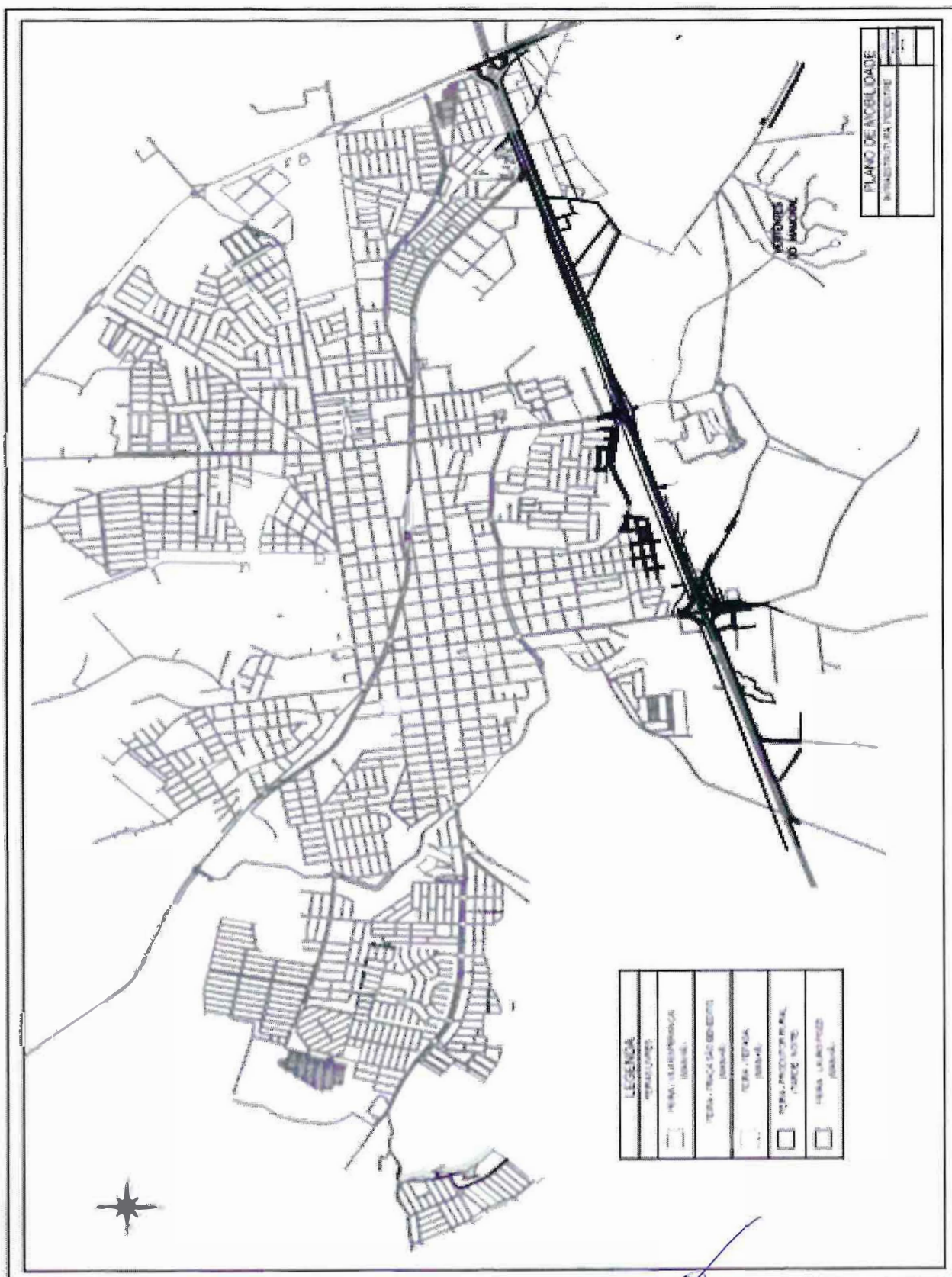
Estacionamentos no Distrito Cachoeira de Emas, Não há presença de Área Azul



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico



Mapa das Feiras Livres do Município



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico



8 POLOS GERADORES DE VIAGENS (PGV)

Seguindo a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, no que tange em seu Artigo 30, compete aos municípios a promoção do adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso e ocupação solo.

Um Polo Gerador de Viagem (PGV) trata-se de um tipo de empreendimento que causa, em curto prazo, impactos significativos no ambiente urbano, essencialmente na mobilidade. demandando análises para o planejamento operacional dos sistemas e infraestruturas..

Por conta de sua natureza, a implantação dos PGV é sucedida de impactos diretos na sua área de influência, tanto nos sistema viário e na circulação, em curto prazo, como também impactos na estrutura urbana, com destaque para o uso, ocupação e valorização do solo, a médio e longo prazo.

São diversas as fontes bibliográficas existentes que denominam empreendimentos que geram um grande número de viagens como Pólos Geradores de Tráfego (PGTs). Ressalta-se que o Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 2002) denomina tais empreendimentos como pólos atrativos de trânsito, destacando a necessidade de sua aprovação por órgão competente.

Ressalta-se que estudos mais recentes afetos ao tema, CET/SP, Rede Ibero Americana de Estudos de PGV, Prefeitura Municipal de São Paulo, entre outros contribuíram para a evolução do conceito, que deixou de considerar apenas o tráfego motorizado individualmente, indo além dos sistemas viário e dos transportes gerado pelo empreendimento, passando a considerar a mobilidade em geral; além dos impactos relacionados ao polo, incluindo os socioeconômico

Dessa forma, foram criadas normas para o licenciamento e caracterizados dos PGVs, procurando identificar de forma mais precisa possível os impactos resultantes Sempre no intuito de minimizar seus efeitos negativos no meio urbano. E conseqüentemente a identificação de intervenções no meio urbano ou no empreendimento.

A análise dos impactos cabe a Prefeitura, a qual deve prover a identificação dos Polos Geradores de Viagens e que estabelecer os parâmetros mais adequados para classificação de empreendimentos como geradores de viagens, assim como estabelecer um processo específico de análise e avaliação de seus impactos. Tal análise é fundamental ao pensar o planejamento urbano das cidades. Transformações no sistema viário podem interferir na sua relação com o meio ambiente, o que pode ocasionar viagens adicionais e interferir na sua capacidade, comprometendo a acessibilidade dessa área.

8.1 IMPOSIÇÃO DO ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

O Estatuto da Cidade, lei federal 10.257 de 10 de julho de 2001, regulamentando os Artigos 182 e 183 da Constituição Federal do Brasil, com o objetivo de organizar o desenvolvimento das funções sociais da cidade, garantindo qualidade de vida e estabelecendo instrumentos de análises.. Entre os quais se destacam o Estudos de Impactos de Vizinhança (EIV) e o Relatório de Impacto de Vizinhança (RIV).

O Estatuto da Cidade, em seu artigo 36, estabelece que a *“Lei municipal definirá os*



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico

empreendimentos e atividades privados ou públicos em área urbana que dependerão de elaboração de estudo prévio de impacto de vizinhança para obter as licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento a cargo do Poder Público municipal” Impondo ainda em seu Artigo 37 o conteúdo mínimo e o formato básico dos EIV - Estudo de Impacto de Vizinhança

O RIV deve incluir delimitação da área impactada e as características quanto ao uso e localização. Deve conter também a avaliação técnica das interferências que o empreendimento possa causar à vizinhança, bem como a apresentação das medidas mitigadoras para os impactos negativos decorrentes da implantação do empreendimento e seus respectivos procedimentos.

8.2 DIAGNÓSTICO BASEADO EM LEGISLAÇÕES URBANÍSTICAS MUNICIPAIS

“Cada município estabelece seus parâmetros para o licenciamento de polos geradores de viagem, sejam localizados em área urbana ou rural. Esses parâmetros servem de subsídio aos órgãos executivos de trânsito e rodoviário” (Denatran, 2001).

De acordo com o Artigo 30, capítulo VIII, da Constituição de 1988, é responsabilidade dos municípios a promoção adequada e ordenamento territorial, através do planejamento urbano e controle do uso e ocupação solo.

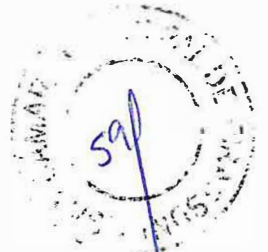
O Plano Diretor é ferramenta básica para as análises, complementados por seus instrumentos e normas derivadas, bem como a partir de agora somando-se o Plano de Mobilidade. Essas legislações tratam da distribuição geográfica das funções urbanas como a habitacional, a comercial, de serviços, industrial, agrícola, institucional e de lazer. Definem, ainda, as modalidades de ocupação e o adensamento do espaço; bem como regem as tendências de construção excessiva em regiões de maior demanda. Além disso, versam sobre as restrições para o uso do solo para atividades incompatíveis.

Hoje

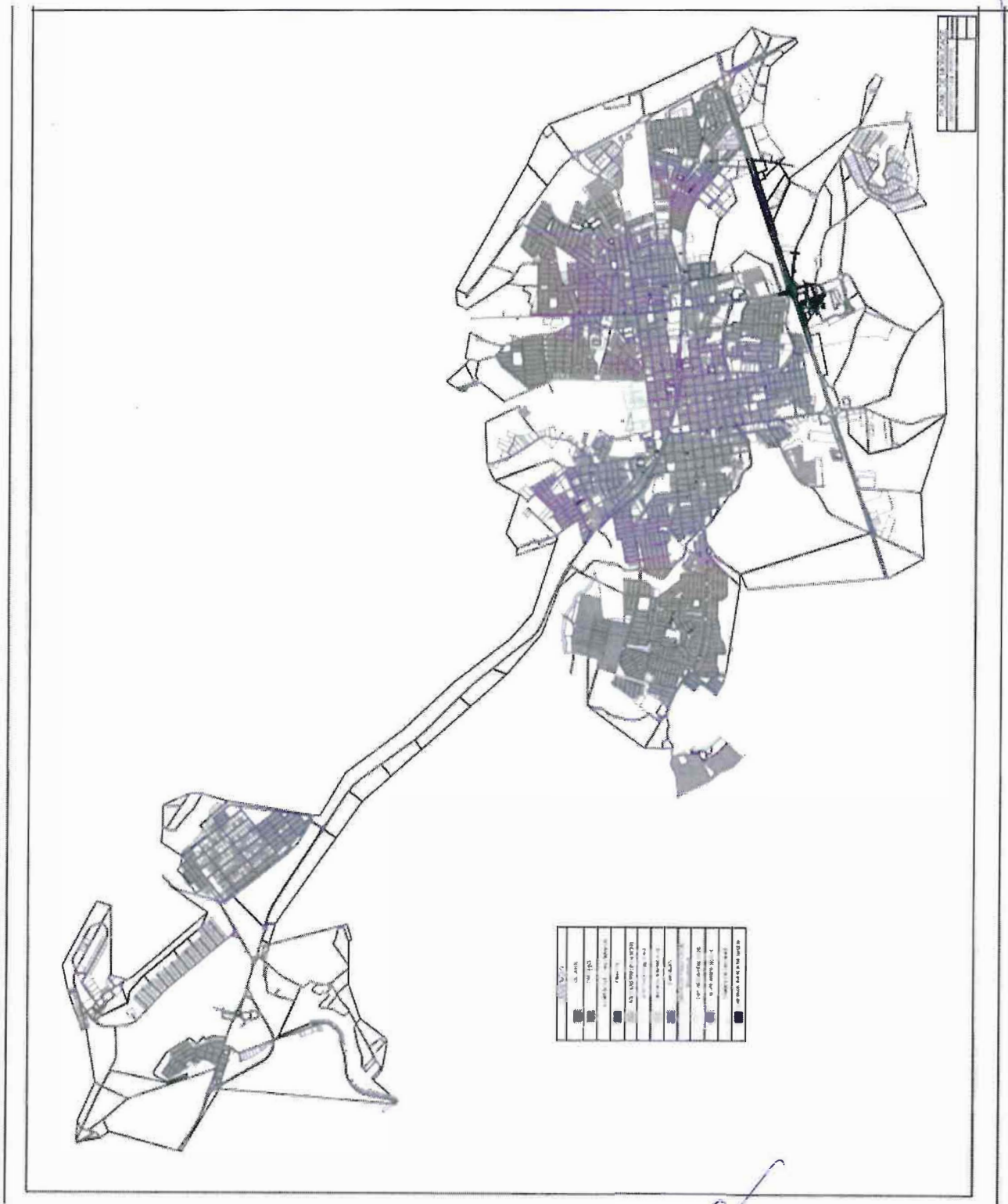
No artigo 52 da lei Complementar Municipal nº 76 de 15 de fevereiro de 2007, Lei de Zoneamento, fica estabelecido a exigencia de EIV:

Art. 52 Será exigido pela Administração Pública Municipal, através da Comissão de Uso e Parcelamento do Solo, para qualquer empreendimento considerado de impacto, o Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, atendendo desta forma a Lei Federal 10.257, Art. 36, Art. 37, Art. 38, sendo exigido após análise, requisitos referentes vagas de estacionamento, recuos frontais, laterais, de fundo, entre outros, procurando com isto sanar ou amenizar o impacto da edificação ou atividade para com a vizinhança; tais como construção de um Shopping Center, Hipermercado e similares.

Para tanto nomeada Comissão para avaliação dos respectivos Estudos de Impactos de Vizinhança.



8.3DIAGNÓSTICO BASE CARTOGRÁFICAS DISPOSIÇÃO por semelhança





PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico

8.4 TIPOS DE USOS E ATIVIDADES QUE INTERFEREM NO TRÁFEGO

A definição por os tipos de usos e atividades de empreendimentos que devem ser tratados como PVG interferem no tráfego são as seguintes:

- I. Ensino e cuidados infantis, berçário, creche, jardim, maternal e outras atividades assemelhadas;
- II. Ensino Fundamental, ensino Médio Ensino Superior, faculdade, universidade.e Ensino Supletivo.
- III. Outras atividades educacionais: ensino ou cursos preparatório, idiomas, informática, pós-graduação, profissionalizante e outras atividades assemelhadas.
- IV. locais de reuniões como: associações, templo religioso, buffet, bingo, salão de festas e baile e outras atividades assemelhadas;
- V. hospital, centro médico, clínicas de especialidades médicas, maternidade e pronto socorro, laboratórios de análises clínicas e diagnóstico por imagem e outras atividades assemelhadas;
- VI. Garagens de veículos de carga ou transporte de passageiros, posto de abastecimento de veículos e outras atividades assemelhadas
- VII. Práticas esportivas como: academia de ginástica, clube esportivo, escola esportiva, quadra esportiva e outras atividades assemelhadas
- VIII. Agência bancaria, agência de correios e outras atividades assemelhadas
- IX. Locais de refeições; restaurante, lanchonete, bar, café, casa noturna, pizzaria, churrascaria, casa de chá e outras atividades assemelhadas
- X. Supermercado, Hipermercado, Comercio Atacadista, Centro de Distribuição, Centro de Compras, Shopping Center ,Lojas de Departamento , Pavilhão para Feiras, Exposições, Feiras.
- XI. Industrias
- XII. Locais de lazer e cultura: casa de espetáculo, circo, teatro, Parques, Zoológicos, Horto, Cinemas, Teatros, Auditórios, outras atividades assemelhadas;
- XIII. Condomínios, conjuntos comerciais, conjuntos residenciais, outras atividades assemelhadas;
- XIV. Terminais rodoviários, ferroviários e aeroviários; autódromos, hipódromos;
- XV. Hotéis, Motéis e Drive-in;
- XVI. Atividades que operem com sistema “Drive-Thru” ou “Valet Service”

8.5 DA ANÁLISE DOS PROJETOS DE OBRAS E MELHORIAS, CUMPRIMENTO DAS AÇÕES MITIGADORAS

O município editará Lei Específica regulamentando os parâmetros do Plano de Mobilidade

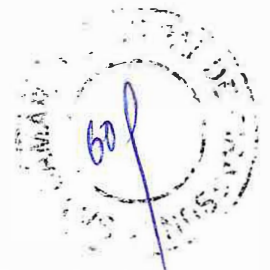
A equipe da Comissão de Avaliação EIV fará uma avaliação dos estudos executados e relatórios apresentados pelo empreendedor definindo quando necessário, as medidas mitigadoras a serem implantadas. Elaborando a Certidão de Diretrizes ou Parecer Técnico a respeito da implantação do pólo gerador de tráfego em análise, que orientará a adequação do projeto do empreendimento.. Contendo ainda, quando devidos, os condicionantes, dentre os quais se incluem as medidas mitigadoras que o empreendedor deverá implantar para reparar, atenuar, controlar ou eliminar os impactos gerados pelo empreendimento ou para compensar os prejuízos, não mitigáveis que são causados pela implantação do PGV



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico



Para o caso de necessidade de melhorias viárias, mobilidade e estruturais como medida mitigadora, será celebrado entre o empreendedor e o município, um Termo de Compromisso e o Cronograma de Obras Viárias,

Os pedidos de aprovações de projetos de Construção, Reforma, Mudança de Uso e Regularização de PGV somente serão aprovadas mediante a Certidão de Diretrizes e do Termo de Compromisso e Cronograma de Obras.

A Secretaria de Planejamento ficará responsável pelo acompanhamento da implantação das medidas mitigadoras aprovadas e, quando finalizados os trabalhos, deverá expedir Termo de Recebimento. Quando essas medidas se tratarem de intervenções no sistema viário estará como responsável a Secretaria de Segurança

A concessão de Habite-se e Licença de Funcionamento dos PGV é condicionada à execução das medidas mitigadoras previstas na Certidão de Diretrizes e do Termo de Recebimento de Obras.

Os órgãos municipais de planejamento são responsáveis por realizar procedimento específico de licenciamento levando em consideração os aspectos urbanísticos e viários contidos nas Planos e em suas leis derivadas, em razão de celeridade portanto deverá ser mantida Comissão específica para análise dos Estudos de Impacto de Vizinhança, contando com presença de membro das Secretarias e Autarquia assim relacionada e de seus assuntos pertinentes: Secretaria Planejamento, Secretaria de Segurança Pública, Secretaria do Meio Ambiente e Superintendência de Água e Esgoto de Pirassununga.

São Competências da comissão:

- avaliar os Estudo de Impacto de Vinhança,
- avaliar se casos omissos e situações não descritas que se apresentem como PGV,
- revisar e atualizar lista dos empreendimentos suscetíveis aos Relatórios e Estudos a serem apresentados,
- revisar e atualizar norma que específica o formato de apresentação dos Relatórios e Estudos,
- emitir termos de referencia para os Relatórios e Estudos

8.6 OBJETIVOS ESPECÍFICOS AOS POLOS GERADORES DE VIAGENS

São objetivos específicos aos Polos Geradores de Viagens:

- Facilitar e garantir o acesso aos serviços básicos e aos equipamentos sociais;
- Garantir o acesso aos pontos de atrativos turísticos, artísticos e culturais da cidade.
- Distribuir de forma mais equilibrada as atividades no território visando minimizar a necessidade de viagens motorizadas;
- Promover a avaliação, mediação e controle de impactos urbanos para grandes empreendimentos públicos e privados que possam ser potenciais polos geradores de viagens;
- Estimular o adensamento nas regiões providas de infraestrutura de urbana;
- Induzir de forma adequada a expansão horizontal da malha urbana;
- Criar legislação de polos geradores de viagens, condicionando a aprovação e licenciamento de empreendimentos a uma análise regionalizada dos impactos e à execução de obras que mitiguem



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico

impactos;

São Metas para os polos geradores de viagens

- elaboração e revisão de instrumentos específicos do Plano de Mobilidade quanto do Plano Diretor, que deve ocorrer dentro do prazo de até seis meses a partir da sanção deste plano, e consequente aplicação dos mesmos.

São ações: estratégicas para os polos geradores de viagens

- A Implantação de equipamentos públicos em áreas adensadas deve priorizar por local de fácil acesso;
- O planejamento de novos loteamentos, condomínios, desmembramentos, conjuntos habitacionais deve incluir os aspectos da mobilidade urbana como arborização, calçadas, pavimentação, pontos de parada, ciclovias, rotas acessíveis etc.
- Realizar estudo para melhoria da circulação viária nos horários de entrada e saída de estabelecimentos de ensino e creches.



9 – ÁREAS E HORÁRIOS DE ACESSO E CIRCULAÇÃO RESTRITA OU CONTROLADA

Este tópico do plano se relaciona ao uso de diversos instrumentos de gestão, sendo o mais comum o fechamento de vias, de forma permanente ou temporária.

O município possui medidas de restrição a circulação de veículos de carga na área central e algumas vias adjacentes bem como a restrição de horário para circulação de caminhões no prolongamento da Av Painguas e Av. Padre Vann Ess, estabelecidas em Decreto nº. 3349/2007 - Estabelece normas para o trânsito de caminhões no Município de Pirassununga, bem como para carga e descarga em estabelecimentos. Como também o controle de estacionamento e de locais de instalação de atividades econômicas que pode gerar viagens com veículos pesados. Estabelecidas na Lei de Zonamento, Lei Complementar 76/2007

Medidas essas que podem ser ampliadas e aplicadas com novas tecnologias.

Contudo o fechamento de vias, de forma permanente ou temporária, tecnicamente não se apresenta razoável, mas deve ser estudada pontualmente levando em conta os critérios de avaliação e revisão estabelecidos no Plano de Mobilidade.

Juntar copia dos decretos

10 – SISTEMÁTICA DE AVALIAÇÃO, REVISÃO E ATUALIZAÇÃO PERIÓDICA

Deve ser considerada a realização de revisões periódicas do PlanMob e de seus instrumentos,.Considerando a integração dos vários instrumentos deste com os do Plano Diretor e demais planos setoriais.. Incluindo ampla participação da população, nos termos da legislação urbanística em vigor, revisados com periodicidade máxima de 5 (cinco) anos e serão preferivelmente realizadas conjuntamente com o processo de revisão do Plano Diretor de Pirassununga,

Fica definida a Secretaria de Planejamento do órgão responsável pelo acompanhamento da implantação do plano de mobilidade e instrumentos, sendo auxiliada pela Comissão Especial de Organização do Plano Diretor.

As revisões do Plano de Mobilidade e seus instrumentos deverão contemplar, além de demais análise estabelecidas na legislação:

- I - análise da situação da mobilidade urbana em relação aos modos, aos serviços e a infraestrutura de transporte, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos, incluindo a avaliação do progresso de indicadores de desempenho a serem definidos;
- II - avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, que deverá considerar horizontes de curto, médio e longo prazo;
- III - análise das novas tecnologias de mobilidade e dos seus impactos na cidade.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico

Após instituição do plano de mobilidade por meio de Lei Complementar cabe a utilização de indicadores para monitoramento e avaliação do plano de mobilidade, como também a realização de processos periódicos de consulta à sociedade.

Assim a manutenção das informações coletadas em um banco de dados, que as consolide e torne viável sobre os aspectos da mobilidade no município.

Com as informações podem ser verificadas as demandas para atualização da Política de Mobilidade. E, além do período estipulado para as revisões, em casos de identificadas as necessidades o Plano de Mobilidade do Município poderá sofrer alterações, na forma que segue:

I - revisões extraordinárias, motivadas por fatores futuros, condições ou situações específicas, devidamente comprovadas e justificadas, que afetem a mobilidade urbana;

II - atualizações, motivadas a partir da análise da avaliação de indicadores de desempenho e relatórios de balanço relativos à implantação do Plano de Mobilidade Urbana e seus resultados.

Garantir a participação social o Plano de Mobilidade Urbana e suas revisões, bem como os seus instrumentos de regulamentação, os quais deverão ter ampla divulgação utilizando amplos canais de comunicação e de mídia possíveis.

Os estudos técnicos que estabelecem a estrutura de mobilidade urbana, bem como a avaliação econômica e o plano de implantação, gestão e monitoramento serão regulamentados por ato normativo específico.

10.1 ORGANIZAÇÃO PARA GESTÃO

A Prefeitura Municipal, por meio de suas Secretarias Municipais, dentro de suas competências, manterá canais de informação e de comunicação com os cidadãos de forma permanente, para promover a transparência da gestão, divulgar os serviços prestados, facilitar a participação social e democratizar acesso às informações,

A Prefeitura manterá programas contínuos de educação para trânsito, mobilidade e acessibilidade, os quais servirão como instrumento de gestão desta.

O monitoramento da implementação do PlanMob, no que toca à operacionalização das estratégias nele previstas e aos seus resultados em relação às metas de curto, médio e longo prazo, em Secretaria Municipal de Planejamento.

A Prefeitura Municipal utilizará a Comissão Especial de Organização do Plano Diretor (CEOPD) estabelecida por Decreto com caráter permanente, para coordenar e gerir atualização das normas e instrumentos legais do Plano de Mobilidade.

10.2 A IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE

O Programa de Implementação do Plano de Mobilidade de Pirassununga seguirá as seguintes estratégias gerais, considerando o período de 10 (dez) anos, ou seja 2020 a 2030:

I - promover a revisão da Legislação Municipal no tocante à política tarifária do sistema de



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico



transporte público coletivo, com o objetivo de garantir ampliação do número de usuários, a modicidade tarifária e equidade no acesso aos serviços;

II - promover a integração física e tarifária do sistema de transporte público coletivo, através de mecanismos do tipo "bilhete único", ampliando a acessibilidade e a mobilidade dos usuários com menor custo para os mesmos;

III - promover a modernização tecnológica do sistema de planejamento, controle, monitoramento e de comunicação do sistema de transporte público coletivo do Município, visando propiciar serviços rápidos e eficientes aos usuários;

IV - providenciar a pavimentação de todos os itinerários de transporte público coletivo, como forma de aperfeiçoar os tempos de viagem das linhas, a qualidade do serviço prestado aos usuários e a manutenção da frota em operação;

V - promover a ampliação de calçadas nos corredores e itinerários de transporte público coletivo para usuários e pedestres;

VI - promover a adequação das características físicas das vias, para que funcionem de acordo com o volume e tipo de tráfego e a hierarquia viária, adotando-se medidas adequadas de sinalização vertical e horizontal, semaforização, restrições de horários e usos, dispositivos de retorno, regulamentação e restrição de estacionamentos e otimização dos movimentos permitidos em cruzamentos;

VII - promover a sinalização e dispositivos físicos adequados para garantir a segurança dos pedestres, em especial nas vias arteriais e na área central;

VIII - promover a implantação da rede cicloviária, conforme anexo III da presente Lei Complementar;

IX - disciplinar o tráfego de caminhões, de acordo com os tipos de vias e usos previstos;

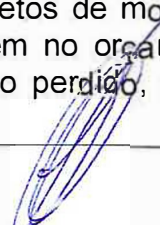
X - disciplinar as diretrizes e critérios para projetos de vias públicas, no âmbito do território municipal, em estrita conformidade com as diretrizes viárias contidas nesta Lei Complementar;

XI - promover a modernização tecnológica do sistema de planejamento, controle, monitoramento e de comunicação do sistema de transporte público coletivo do Município, visando propiciar serviços rápidos e eficientes aos usuários;

XII - Disciplinar aos empreendimentos particulares, como loteamentos, condomínios, desmembramentos e demais formas de parcelamento do solo, que resultem na implantação, ampliação, modificação ou alterações de vias públicas ou particulares, para que sejam respeitados os princípios, as diretrizes e os objetivos da presente Lei Complementar, bem como seguir as determinações para o traçado das vias projetadas, anel viário e localização de lotes conforme respectivo Decreto Municipal

13 – MECANISMOS E INSTRUMENTOS DE FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E DA INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE URBANA

Os recursos para implementação dos programas e projetos de mobilidade e das ações previstas no Plano Municipal de Mobilidade terão origem no orçamento municipal, nos repasses estaduais e federais, recursos obtidos a fundo perdido, e ainda por meio de





PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico

parceiras público-privadas na forma da lei.

São objetivos para o financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana

- I - Proporcionar modicidade de tarifa para o usuário do serviço de transporte público coletivo;
- II - Buscar novas fontes de financiamento para infraestrutura de mobilidade urbana ;
- III - Buscar a participação de recursos privados provenientes de beneficiários indiretos;
- IV - Articular com os governos estadual e federal o financiamento de obras de infraestrutura;
- V - Buscar parceria com instituições privadas para o financiamento da mobilidade urbana.

São ações estratégicas para o financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana

- I - Acompanhamento de possibilidades de obtenção de recursos de fontes estaduais e federais;
- II - Instituição de contribuição de melhoria pra custeio de obras de infraestrutura de mobilidade urbana;
- III - Identificação de outras fontes de recursos que possam ser aplicadas a execução do plano.
- IV - Realização estudo visando reduzir as gratuidades no serviço de transporte público coletivo.

14 PROJETO DE LEI

Conclui-se o presente relatório anexando Projeto de Lei Complementar para a competente instituição no termos da Lei Orgânica Municipal

Pirassununga, 09 de janeiro de 2020

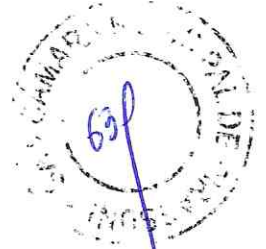
Arq. Antônio Carlos Félix dos Santos
Secretário Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO



Ofício nº 025/2020

A secretária para numerar e registrar a
propositura.
Pirassununga, 12 de fevereiro de 2020.

Jeferson Ricardo do Couto
Presidente

Pirassununga, 3 de fevereiro de 2020.

Senhor Presidente

Encaminhamos para apreciação dos nobres Edis que constituem esse Egrégio Legislativo, Projeto de Lei Complementar que **visa instituir a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pirassununga, as estratégias e ações do Plano de Mobilidade Urbana, e as normas e procedimentos para aprovação de projetos de pólos geradores de viagens (PGV) e dá outras providências.**

Atenciosamente,

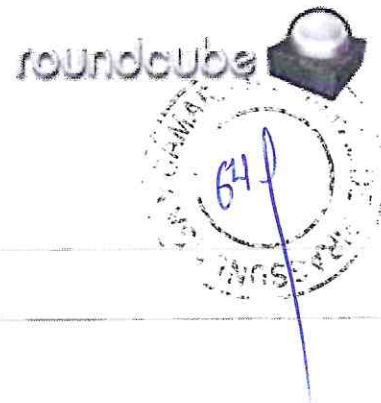
**- ADEMIR ALVES LINDO -
Prefeito Municipal**

Excelentíssimo Vereador
JEFERSON RICARDO DO COUTO
Câmara Municipal de Pirassununga

Nesta.

Prot. nº 1167/2016

Assunto **Projetos de Lei para parecer**
De Câmara Pirassununga
<legislativo@camarapirassununga.sp.gov.br>
Para Camilaguiguer <camilaguiguer@camarapirassununga.sp.gov.br>
Data 2020-02-12 15:28
Prioridade Alta



- PLC_002_2020.pdf (~18 MB)

Prezada Senhora

Camila Maria Brito de Souza Guiguer

Analista Legislativo Advogado,

De ordem do Excelentíssimo Senhor Vereador Jeferson Ricardo do Couto, Presidente da Câmara Municipal de Pirassununga, e atendendo ao artigo 74 do Regimento Interno desta Casa, a Secretaria Geral encaminha a Vossa Senhoria, para parecer do advogado no prazo de 05 (cinco) dias, o(s) seguinte(s) projeto(s):

- **Projeto de Lei Complementar nº 02/2020**, de autoria do Prefeito Municipal, que visa instituir a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pirassununga, as estratégias e ações do Plano de Mobilidade Urbana, e as normas e procedimentos para aprovação de projetos de pólos geradores de viagens (PGV) e dá outras providências.

Atenciosamente,

--

Jéssica Godoy
Analista Legislativo - Secretaria
Câmara Municipal de Pirassununga



CÂMARA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Rua Joaquim Procópio de Araújo, 1662 - Fone/Fax: (19) 561.2811

Estado de São Paulo

E-mail: câmara@lancernet.com.br

Site: www.embras.com/cmpirassununga/



Pirassununga, 26 de fevereiro de 2020.

Ref. Projeto de Lei Complementar nº 02/2020.

Ementa: “Visa instituir a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pirassununga, as estratégias e ações do Plano de Mobilidade Urbana e as normas e procedimentos para aprovação de projetos de polos geradores de viagens (PGV) e dá outras providências”

Excelentíssimo Senhor Presidente,

Em atenção à solicitação de Vossa Excelência, para analisar os aspectos jurídicos do Projeto de Lei Complementar nº 02/2020, de autoria do Executivo Municipal que “Visa instituir a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pirassununga, as estratégias e ações do Plano de Mobilidade Urbana e as normas e procedimentos para aprovação de projetos de polos geradores de viagens (PGV) e dá outras providências”, passo a tecer as considerações a respeito.

O Projeto de Lei Complementar deve ter seu início e tramitação legal por força do que determina o artigo 31 da Lei Orgânica do Município, sendo apreciado em dois turnos e com publicação na imprensa oficial para cumprir assim as etapas legislativas.

1944-1945



CÂMARA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Rua Joaquim Procópio de Araújo, 1662 - Fone/Fax: (19) 561.2811

Estado de São Paulo

E-mail: câmara@lancernet.com.br

Site: www.embras.com/cmpirassununga/



Trata a proposta de instituir a Política de Mobilidade Urbana de Pirassununga, deixando de trazer o referido Projeto de Lei Complementar os comprovantes de realização de audiências públicas a respeito do assunto, violando o princípio de participação popular.

Outro aspecto é de que pela Recomendação datada de 19.08.2019, o Ministério Público solicitou que não se providenciasse nenhuma medida relativa à políticas públicas, antes que fosse aprovado o Plano Diretor, inclusive foi objeto de Ação Judicial nº 1004767-90.2019.8.26.0457 que deferiu liminar contra o Poder Público, fatos esses que não recomendam a tramitação da propositura.

A justificativa não é eficiente a demonstrar a urgência da aprovação dessa proposta, antes da apreciação do Plano Diretor, sendo que o próprio artigo 182, caput, da Constituição Bandeirante disciplina que “a política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes”.

00000000-0000-0000-0000-000000000000

00000000-0000-0000-0000-000000000000

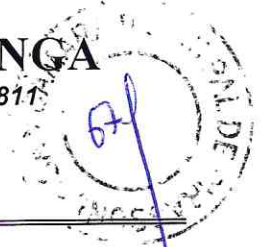


CÂMARA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Rua Joaquim Procópio de Araújo, 1662 - Fone/Fax: (19) 561.2811
Estado de São Paulo

E-mail: câmara@lancernet.com.br

Site: www.embras.com/cmpirassununga/



Logo, o inciso VIII do art. 30 da Constituição Federal embora preveja a competência dos Municípios para “promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, o planejamento está vinculado ao controle do uso, do parcelamento, e da ocupação do solo urbano.

Em decorrência dos dispositivos acima apontados pode-se concluir que: (a) a adequada política de ocupação e uso do solo é valor que conta com assento constitucional (federal e estadual); (b) **a política de ocupação e uso adequado do solo se faz mediante planejamento e estabelecimento de diretrizes através de lei**; (c) as diretrizes para o planejamento, ocupação e uso do solo devem constar do respectivo plano diretor, cuja elaboração depende de avaliação concreta das peculiaridades de cada Município; (d) **a legislação específica sobre uso e ocupação do solo deve pautar-se por adequado planejamento e participação popular.**

O entendimento jurisprudencial sufraga a necessidade não só de prévio estudo técnico e planejamento como da participação comunitária na produção de normas de ordenamento urbanístico. Neste sentido, convém transcrever as seguintes ementas:



CÂMARA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Rua Joaquim Procópio de Araújo, 1662 - Fone/Fax: (19) 561.2811

Estado de São Paulo

E-mail: câmara@lancernet.com.br

Site: www.embras.com/cmpirassununga/



“AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE
- Leis n.ºs. 11.764/2003, 11.878/2004 e 12.162/2004, do município de Campinas - Legislações, de iniciativa parlamentar, que alteram regras de zoneamento em determinadas áreas da cidade - Impossibilidade - Planejamento urbano - Uso e ocupação do solo - Inobservância de disposições constitucionais - Ausente participação da comunidade, bem como prévio estudo técnico que indicasse os benefícios e eventuais prejuízos com a aplicação da medida - Necessidade manifesta em matéria de uso do espaço urbano, independentemente de compatibilidade com plano diretor - Respeito ao pacto federativo com a obediência a essas exigências - Ofensa ao princípio da impessoalidade - Afronta, outrossim, ao princípio da separação dos Poderes - Matéria de cunho eminentemente administrativo - Leis dispuseram sobre situações concretas, concernentes à organização administrativa - Ação direta julgada procedente, para declarar a inconstitucionalidade das normas.” (ADI 163.559-0/0-00).

“AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE.
Ribeirão Preto. Lei Complementar n.º 1.973, de 03 de março de 2006, de iniciativa de Vereador, dispondo sobre matéria urbanística, exigente de prévio



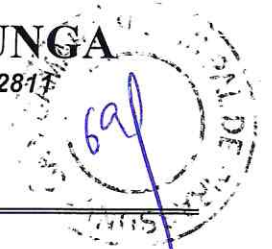
CÂMARA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Rua Joaquim Procópio de Araújo, 1662 - Fone/Fax: (19) 561.2817

Estado de São Paulo

E-mail: câmara@lancernet.com.br

Site: www.embras.com/cmpirassununga/



planejamento. Caracterizada interferência na competência legislativa reservada ao Chefe do Poder Executivo local. Procedência da ação.” (ADI 134.169-0/3-00, rel. des. Oliveira Santos, j. 19.12.2007, v.u.).

No Estatuto das Cidades, o Plano Diretor é definido como instrumento básico para orientar políticas de desenvolvimento e de ordenamento da expansão urbana do município, com a participação do Legislativo e da sociedade civil, que estabelecem e organiza o crescimento, o funcionamento, o planejamento territorial da cidade, orientando as prioridades de investimentos.

Ora, se seus objetivos são orientar as ações do poder público visando compatibilizar os interesses coletivos e garantir de forma mais justa os benefícios da urbanização, entre outros, garantir os princípios da reforma urbana, direito à cidade e à cidadania e a gestão democrática da cidade, não seria adequado à análise dessa matéria antes do Plano Diretor.

A vista do exposto, a presente proposta somente poderia vir a esta Casa, juntamente ou após a aprovação do Plano



CÂMARA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Rua Joaquim Procópio de Araújo, 1662 - Fone/Fax: (19) 561.2811
Estado de São Paulo

E-mail: câmara@lancernet.com.br

Site: www.embras.com/cmpirassununga/



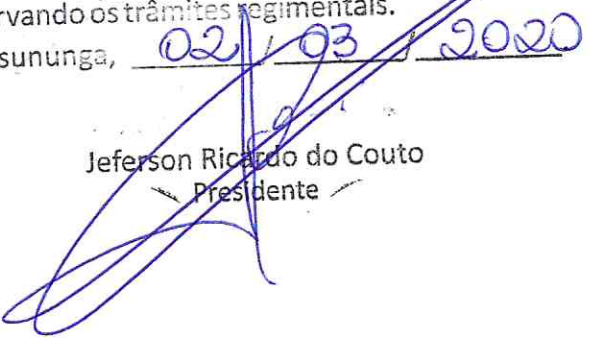
Diretor e dessa forma, opina-se pela ilegalidade da tramitação da presente propositura.

É o parecer, sub censuram da E. Comissão de Justiça, para a decisão de discricionariiedade da apreciação Plenária.

Roberto Pinto de Campos
Assessor Jurídico

secretaria para juntada no Projeto de Lei e
encaminhamento de cópia aos Vereadores,
observando os trâmites regimentais.
Passos, 02/03/2020

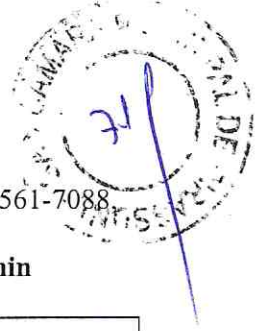
Jeferson Ricardo do Couto
Presidente





TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE PIRASSUNUNGA
FORO DE PIRASSUNUNGA
2ª VARA

Rua José Bonifácio, 70, ., Centro - CEP 13631-062, Fone: (19) 3561-7088,
 Pirassununga-SP - E-mail: pirassununga2@tj.sp.jus.br
Horário de Atendimento ao Público: das 12h30min às 19h00min



DECISÃO

Processo Digital nº: **1004767-90.2019.8.26.0457**
 Classe - Assunto: **Ação Civil Pública Cível - Ordenação da Cidade / Plano Diretor**
 Requerente: **MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO**
 Requerido: **PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA**

Juiz(a) de Direito: Dr(a). **Flavia Pires de Oliveira**

Vistos.

O MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO propôs ação civil pública em face do MUNICÍPIO DE PIRASSUNUNGA com pedido de tutela de urgência para: a) suspender todos processos administrativos referentes a projetos de parcelamento do solo (loteamento e desmembramento) e empreendimentos urbanísticos (condomínio de lotes, condomínio e outros) em trâmite ou que vierem a ser protocolados no Município de Pirassununga; por consequência, b) proibir qualquer decisão de aprovação dos empreendimentos nos projetos de parcelamento do solo (loteamento e desmembramento) e empreendimentos urbanísticos (condomínio de lotes, condomínio e outros) no Município de Pirassununga; c) suspender os procedimentos ou requerimentos referentes a ampliação de área urbana e a conversão de áreas rurais em área urbana ou a expansão urbana em Pirassununga; todas as medidas, até que se deem a aprovação e a vigência do novo Plano Diretor e do correspondente Plano de Zoneamento Urbano, sob pena de multa diária de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais).

Analisando os documentos juntados aos autos, verifico que é o caso de deferimento da tutela pleiteada.

Conforme apurado através do Inquérito Civil nº 14.0385.0000480/2018-8, o plano diretor do município de Pirassununga (Lei Complementar Municipal nº 69 de 05/10/2006) está defasado, não tendo sido submetido à revisão quinquenal prevista no artigo 120 da referida lei.

Decorridos 13 anos, não houve qualquer revisão do plano diretor do Município que, observo, já deveria ter sido submetido ao processo por duas vezes.

Paralelamente, foram aprovadas leis que, nos termos do V. Acórdão proferido nos autos da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 2012604-95.2019.8.26.0000, promovem "*modificações pontuais, casuísticas e dissociadas da estrutura sistêmica da utilização do solo urbano*", a exemplo da própria norma impugnada (Lei Complementar nº 87, de 23/01/2009), cuja inconstitucionalidade foi declarada.

A iniciativa legislativa assistemática continua, conforme se observa no documento juntado a fls.248/249, versando sobre desdobro e regularização de lotes.

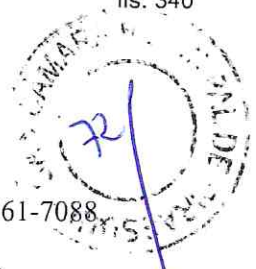
Nesse sentido, destaco parecer elaborado pelo Centro de Apoio Operacional à



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE PIRASSUNUNGA
FORO DE PIRASSUNUNGA
2ª VARA

Rua José Bonifácio, 70, ., Centro - CEP 13631-062, Fone: (19) 3561-7088,
 Pirassununga-SP - E-mail: pirassununga2@tj.sp.jus.br

Horário de Atendimento ao Público: das 12h30min às 19h00min



Execução – CAEX e juntado a fls.297/33, que afirma:

Verifica-se que a legislação foi determinando a ampliação do perímetro urbano e a expansão urbana de forma genérica, quando ainda contava com expressivos vazios no interior do perímetro urbano, sem demonstrar embasamento em estudos técnicos que justificassem a necessidade de ampliação do perímetro urbano e sem o devido planejamento da expansão urbana (fls.331/332, grifei).

Há inúmeros procedimentos em andamento no Ministério Público em razão do tratamento casuístico dado pelo Município ao planejamento urbano, alguns dos quais estão relacionados a fls.262.

O Parecer Técnico de fls.297/338, elaborado para apuração de eventuais impactos causados na incorporação de novas áreas, sem atenção à política de planejamento urbano destaca, ainda, outras repercussões da atuação assistemática do Município:

No caso em tela, pode-se constatar que o parcelamento do solo não se deu da forma como entende-se previsto na legislação federal e municipal[...]. No entanto, a Prefeitura Municipal de Pirassununga desapropriou trecho de uma área particular para que fosse destinada à implantação de uma via pública. Tal fato beneficiou diretamente o proprietário dos imóveis originados pela abertura da via – uma vez que, em decorrência da desapropriação e da abertura da via pela municipalidade, foi possível ao proprietário parcelar um dos imóveis remanescentes por meio da modalidade desmembramento de lotes e não loteamento; deixando de assumir um conjunto de exigências legais impostas ao parcelador no ato de lotear (fls.314, grifei).

A conduta da municipalidade provoca, ainda, a perpetuação de irregularidades, constantemente "anistiadas".

Não há, também, acreditar que o requerido promova, "espontaneamente" as adequações necessárias. "Espontaneamente" entre aspas porque sequer se poderia falar em espontaneidade, ante as inúmeras tratativas do Ministério Público, sem sucesso.

No procedimento ministerial que deu origem a este feito, por exemplo, foram esgotadas todas as possibilidades de ajustamento da conduta do requerido, tendo sido elaborada, inclusive, minuta de TAC, que a municipalidade teria se recusado a assinar (fls.226/239).

Ao contrário, o que se observa é projeto de nova lei (Projeto de Lei Complementar nº 08/2019 – fls.248/249), em desrespeito ao Plano Diretor – nunca revisto – e a edição de decreto que, como bem destacou a I. Representante do Ministério Público, tem caráter precário e depende da discricionariedade do agente público.

Por essas razões, há justo receio de que, a aprovação de novos empreendimentos e intervenções urbanísticas aumente o caos urbano, em prejuízo dos habitantes de Pirassununga, com violação dos direitos difusos de pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e de garantia do bem-estar, trazidos no artigo 182, 'caput', da Constituição Federal.

Assunto **Documento "PARECER ADVOGADO PROJETOS DE LEI" - A IntraNet Câmara de Pirassununga gerou um alerta de "Inclusao" de DOCUMENTO(S)**

De IntraNet Câmara de Pirassununga
<intranet@camarapirassununga.sp.gov.br>

Para <notificacoes_vereadores@camarapirassununga.sp.gov.br>

Data 2020-03-02 11:05

Prioridade Normal



Informacoes da Leitura e Recebimento do Documento:

Data: 2020-03-02 **Hora:** 11:05:32
Nome: Secretaria Geral **Usuario:** secretaria
E-mail: secretariageral@camarapirassununga.sp.gov.br **IP Exec.:** 192.168.0.12

Informacao do Documento

Titulo: PARECER ADVOGADO PROJETOS DE LEI

Senhores Vereadores,

Atendendo ao Regimento Interno, encaminho em anexo, cópia do(s) seguinte(s) Projeto(s), acompanhado dos PARECERES JURÍDICOS emitido(s) pelo Advogado da Câmara, para conhecimento e trâmites regimentais:

- Projeto de Lei nº: 27 / 2020;
- Projeto de Lei nº: 29 / 2020;
- Projeto de Lei nº: 30 / 2020;
- Projeto de Lei nº: 31 / 2020;

Descricao: - Projeto de Lei nº: 32 / 2020;
- Projeto de Lei nº: 33 / 2020;
- Projeto de Lei nº: 35 / 2020;
- Projeto de Lei nº: 36 / 2020;
- Projeto de Lei Complementar nº 01/2020;
- Projeto de Lei Complementar nº 02/2020.

Atenciosamente,

Jeferson Ricardo Couto

Presidente

Nome: PARECERES_02_03-2020.pdf **Tipo/Formato:** application/pdf **Extensao:** pdf **Tamanho:** 88045642

AVISO LEGAL(BR)- Esta mensagem e destinada exclusivamente para a(s) pessoa(s) a quem e dirigida, podendo conter informacao confidencial e/ou legalmente privilegiada. Se voce nao for destinatario desta mensagem, desde ja fica notificado de abster-se a divulgar, copiar, distribuir, examinar ou, de qualquer forma, utilizar a informacao contida nesta mensagem, por ser ilegal tal ato. Caso voce tenha recebido esta mensagem por engano, pedimos que nos retorne este e-mail, promovendo, desde logo, a eliminacao de seu conteudo em sua base de dados, registros ou sistema de controle.

Voce recebeu essas notificacao/comunicado automatica do SITE IntraNet Câmara de Pirassununga gerado pela ocorrencia descrita acima.

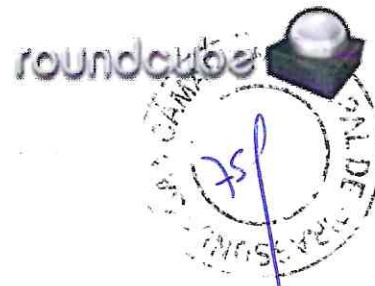
Assunto **Documento "PARECER ADVOGADO PROJETOS DE LEI" - A IntraNet Câmara de Pirassununga gerou um alerta de "Inclusao" de DOCUMENTO(S)**

De IntraNet Câmara de Pirassununga
<intranet@camarapirassununga.sp.gov.br>

Para <notificacoes_vereadores@camarapirassununga.sp.gov.br>

Data 2020-03-03 16:58

Prioridade Normal



Informacoes da Leitura e Recebimento do Documento:

Data: 2020-03-03 **Hora:** 16:58:14
Nome: Secretaria Geral **Usuario:** secretaria
E-mail: secretariageral@camarapirassununga.sp.gov.br **IP Exec.:** 192.168.0.12

Informacao do Documento

Titulo: PARECER ADVOGADO PROJETOS DE LEI

Senhores Vereadores,

Atendendo ao Regimento Interno, encaminho em anexo, cópia do(s) seguinte(s) Projeto(s), acompanhado dos PARECERES JURÍDICOS emitido(s) pelo Advogado da Câmara, para conhecimento e trâmites regimentais:

- Projeto de Lei nº: 27 / 2020;
- Projeto de Lei nº: 29 / 2020;
- Projeto de Lei nº: 30 / 2020;
- Projeto de Lei nº: 31 / 2020;
- Descricao:** - Projeto de Lei nº: 32 / 2020;
- Projeto de Lei nº: 33 / 2020;
- Projeto de Lei nº: 35 / 2020;
- Projeto de Lei nº: 36 / 2020;
- Projeto de Lei Complementar nº 01/2020;
- Projeto de Lei Complementar nº 02/2020.

Atenciosamente,

Jeferson Ricardo Couto

Presidente

Nome: PARECERES_02_03-2020.pdf **Tipo/Formato:** application/pdf **Extensao:** pdf **Tamanho:** 88045642

AVISO LEGAL(BR)- Esta mensagem e destinada exclusivamente para a(s) pessoa(s) a quem e dirigida, podendo conter informacao confidencial e/ou legalmente privilegiada. Se voce nao for destinatario desta mensagem, desde ja fica notificado de abster-se a divulgar, copiar, distribuir, examinar ou, de qualquer forma, utilizar a informacao contida nesta mensagem, por ser ilegal tal ato. Caso voce tenha recebido esta mensagem por engano, pedimos que nos retorne este e-mail, promovendo, desde logo, a eliminacao de seu conteudo em sua base de dados, registros ou sistema de controle.

Voce recebeu essas notificacao/comunicado automatica do SITE IntraNet Câmara de Pirassununga gerado pela ocorrencia descrita acima.



CÂMARA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Rua Joaquim Procópio de Araújo, 1662 - Fone/Fax: (19) 3561.2811

Estado de São Paulo

E-mail: camara@lancernet.com.br

Site: www.camarapirassununga.sp.gov.br



CÂMARA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA COMUNICADO À POPULAÇÃO

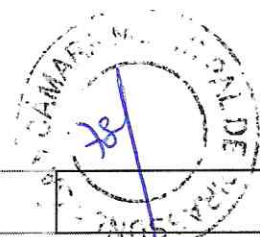
Em atenção ao artigo 37 da Constituição Federal, e § 2º do artigo 31 da Lei Orgânica, a Câmara do Município de Pirassununga, comunica que recebeu, e publica o Projeto de Lei Complementar nº 02/2020, de autoria do Prefeito Municipal, que institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pirassununga, as estratégias e ações do Plano de Mobilidade Urbana, e as normas e procedimentos para aprovação de projetos de pólos geradores de viagens (PGV) e dá outras providências, estando à disposição da população para conhecimento, nos termos do artigo 152 do Regimento Interno, cuja tramitação poderá iniciar após 20 (vinte) dias da publicação no Diário Oficial Eletrônico do Município de Pirassununga.

Pirassununga, 03 de março de 2020.

Jeferson Ricardo do Couto
Presidente



CÂMARA MUNICIPAL DE
PIRASSUNUNGA



Pesquise sobre o que você precisa no site

Menu Principal



Vitor encaminha requerimento a governador do Estado solicitando construção terceira faixa na SP-201

Trecho de nove quilômetros liga o distrito Cachoeira de Emas a Pirassununga



Comunicados



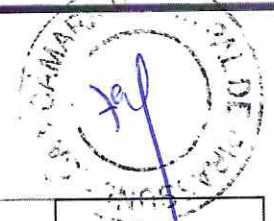
Mensagem Aditiva ao Projeto de Lei Complementar nº 13/2019 - (Dispõe sobre alteração da estrutura administrativa do Serviço de Água e Esgoto de Pirassununga-SAEP)

Projeto de Lei Complementar nº 02/2020 | Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pirassununga

Projeto de Lei Complementar nº 01/2020 | Que dispõe sobre desafetação e afetação de áreas públicas

Projeto de Lei Complementar nº 13/2019 | Alteração da estrutura administrativa do Serviço de Água e Esgoto de Pirassununga - SAEP

Legislação Municipal

**CÂMARA MUNICIPAL DE
PIRASSUNUNGA**[Menu Principal](#)

Projeto de Lei Complementar nº 02/2020 | Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pirassununga

A Câmara do Município de Pirassununga, comunica que recebeu, e publica o Projeto de Lei Complementar nº 02/2020, de autoria do Prefeito Municipal, que institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pirassununga, as estratégias e ações do Plano de Mobilidade Urbana, e as normas e procedimentos para aprovação de projetos de pólos geradores de viagens (PGV) e dá outras providências, estando à disposição da população para conhecimento.

[Clique aqui](#) e veja o comunicado e cópia do projeto!

RECEBA AS NOTÍCIAS DA CÂMARA

Cadastre-se e saiba o que acontece no Legislativo da sua cidade

NOME:

E-MAIL:

ENVIAR

[Conheça a Câmara](#)[Ordem do Dia](#)[Transparência Pública](#)[Licitações](#)



CÂMARA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA-SP

Rua Joaquim Procópio de Araújo, 1662 – Centro – Caixa Postal: 89
Fone: (19) 3561.2811 – e-mail: legislativo@camarapirassununga.sp.gov.br
sítio: www.camarapirassununga.sp.gov.br



JUNTADA

Neste ato procedo a juntada da publicação do Diário Oficial Eletrônico do Município de Pirassununga, edição nº 080, de 03 de março de 2020, do **Projeto de Lei Complementar nº 02/2020, de autoria do Prefeito Municipal, que “visa instituir a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pirassununga, as estratégias e ações do Plano de Mobilidade Urbana, e as normas e procedimentos para aprovação de projetos de pólos geradores de viagens (PGV) e dá outras providências”**, a qual por mim foi lida e conferida para contagem de prazo, conforme §2º do artigo 31 da Lei Orgânica do Município.

Pirassununga, 04 de março de 2020.


Jéssica Pereira de Godoy
Analista Legislativo Secretaria

Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 17 / 113

CÂMARA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
COMUNICADO À POPULAÇÃO

Em atenção ao artigo 37 da Constituição Federal, e § 2º do artigo 31 da Lei Orgânica, a Câmara do Município de Pirassununga, comunica que recebeu, e publica o Projeto de Lei Complementar nº 02/2020, de autoria do Prefeito Municipal, que institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pirassununga, as estratégias e ações do Plano de Mobilidade Urbana, e as normas e procedimentos para aprovação de projetos de pólos geradores de viagens (PGV) e dá outras providências, estando à disposição da população para conhecimento, nos termos do artigo 152 do Regimento Interno, cuja tramitação poderá iniciar após 20 (vinte) dias da publicação no Diário Oficial Eletrônico do Município de Pirassununga.

Pirassununga, 03 de março de 2020.

Jeferson Ricardo do Couto
Presidente

- PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 02/2020 -

"Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pirassununga, as estratégias e ações do Plano de Mobilidade Urbana, e as normas e procedimentos para aprovação de projetos de pólos geradores de viagens (PGV) e dá outras providências.".....

A CÂMARA DOS VEREADORES APROVA E O PREFEITO MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA SANCIONA E PROMULGA A SEGUINTE LEI COMPLEMENTAR:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta Lei Complementar estabelece a Política Municipal de Mobilidade do Município de Pirassununga; em conformidade com a Lei Federal nº 12.587, de 2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana); Lei Federal nº 10.257, de 2001 (Estatuto da Cidade); Lei Orgânica do Município de Pirassununga e Lei Complementar nº 69, de 2006, que dispõe sobre o Plano Diretor de Pirassununga.

CAPÍTULO II
POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE

Seção I

Princípios, Diretrizes e Objetivos da Mobilidade Urbana

Art. 2º A Política Municipal de Mobilidade Urbana tem como princípios:

- I - valorização do ser humano;
- II - sustentabilidade econômica e ambiental;
- III - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- IV - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- V - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- VI - gestão democrática da cidade e controle social;
- VII - acessibilidade universal;
- VIII - segurança nos deslocamentos das pessoas e bens;





PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

- IX - racionalidade no uso do sistema viário;
- X - diminuição da necessidade de viagens motorizadas;
- XI - redução dos impactos ambientais da mobilidade urbana;
- XII - desenvolvimento sustentável do Município, nas dimensões socioeconômica e ambiental;
- XIII - fomento à preservação ou recuperação dos espaços públicos para usos sociais e de convivência;
- XIV - promoção da integração das políticas públicas, especialmente entre a mobilidade e o planejamento urbano;
- XV - direito à informação e transparência administrativa.
- XVI - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 3º Constituem diretrizes da política de mobilidade urbana:

- I - reconhecimento da mobilidade urbana como indutora e instrumento da política de planejamento e expansão urbana;
- II - universalização do acesso ao transporte público;
- III - promoção da eficiência e da qualidade do sistema de transporte público de passageiros, garantindo a segurança e o bem-estar dos usuários;
- IV - priorização no espaço viário à circulação de pedestres, em especial às pessoas com deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida, aos ciclistas e ao transporte público de passageiros;
- V - promoção de racionalidade, fluidez e segurança na circulação de pessoas e de veículos;
- VI - garantia de segurança, conforto e acessibilidade, para as pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida, aos espaços, equipamentos e serviços urbanos;
- VII - garantia do sistema de transporte público de passageiros economicamente viável e sustentável;
- VIII - disciplinamento da circulação de veículos de carga e das operações de carga e descarga;
- IX - integração do planejamento municipal da mobilidade urbana com os sistemas federal e estadual atuantes no Município;
- X - fortalecimento institucional da gestão da mobilidade urbana;
- XI - estímulo à participação da sociedade nas políticas públicas de mobilidade urbana;
- XII - estímulo à formação e especialização de técnicos na área de mobilidade, estabelecendo e ampliando parcerias com universidades, instituições e centros de pesquisa;





Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 19 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

XIII - efetivação de programas de educação contínua para a mobilidade urbana;

XIV - disponibilização de informações, quando solicitadas, à sociedade civil, sobre os estudos, planos, projetos, normas e ações governamentais relacionadas à mobilidade urbana;

XV - divulgação das ações, estudos, planejamentos, projetos, operação, fiscalização, administração, e as demais ações governamentais referentes à mobilidade urbana;

XVI - garantir a diversidade de modos de transporte público de passageiros;

XVII - promoção de campanhas voltadas à conscientização da população sobre segurança viária e à adequação do comportamento de motoristas, ciclistas e pedestres;

XVIII - tratamento especial na inserção de pólos geradores de viagens, através da instituição de instrumentos legais que promovam a adequada acessibilidade aos empreendimentos, garantindo a mobilidade de todos os usuários, bem como o desempenho operacional seguro e eficaz dos sistemas viário e de transportes.

Art. 4º A Política Municipal de Mobilidade Urbana possui como objetivos:

I - fortalecimento e reestruturação da rede de transporte público coletivo municipal;

II - fortalecer a intermodalidade nos deslocamentos urbanos, estimulando a integração do transporte público coletivo com o transporte individual e os modais não motorizados;

III - proporcionar condições de segurança e conforto na circulação do pedestre, no que se refere à acessibilidade e à mobilidade, promovendo sua inclusão nos sistemas de circulação;

IV - integrar a rede de transporte público coletivo, propiciando mobilidade integral para a população;

V - redução de pontos de conflitos do tráfego geral nas principais vias do município, os quais geram acidentes e impedem a fluidez do trânsito;

VI - estimular o uso do transporte cicloviário;

VII - aprimorar a logística do transporte de cargas;

VIII - promover a segurança no trânsito, de modo a reduzir o número de acidentes;

IX - regulação da oferta de vagas de estacionamento, como forma de reduzir a circulação de veículos de transporte individual privado, onde for necessário para a viabilidade de padrões sustentáveis de mobilidade;



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

X - reestruturação do órgão de gestão, como forma de viabilizar a implantação deste Plano e melhorar sistematicamente a qualidade dos serviços prestados à população;

XI - adequar o sistema viário, viabilizando a articulação entre as diferentes regiões da cidade e promovendo a compatibilidade entre a característica física da via e sua função;

XII - incentivar o uso do transporte coletivo público, aumentar a velocidade, a regularidade e a confiabilidade do sistema, bem como o conforto de seus usuários;

XIII - promover campanhas de conscientização da população quanto ao uso dos sistemas municipais de circulação;

XIV - reduzir emissões de poluentes.

Art. 5º São ações estratégicas para a política de mobilidade:

I - elaborar e, no máximo, a cada 5 (cinco) anos, atualizar o planejamento estratégico da mobilidade urbana, com a efetiva participação da sociedade civil nas definições das prioridades e de todos os órgãos relacionados ao setor;

II - elaborar estudos e pesquisas, de modo contínuo para identificar demandas;

III - elaborar, no máximo, a cada 10 (dez) anos, estudos para identificar os desejos de deslocamento de pessoas e o padrão de deslocamento de veículos de carga e de serviços no Município;

IV - formular e atualizar as legislações, políticas, planos e programas de mobilidade urbana, de forma a adequá-los ao Plano Diretor de Mobilidade Urbana;

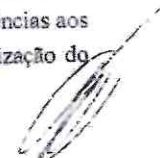
V - legitimar e democratizar o Conselho Municipal que trata do Transportes Urbanos, instituído pela Lei Orgânica do Município.

Seção II
Da Acessibilidade

Art. 6º São ações estratégicas para a política de acessibilidade:

I - elaborar e implementar políticas para a garantia da acessibilidade universal aos espaços, equipamentos e serviços urbanos;

II - implantar políticas voltadas para o atendimento às pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida, atendendo ao disposto na Lei nº 8.149, de 30 de abril de 1998, que dispõe sobre a acessibilidade das pessoas portadoras de deficiências aos edifícios de uso público, ao espaço e mobiliário urbanos no Município, com fiscalização do





Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 21 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

Conselho de Acessibilidade e Mobilidade, que deverá ser criada em até 1 ano da aprovação deste Plano.

III - cumprir o estabelecido nas normas técnicas brasileiras, nas Leis Federais nº 10.048, de 2000; e nº 10.098, de 2000; no Decreto nº 5.296, de 2004, ou nas Leis que os alterem, bem como as disposições das legislações específicas do Município e do Estado, quando couber;

IV - elaborar, em um prazo máximo de 2 (dois) anos, a partir da entrada em vigor desta Lei, um manual técnico que contemple regras e diretrizes para localização, dimensionamento, espaçamento e acessibilidade aos pontos de parada dos diversos modos de transporte;

V - elaborar, em um prazo máximo de 2 (dois) anos, a partir da entrada em vigor desta Lei, um manual técnico que contemple regras e diretrizes para a implantação e adequação dos passeios e do mobiliário urbano nas calçadas.

VI - promover a acessibilidade mediante integração de vias com as rotas acessíveis;

VII - mapear necessidades de rotas acessíveis de acordo com deslocamentos e modais;

VIII - mapear, implantar e atualizar soluções para a travessia de pedestres, com segurança, nas vias;

IX - semáforos instalados deverão contar com equipamentos sonoros, para a segurança da locomoção dos deficientes visuais.

CAPÍTULO III
TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Art. 7º São ações estratégicas do sistema de transporte municipal:

I - adequar a oferta de transporte público coletivo às demandas atuais e projetadas;

II - introduzir inovações tecnológicas viáveis e sustentáveis no sistema de transporte público, visando a uma melhor eficiência e qualidade do mesmo;

III - estabelecer uma política tarifária que garanta o amplo acesso da população ao transporte público e o equilíbrio econômico e financeiro do sistema;

IV - regulamentar as modalidades de transporte de passageiros, coletivo ou individual, legalmente instituídas, que operam no Município;

V - estabelecer uma política de racionalização dos custos operacionais e gerenciais do sistema de transporte;

VI - implementar a bilhetagem automática com integração temporal no sistema de transporte público municipal;



Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 22 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

VII - promover ações que possibilitem a integração entre as diversas modalidades do sistema de transporte;

VIII - ajustar e compatibilizar a acessibilidade ao sistema de transporte com as diretrizes e os padrões urbanos de uso e ocupação do solo definidos em Lei;

IX - considerar a bicicleta como um modo significativo de transporte no Município, inserida em planos e programas a serem desenvolvidos ou implementados;

X - promover a modernização tecnológica do sistema de comunicação do transporte coletivo visando agilizar as consultas e propiciar serviços rápidos e eficientes aos usuários;

XI - garantir serviços de manutenção periódica do pavimento asfáltico na área urbana da cidade nos corredores prioritários de transporte coletivo;

XII - garantir serviços de manutenção periódica das estradas rurais por onde circulam ônibus;

XIII - criar pontos de integração comuns no itinerário, de forma que as zonas sejam amplamente atendidas intra e externamente;

XIV - melhorar, adequar e conservar o sistema viário vicinal do município;

XV - Incentivar o uso de tecnologias veiculares que reduzam a poluição ambiental e elevem as condições de conforto e segurança dos passageiros e transeuntes.

Art. 8º A organização e prestação do serviço público de transporte coletivo compete ao Município de Pirassununga, sob forma de Concessão, tendo caráter essencial.

Art. 9º A gestão do sistema de transporte público do município será exercida pela Prefeitura Municipal, por meio da Secretaria Municipal de Planejamento.

Art. 10 A Prefeitura Municipal poderá utilizar do transporte coletivo para divulgação das campanhas educativas, principalmente de trânsito;

Art. 11 A Administração realizará pesquisas e identificação da circulação de pessoas com problemas de mobilidade, visuais, auditivos e de locomoção; e garantirá atendimento universal no transporte público coletivo incluindo pontos de paradas, cruzamentos e calçadas, implantando sinalização adequada.

Art. 12 Revisar as rotas realizando pesquisas e análises necessárias a eficiência do sistema de transporte público:

I - criar pontos de integração comuns no itinerário, de forma que as zonas sejam amplamente atendidas intra e externamente;



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

- II - reduzir o tempo de trânsito dos usuários aos seus destinos na área central, criando corredores de transporte com circulação direta aos principais polos de atração;
- III - atender aos serviços públicos existentes (escolas, serviços de saúde, etc.), considerando origem destino.

CAPÍTULO IV
CIRCULAÇÃO VIÁRIA

Art. 13 São objetivos da Circulação Viária:

- I - regulamentar o esquema de circulação e melhorar a segurança de malha viária, compatibilizando o ambiente urbano e criando um “filtro” de vias hierarquizadas expressas, arteriais, coletoras e locais que propiciem a organização de um sistema homogêneo gerando eficácia e segurança;
- II - ampliar e melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, pessoas portadoras de deficiência e crianças;
- III - dar tratamento urbanístico adequado às vias da rede estrutural e corredores de transportes, de modo a garantir a segurança dos cidadãos e a preservação do patrimônio ambiental, paisagístico e arquitetônico da cidade;
- IV - restringir o trânsito de passagem em áreas residenciais.

Art. 14 São ações estratégicas para o sistema de circulação:

- I - assegurar acessibilidade, qualidade e segurança nos deslocamentos de pessoas e mercadorias, intensificando medidas de fiscalização, operação, educação e engenharia de tráfego, dentre outras julgadas necessárias;
- II - investir na melhoria da fiscalização e do controle do tráfego;
- III - incentivar e difundir medidas de moderação de tráfego e de uso racional dos veículos motorizados;
- IV - desenvolver e adotar políticas, programas, estudos e ações, visando à redução de acidentes e da mortalidade relacionada ao trânsito;
- V - disciplinar a circulação de ciclomotores, bicicletas e veículos de propulsão humana e de tração animal;
- VI - implantar o plano de circulação de veículos de carga e serviços e as operações de carga e descarga, que deve englobar os produtos perigosos, e monitorar o sistema implantado.

CAPÍTULO V
DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE





PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

Seção I

Do Sistema de Mobilidade Urbana e das Infraestruturas

Art. 15 São ações estratégicas para o sistema viário municipal:

I - garantir o tratamento urbanístico do sistema viário, visando à segurança dos usuários e à preservação do patrimônio ambiental e arquitetônico de Pirassununga;

II - priorizar os investimentos em infraestrutura viária para a rede estrutural de transporte público de passageiros, sistema cicloviário e calçadas;

III - estabelecer mecanismos permanentes de financiamento para a conservação, melhoria e expansão da infraestrutura para os modos coletivos e os não motorizados de circulação urbana;

IV - contemplar, nos projetos de novas vias públicas e na readequação do sistema viário existente, a implantação de sistema cicloviário, conforme estudo prévio de viabilidade física e socioeconômica;

V - promover a criação de vias para pedestres e ciclistas.

Art. 16 Fica estabelecido o prolongamento de conjunto de avenidas ligando o Prolongamento da Avenida 06 de agosto a Rodovia SP 201, Prefeito Euberto Nemésio Pereira de Godoy, constando no anexo I formando anel viário do município.

Art. 17 Fica estabelecida a via marginal Rodovia SP 330, ligando Rodovia SP 225 a Estrada São Domingos PNG 10, conforme anexo I.


Art. 18 Fica estabelecida a Avenida Projetada ligando o prolongamento da Avenida 06 de Agosto ao sistema viário do Jardim Ferrarezzi, conforme anexo I.

Art. 19 O traçado das vias projetadas estabelecidas nesta Lei Complementar deve ser seguido em projetos de loteamentos e de melhoramentos públicos, em estrita consonância com as Leis de uso e ocupação do solo definidas pelo Plano Diretor e revisões posteriores.

Art. 20 Todos os loteamentos, desmembramentos e condomínios bem como edificações multifamiliares, que tenham divisa para Rodovia SP 330 Anhanguera e Rodovia SP 225 devem estabelecer via marginal conectada ao sistema viário com eficaz continuidade para as vias possíveis.

Seção II

Da Classificação e Hierarquização Viária





Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 25 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

Art. 21 As vias a serem implantadas no Perímetro Urbano assim definida em Lei Complementar devem observar os critérios de funcionalidade, hierarquia e os padrões urbanísticos estabelecidos em Lei.

Art. 22 O sistema básico de hierarquização de vias conforme Anexo II a esta Lei, compõe-se das vias conforme classificadas:

I - tipo I: anel viário perimetral: conjunto de vias e rodovias que se interligam construindo perímetro que circunda a zona urbana e ainda ligando zonas periféricas por importantes vias de circulação de veículos para evitar que o tráfego afete vias de menor escoamento.

II - tipo II: vias arteriais: ligam diferentes bairros e regiões da cidade entre si, caracterizadas por interseções em nível, geralmente controladas por semáforo, com acessibilidade às vias coletoras e locais;

III - tipo III: vias coletoras de 1º grau: recebem e distribuem o tráfego entre as vias locais e as arteriais, possibilitando o trânsito dentro do perímetro urbano municipal;

IV - tipo IV - vias coletoras de 2º grau: recebem e distribuem o tráfego entre as vias locais e as outras vias coletoras;

V - tipo V - vias locais: possibilitam a distribuição do tráfego entre si e entre as vias coletoras, com baixa fluidez destinadas apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

Seção III

Do Sistema de Mobilidade Rural

Art. 23 São objetivos do Sistema de Mobilidade Rural:

I - interligar a zona rural entre seus diferentes pontos, e estes com as vias urbanas;

II - assegurar o livre trânsito público nas áreas rurais;

III - facilitar a mobilidade de seus moradores e o escoamento de produtos em geral.

Art. 24 O sistema municipal de estradas é constituído pelas estradas existentes e pelas que forem oficializadas pela Prefeitura ou por ela planejadas, todas organicamente articuladas entre si, e tem por finalidade assegurar o livre trânsito de pessoas e cargas nas áreas rurais deste Município e proporcionar facilidades de intercâmbio e de escoamento de produtos em geral.

908



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

Art. 25 O poder executivo municipal disciplinará, em Lei Complementar específica, o sistema municipal de estradas consolidando legislação para desenvolvimento socioeconômico e da mobilidade rural, a qual estabelecerá ainda:

- I - a hierarquização e características obrigatória das vias rurais;
- II - as infrações e penalidades, bem como a atuação dos respectivos órgãos da administração municipal de acordo com suas atribuições.

Art. 26 Para efeito de aceitação e oficialização, a estrada não oficializada, dentro de estabelecimento agrícola, pecuário ou agroindustrial, para ser aberta ao trânsito público, deverá obedecer aos requisitos técnicos correspondentes à sua função no sistema municipal.

Parágrafo único. É proibido abrir para uso público quaisquer estradas ou caminhos no território municipal sem a prévia autorização da Prefeitura.

CAPÍTULO VI
DO TRANSPORTE E DO TRÂNSITO

Seção I
Da circulação de transporte de carga

Art. 27 São ações estratégicas relativas ao transporte de cargas:

- I - regulação e controle da movimentação de cargas, bens e serviços;
- II - implantar plano para monitoramento, regulação e controle da movimentação de cargas, bens e serviços;
- III - regulamentar os sistemas de autorização de obras, eventos e demais interferências no sistema viário, como também a circulação de cargas, produtos perigosos e transportes especiais.

Art. 28 O transporte de cargas deve ser realizado de forma a garantir maior agilidade no trânsito municipal com vistas a minimizar os eventuais efeitos negativos advindos da circulação de veículos incompatíveis com vias e locais específicos.

Art. 29 A Prefeitura definirá os locais e regras para carga e descarga segundo zoneamento considerando o impacto da vizinhança.

§ 1º Estabelecerá parâmetros de horários e vias com restrição à circulação de transporte de carga de médio e grande porte nos horários de pico;



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

§ 2º Sinalizar e demarcar os locais permitidos para a operação de carga e descarga, nas vias conforme estudos do monitoramento, regulação e controle da movimentação de cargas.

Art. 30 Serão definidas “rotas de caminhões” independentes umas das outras em Decreto do Executivo de acordo com características dos veículos, capacidade e dimensões, que limitarão as vias de circulação de caminhões no município.

Art. 31 A Prefeitura poderá emitir autorização aos veículos que necessitem trafegar por vias não estabelecidas como “rotas”, quando justificado a condição imprescindível.

§ 1º A respectiva autorização terá validade para conclusão do serviço;

§ 2º A autorização é vinculada a único veículo e intransferível.

Seção II
Dos Estacionamentos

Art. 32 As ações da política de estacionamento e do direito ao uso do espaço público por veículos particulares são:

I - regulamentar o Sistema de Zona Azul, definindo o modo de operação, o sistema de controle e fiscalização já que se trata de um sistema eletrônico, do modo rotativo, com restrição de tempo máximo de permanência;

II - promover o rodízio dos veículos e priorização do uso para consumidores dos serviços disponíveis, respeitando-se os critérios de acessibilidade, o tráfego de pedestres e a segurança viária;

III - implantar estacionamentos específicos para motos, carga e descarga, assim como vagas específicas para usuários especiais;

IV - criar soluções ágeis de controle e penalidade para punir infratores que persistam em estacionar em locais proibidos, como meio de coibir e, ao mesmo tempo, educar, além de gerar receita para o Município;

V - proibir o estacionamento em locais em que gera transtorno e atrapalha o fluxo dos carros;

VI - criar campanhas de sensibilização do uso de estacionamentos para a população;

VII - avaliar constantemente a eficiência do sistema de estacionamento rotativo pago denominado “Zona Azul”, incluindo além dos carros, vagas para motos, carga e descarga, assim como vagas específicas para usuários especiais;

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO
2020



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

VIII - criar bolsões de estacionamentos públicos em áreas públicas ou privadas.

Seção III
Rotas Acessíveis

Art. 33 Considera-se rota acessível o trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os ambientes externos e internos de espaços e edificações, possibilitando sua utilização de forma autônoma e segura por todas as pessoas, principalmente aquelas com deficiência e mobilidade reduzida.

Art. 34 As rotas acessíveis deverão ser planejadas e implementadas em todos os projetos e obras de edifícios públicos ou de uso coletivo no município, devendo harmonizar todos os elementos de urbanização de modo a impedir interferências em seu percurso.

§ 1º O Poder Executivo Municipal, realizará, em até 2 (dois) anos, estabelecendo por Decreto plano de rotas acessíveis com a meta anual de execução de rampas, faixas elevadas, sinalização e demais intervenções, a serem executadas ou adaptadas em logradouros públicos municipais;

§ 2º Para construção do referido plano, será realizada pesquisa identificando, quantitativo e qualitativo, as demandas das rotas acessíveis, sendo de maior prioridade acesso dos portadores de necessidades especiais aos serviços de saúde, educação e lazer;

§ 3º Serão iniciadas as obras e instalações previstas, em seguida a aprovação do plano de rotas acessíveis, em período inferior a 90 (noventa) dias.

Art. 35 Os passeios públicos municipais, dos caminhos preferenciais e regiões de grande circulação de pedestres, deverão ser incluídos no referido Plano de Rotas acessíveis.

CAPÍTULO VII
DOS ESPAÇOS PÚBLICOS, PASSEIOS, EQUIPAMENTOS E
MOBILIÁRIO URBANO

Art. 36 Todo terreno, lote, gleba e similar, situado na área urbana deverão possuir calçada, na forma:



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

I - devem ser construídas na totalidade da extensão do passeio e com largura mínima admissível que garanta faixa livre de circulação de 1,20 m (um metro e vinte centímetros);

II - devem os obstáculos aéreos, como placas, faixas, e quaisquer outros, deverão estar localizados a uma altura superior a 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros);

III - os materiais para construção, reforma ou ampliação de calçadas deverão possuir uma superfície antiderrapante, com características mecânicas de resistência, nivelamento uniforme e que propicie sua fácil substituição e manutenção;

IV - as calçadas não podem ser utilizadas para fixação de toldos ou quais outras estruturas de suporte;

V - a inclinação transversal das calçadas, passeios e vias, não poderá ser maior do que 3% (três por cento), sendo a máxima inclinação longitudinal permitida de 8,33% (oito e trinta e três centésimos por cento).

Art. 37 As calçadas que deixarem de guardar as características estabelecidas nesta Lei e em outras específicas serão identificadas para fins tributários como não construídas ou ausentes.

Art. 38 Para as Calçadas construídas anteriormente a publicação desta Lei, caberá à Secretaria Municipal de Planejamento, auxiliada pela CEOPD, aprovar modelos alternativos de calçada para passeios e vias públicas municipais, tendo em vista os critérios técnicos de acessibilidade.

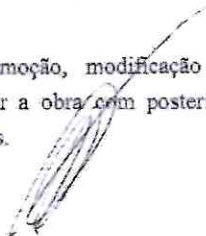
§ 1º Bem como a definição de áreas consolidadas;

§ 2º Definição de calçadas a serem recuperadas e avaliação de casos especiais ou omissos na Lei.

Art. 39 A execução, adaptação ou manutenção da calçada fica a cargo e responsabilidade do proprietário do imóvel que faz frente a esta calçada, nos termos do § 2º do art. 38, e deverá ser feita de acordo com o padrão estabelecido conforme Legislação Municipal, tendo em vista os critérios de desenho previstos nas normas técnicas de acessibilidade.

Art. 40 Lei específica estabelecerá remoção, modificação e adequação de guia rebaixada, calçada e qualquer outro elemento disposto no passeio de rota acessível e de demais calçadas, e as penalidades correspondentes.

Parágrafo único. O não cumprimento da remoção, modificação e adequação no prazo previsto em Lei, poderá o Município executar a obra com posterior cobrança dos serviços realizados além das demais penalidades previstas.





PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

Art. 41 O uso dos passeios públicos e das vias públicas por acessórios móveis, como "parklet", mesas, cadeiras, propagandas serão regulamentadas por legislação específica.

Art. 42 O uso dos passeios públicos e das vias públicas, permanente ou temporário, para tapumes, andaimes, caçambas, entulhos, materiais, máquinas e equipamentos de construção serão regidos pelo Código de Obras Municipal ou legislação edilícia específica equivalente ou regulamentar, somente se autorizado pela Administração Municipal, por meio da Secretaria Municipal de Planejamento.

§ 1º Poderá ser concedida autorização específica para obra à utilização de vias públicas levando em consideração a segurança dos pedestres e das edificações vizinhas.

§ 2º Quando houver autorização para a utilização das vias ou calçadas no decurso da obra, será indispensável à correta sinalização e demais medidas, sob pena de multa e interdição, sem prejuízo de demais medidas cabíveis.


§ 3º A obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção da obra ou do evento com ônus do empreendedor.

§ 4º Os custos com sinalização e limpeza das vias públicas correrão às expensas do proprietário da obra.

Art. 43 A instalação de equipamentos e mobiliário urbano, arborização e ajardinamento, publicidade ou elemento construtivo, sejam eles temporários ou permanentes, deverá seguir critérios de posicionamento que levem em conta o seu tamanho e impacto na circulação pelo passeio público, e só serão instalados quando o espaço restante for suficiente para o trânsito de pessoas não interferindo na faixa livre, conforme normas da ABNT e das demais referências normativas vigentes.

Art. 44 Fica proibida a instalação de componentes construtivos sob a forma de degraus, canaletas para escoamento de água, obstáculos, rampas e declives, entre outros elementos de urbanização, que possam vir a dificultar a circulação de pessoas, principalmente aquelas com deficiência e mobilidade reduzida, em passeios e calçadas de parques, praças, vias, áreas externas de edificações e demais espaços públicos ou de uso coletivo.

Parágrafo único. Os componentes construtivos e elementos de urbanização já existentes, que não possam ser imediatamente reposicionados ou adequados, a fim de garantir a faixa livre acessível, deverão ser adequadamente sinalizados de acordo com as normas técnicas vigentes.





PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

Art. 45 O ajardinamento e a arborização a serem implantados nas calçadas, as espécies adequadas e outras especificações deverão seguir as recomendações da Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Gestão Territorial.

Art. 46 Ao desenvolver o programa de arborização e rearborização, o Poder Executivo Municipal deverá, continuamente, monitorá-lo e revisá-lo, levando em conta o fluxo de pessoas e a acessibilidade em cada local de intervenção.

Parágrafo único. Os programas de arborização e rearborização devem prever a substituição individual e coletiva a fim de garantir a faixa livre acessível.

CAPÍTULO VIII
REDE CICLOVIÁRIA

Art. 47 Criação de condições adequadas à circulação de bicicletas:

I - o potencial de utilização desta modalidade pode ser introduzida ou estimulada implementando a ligação de zonas industriais a bairros residenciais com predominância de populações operárias;

II - criação de estacionamentos de curta permanência (paraciclos) nas áreas centrais e comércios de bairros, junto a instituições ou prédios públicos e nos pátios das escolas; interligando áreas residenciais aos grandes equipamentos de transportes público (terminais e corredores), principalmente na íntegra; ou pela criação de espaços destinados à circulação de bicicletas em parques e outras áreas públicas;


III - preparação do meio urbano para o atendimento de ciclistas construindo uma infraestrutura específica para utilização da bicicleta com segurança.

Art. 48 O Poder Executivo deverá implantar ações de campanhas educativas e infraestrutura física para ampliar a rede cicloviária pública e incentivar o uso deste modal pela população.

Parágrafo único. É obrigatória a implantação de bicicletários junto a Pólos Geradores de Viagens.

CAPÍTULO IX
DA APROVAÇÃO DOS PROJETOS PARA CONSTRUÇÃO DE
POLOS GERADORES DE VIAGENS - PGV

Seção I
Definição de PGV





PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

Art. 49 Para os efeitos dessa Lei Complementar a definição de Pólos Geradores de Viagens - PGV os empreendimentos em locais já existentes, constituídos por edificação ou conjunto de edificações, cujo porte e oferta de bens e serviços geram, em curto prazo, impactos significativos no ambiente urbano, essencialmente na mobilidade, demandando análises para o planejamento operacional dos sistemas e infraestruturas.

Art. 50 Para efeitos da Legislação Municipal serão considerados com a mesma definição as formas de denominações tanto Pólo Gerador de Viagens como Pólo Gerador de Trânsito e Pólo Gerador de Tráfego.

Art. 51 Todos os empreendimentos classificados como PGV estão obrigados a apresentar Estudo de Impacto de Vizinhança e relatórios específicos, que couberem ao caso, para fins de análise da concessão dos alvarás de construção e de funcionamento.

§ 1º Estudos e Relatórios de Impacto devem estar contidos em único Estudo de Impacto de Vizinhança consolidado.

§ 2º Os quais EIV's, Estudos e Relatórios, serão analisados por Comissão de Avaliação de EIV.

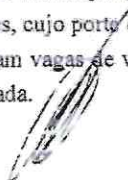
Art. 52 São competências da Comissão:

- I - avaliar os Estudos de Impacto de Vizinhança e Relatórios;
- II - avaliar se casos omissos e situações não descritas se apresentem como PGV;
- III - propor revisão e atualização de listas dos empreendimentos suscetíveis aos Relatórios e Estudos a serem apresentados;
- IV - propor revisão e atualização norma que específica o formato de apresentação dos Relatórios e Estudos;
- V - emitir termos de referência, Certidão de Diretrizes, Pareceres Técnicos para os Relatórios e Estudos.

Seção II

Das Classificações dos PGV

Art. 53 Para os efeitos dessa Lei Complementar fica estabelecida a definição de Pólos Geradores de Viagem - PGV os empreendimentos novos e as ampliações em locais já existentes, constituídos por edificação ou conjunto de edificações, cujo porte e oferta de bens e serviços geram interferências no tráfego do entorno e demandam vagas de veículos em estacionamentos ou garagens, sejam estes de iniciativa pública ou privada.





Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 33 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

Art. 54 Ficam definidas como PGV os tipos de usos e atividades são as seguintes:

I - ensino e cuidados infantis, berçário, creche, jardim, maternal e outras atividades assemelhadas;

II - ensino fundamental, ensino médio, ensino superior, faculdade, universidade e ensino supletivo;

III - outras atividades educacionais: ensino ou cursos preparatório, idiomas, informática, pós-graduação, profissionalizante e outras atividades assemelhadas;

IV - locais de reuniões como: associações, templo religioso, buffet, bingo, salão de festas e baile e outras atividades assemelhadas;

V - hospital, centro médico, clínicas de especialidades médicas, maternidade e pronto socorro, laboratórios de análises clínicas, diagnóstico por imagem, farmácias e outras atividades assemelhadas;

VI - garagens de veículos de carga ou transporte de passageiros, posto de abastecimento de veículos e outras atividades assemelhadas;

VII - práticas esportivas como: academia de ginástica, clube esportivo, escola esportiva, quadra esportiva e outras atividades assemelhadas;

VIII - agência bancária, agência de correios e outras atividades assemelhadas;

IX - locais de refeições; restaurante, lanchonete, bar ou café com entretenimento, boate, casa noturna, pizzaria, churrascaria, casa de chá e outras atividades assemelhadas;

X - supermercado, hipermercado, comércio atacadista, centro de distribuição, centro de compras, shopping center, lojas de departamento, pavilhão para feiras, exposições, feiras;

XI - indústrias;

XII - locais de lazer e cultura: casa de espetáculo, circo, teatro, parques, zoológicos, horto, cinemas, teatros, auditórios, outras atividades assemelhadas;

XIII - condomínios, conjuntos comerciais, conjuntos residenciais, outras atividades assemelhadas;

XIV - terminais rodoviários, ferroviários e aeroviários; autódromos, hipódromos;

XV - hotéis, motéis e drive-in;

XVI - atividades que operem com sistema "Drive-Thru" ou "Valet Service".

98

Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 34 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

Art. 55 Casos omissos e enquadramento de outros empreendimentos e atividades que em virtude do porte ou características possam causar prejuízos equivalentes a PGV, serão avaliados pela respectiva Comissão.

Seção III
Das licenças dos PGV

Art. 56 Plano Diretor do Município define a matéria mínima, a forma de apresentação e as diretrizes do Estudo de Impacto de Vizinhança.

Art. 57 A equipe da Comissão de Avaliação de EIV fará uma avaliação dos estudos executados e relatórios apresentados pelo empreendedor definindo quando necessário, as medidas mitigadoras a serem implantadas.

Art. 58 Será emitida a Certidão de Diretrizes ou Parecer Técnico a respeito da implantação do PGV em análise, que orientará a adequação do projeto do empreendimento.

Parágrafo único. Quando devidos, os condicionantes, dentre os quais se incluem as medidas mitigadoras que o empreendedor deverá implantar para reparar, atenuar, controlar ou eliminar os impactos gerados pelo empreendimento ou para compensar os prejuízos não mitigáveis que são causados pela implantação do PGV.

Art. 59 Para o caso de necessidade de melhorias viárias, mobilidade e estruturais como medida mitigadora será celebrado entre o empreendedor e o município, um Termo de Compromisso e o Cronograma de Obras Viárias.

Art. 60 Os pedidos de aprovações de projetos de Construção, Reforma, Mudança de Uso e Regularização de PGV somente serão aprovadas mediante a Certidão de Diretrizes e do Termo de Compromisso e Cronograma de Obras.

Parágrafo único. A concessão de "Habite-se" e "Licença de Funcionamento" dos PGV é condicionada à execução das medidas mitigadoras previstas na Certidão de Diretrizes e do Termo de Recebimento de Obras.

Art. 61 A Secretaria Municipal de Planejamento ficará responsável pelo acompanhamento da implantação das medidas mitigadoras aprovadas e, quando finalizados os trabalhos, deverá expedir Termo de Recebimento.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

Parágrafo único. Quando essas medidas se tratarem de intervenções no sistema viário estará como responsável a Secretaria Municipal de Segurança Pública.

CAPÍTULO X
DO ACOMPANHAMENTO E REVISÃO PERIÓDICA DO PLANMOB

Seção I
Organização para Gestão

Art. 62 A Prefeitura Municipal, por meio de suas Secretarias Municipais, dentro de suas competências, manterá canais de informação e de comunicação com os cidadãos de forma permanente, para promover a transparência da gestão, divulgar os serviços prestados, facilitar a participação social e democratizar acesso às informações.

Art. 63 A Prefeitura manterá programas contínuos de educação para trânsito, mobilidade e acessibilidade, os quais servirão como instrumento de gestão desta.

Art. 64 A Comissão Especial de Organização do Plano Diretor (CEOPD) estabelecida por Decreto terá caráter permanente, sendo composta por 7 (sete) membros distribuídos entre 4 (quatro) do Poder Público e 3 (três) da Sociedade Civil.


Art. 65 Cabe a CEOPD a coordenação e gerenciamento das revisões do PlanMob e do PDM, bem como de seus respectivos instrumentos.

Art. 66 O monitoramento da implementação do PlanMob, no que toca à operacionalização das estratégias nele previstas e aos seus resultados em relação às metas de curto, médio e longo prazo, em Secretaria Municipal de Planejamento.

Art. 67 A Secretaria Municipal de Planejamento manterá consolidado as informações das diversas áreas abrangidas pela mobilidade urbana.

Seção II
Da implementação do Plano de Mobilidade

Art. 68 O Programa de Implementação do Plano de Mobilidade de Pirassununga terá as seguintes estratégias gerais para o período de 2020/2030:





PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

I - promover a revisão da Legislação Municipal no tocante à política tarifária do sistema de transporte público coletivo, com o objetivo de garantir ampliação do número de usuários, a modicidade tarifária e equidade no acesso aos serviços;

II - promover a integração física e tarifária do sistema de transporte público coletivo, através de mecanismos do tipo "bilhete único", ampliando a acessibilidade e a mobilidade dos usuários com menor custo para os mesmos;

III - promover a modernização tecnológica do sistema de planejamento, controle, monitoramento e de comunicação do sistema de transporte público coletivo do Município, visando propiciar serviços rápidos e eficientes aos usuários;

IV - providenciar a pavimentação de todos os itinerários de transporte público coletivo, como forma de aperfeiçoar os tempos de viagem das linhas, a qualidade do serviço prestado aos usuários e a manutenção da frota em operação;

V - promover a ampliação de calçadas nos corredores e itinerários de transporte público coletivo para usuários e pedestres;

VI - promover a adequação das características físicas das vias, para que funcionem de acordo com o volume e tipo de tráfego e a hierarquia viária, adotando-se medidas adequadas de sinalização vertical e horizontal, semaforização, restrições de horários e usos, dispositivos de retorno, regulamentação e restrição de estacionamentos e otimização dos movimentos permitidos em cruzamentos;

VII - promover a sinalização e dispositivos físicos adequados para garantir a segurança dos pedestres, em especial nas vias arteriais e na área central;

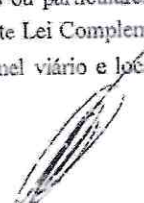
VIII - promover a implantação da rede cicloviária, conforme anexo III da presente Lei Complementar;

IX - disciplinar o tráfego de caminhões, de acordo com os tipos de vias e usos previstos;

X - disciplinar as diretrizes e critérios para projetos de vias públicas, no âmbito do território municipal, em estrita conformidade com as diretrizes viárias contidas nesta Lei Complementar;

XI - promover a modernização tecnológica do sistema de planejamento, controle, monitoramento e de comunicação do sistema de transporte público coletivo do Município, visando propiciar serviços rápidos e eficientes aos usuários;

XII - Disciplinar aos empreendimentos particulares, como loteamentos, condomínios, desmembramentos e demais formas de parcelamento do solo, que resultem na implantação, ampliação, modificação ou alterações de vias públicas ou particulares, para que sejam respeitados os princípios, as diretrizes e os objetivos da presente Lei Complementar, bem como seguir as determinações para o traçado das vias projetadas, anel viário e localização de lotes conforme respectivo Decreto Municipal.





PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

Seção III
Da Revisão

Art. 69 O PlanMob e de seus instrumentos serão revisados com periodicidade máxima de 5 (cinco) anos e serão realizadas conjuntamente com o processo de revisão do Plano Diretor de Pirassununga, incluindo ampla participação da população, nos termos da legislação urbanística em vigor.

Art. 70 As revisões do PlanMob e do PDM, bem como de seus respectivos instrumentos, serão coordenadas e geridas pela Secretaria Municipal de Planejamento, por meio da CEOPD, as quais garantirão, na forma da Lei, a ampla participação popular.

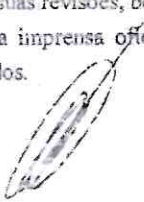
Art. 71 As revisões do Plano de Mobilidade e seus instrumentos deverão contemplar, além de demais análises estabelecidas na legislação:

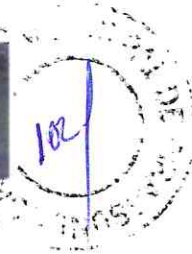
- I - análise da situação da mobilidade urbana em relação aos modos, aos serviços e a infraestrutura de transporte, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos, incluindo a avaliação do progresso de indicadores de desempenho a serem definidos;
- II - avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, que deverá considerar horizontes de curto, médio e longo prazo;
- III - análise das novas tecnologias de mobilidade e dos seus impactos na cidade.

Art. 72 O Plano de Mobilidade do Município poderá sofrer alterações, na forma que segue:

- I - revisões extraordinárias, motivadas por fatores futuros, condições ou situações específicas, devidamente comprovadas e justificadas, que afetem a mobilidade urbana;
- II - atualizações, motivadas a partir da análise da avaliação de indicadores de desempenho e relatórios de balanços relativos à implantação do Plano de Mobilidade Urbana e seus resultados.

Art. 73 O Plano de Mobilidade Urbana e suas revisões, bem como os seus instrumentos de regulamentação, deverão ser divulgadas pela imprensa oficial local e pela internet com vistas a garantir a informação a todos os interessados.





Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 38 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

Art. 74 Os estudos técnicos que estabelecem a nova estrutura de mobilidade urbana, bem como a avaliação econômica e o plano de implantação, gestão e monitoramento serão regulamentados por ato normativo específico.

Seção IV
Financiamento do Sistema

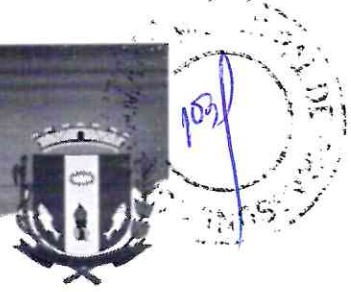
Art. 75 Os recursos para implementação dos programas, projetos e ações previstos neste Plano terão origem no orçamento municipal, nos repasses estaduais e federais, recursos obtidos a fundo perdido, e ainda por meio de parcerias público-privadas na forma da Lei.

CAPÍTULO XI
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 76 Fica o Poder Executivo autorizado a regulamentar, no que couber, a presente Lei Complementar.

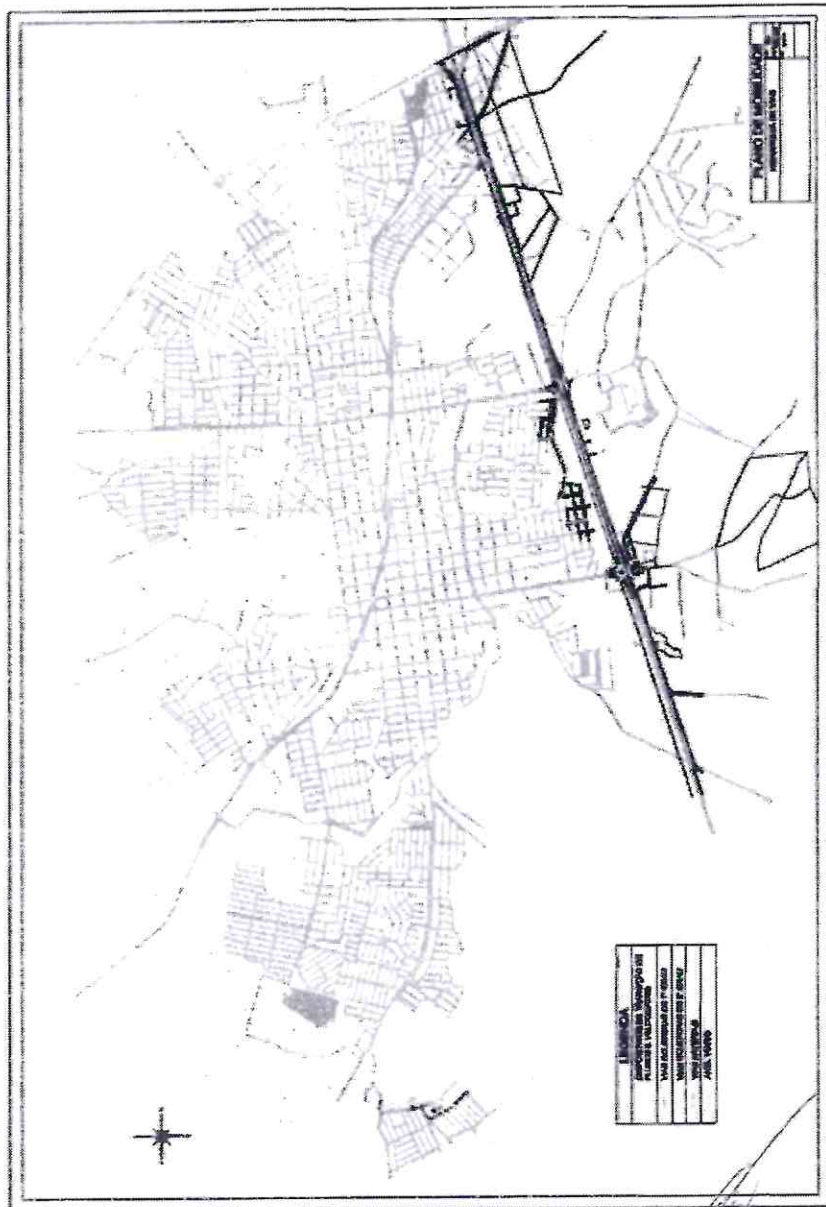
Art. 77 Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.
Pirassununga, 3 de fevereiro de 2020.

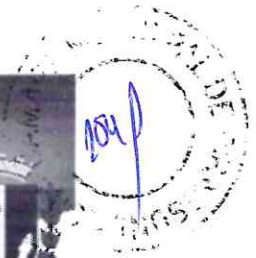

- ADEMIR ALVES LINDO -
Prefeito Municipal



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

ANEXO I - HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA





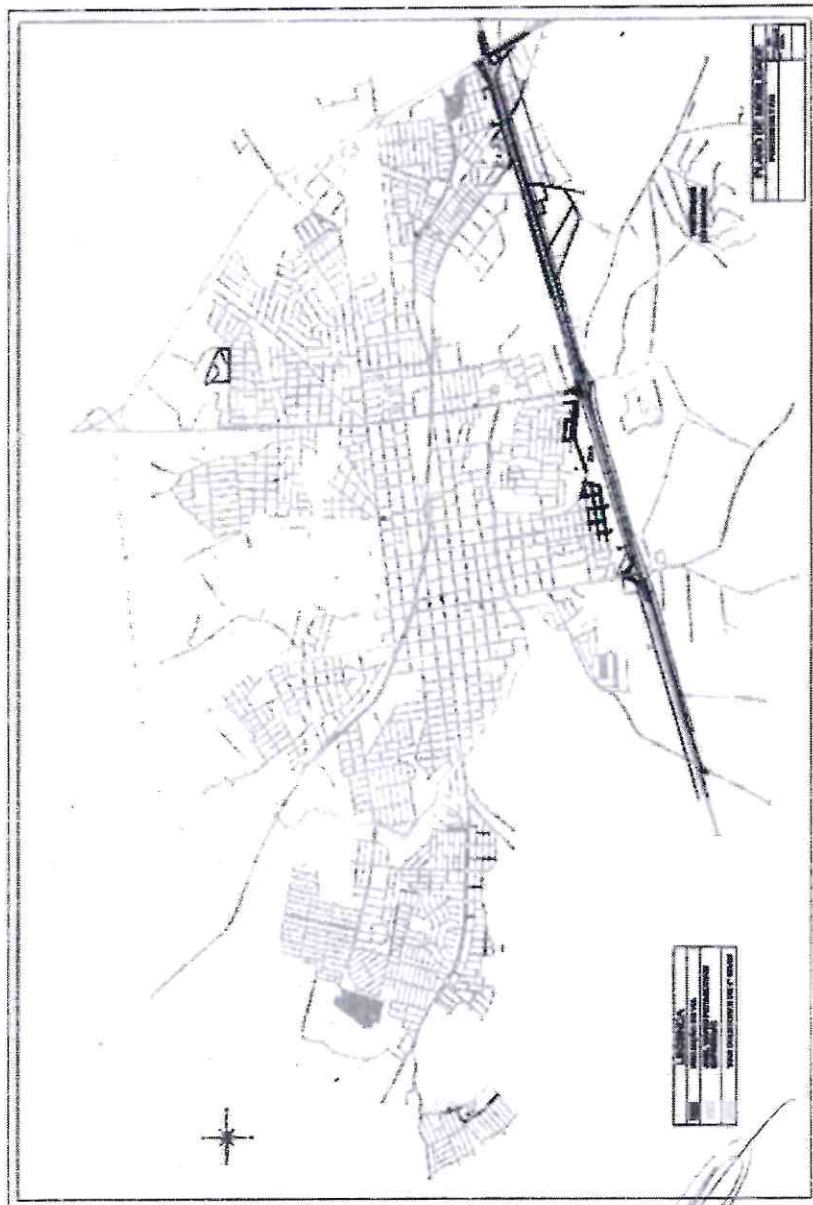
Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 40 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

ANEXO II - VIAS PROJETADAS



Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 41 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

“ JUSTIFICATIVA ”

Excelentíssimo Presidente:

Excelentíssimos Vereadores:

Encaminhamos para apreciação dos nobres Vereadores que constituem essa Casa de Leis, projeto de lei complementar que visa instituir a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pirassununga, as estratégias e ações do Plano de Mobilidade Urbana, e as normas e procedimentos para aprovação de projetos de pólos geradores de viagens (PGV) e dá outras providências.

A Lei Federal 12.587, de 2012 que estabelece as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, determina aos municípios a tarefa de planejar e executar a política de mobilidade urbana. O planejamento urbano, já estabelecido como diretriz pelo Estatuto da Cidade, Lei Federal 10.257, de 2001, é instrumento fundamental necessário para o crescimento sustentável das cidades brasileiras.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana impõe aos municípios com população acima de 20 mil habitantes, além de outros, elaborarem e apresentarem seus respectivos plano de mobilidade urbana, com a intenção de planejar o crescimento das cidades de forma ordenada. Impõe ainda o estabelecimento das diretrizes a serem seguidas pelos municípios determinando que as políticas de mobilidade priorizem o modo de transporte não motorizado e os serviços de transporte público coletivo.

Desta forma, além da obrigação legal imposta ao Município, precisamos olhar para a nossa cidade de Pirassununga com o objetivo de adequá-la ao futuro, prevendo situações e buscando soluções a curto e longo prazo para transformá-la cada vez mais em lugar melhor para se viver.

Atendendo a Legislação Federal é instrumentalizado por meio do presente Projeto de Lei Complementar estabelecendo a Política Municipal de Mobilidade de Pirassununga, em conformidade com as legislações supra mencionadas, bem como a Lei Orgânica do Município c.c. as disposições da Lei Complementar nº 69, de 2006 - o Plano Diretor de Pirassununga.

Isso posto, o Executivo Municipal solicita autorização legislativa a fim de conferir legitimidade a presente propositura.

Pirassununga, 3 de fevereiro de 2020.


- ADEMIR ALVES LINDO -
Prefeito Municipal



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**

1.1 APRESENTAÇÃO

Este plano será instrumentalizado por meio de Lei Complementar a qual estabelecerá a Política Municipal de Mobilidade Urbana do Município de Pirassununga; em conformidade com a Lei Federal nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana); Lei Federal nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade); Lei Orgânica do Município de Pirassununga e Lei Complementar nº 69/2006, que dispõe sobre o Plano Diretor de Pirassununga.

Plano de Mobilidade do Município é instituído por Lei Complementar a qual é o instrumento de planejamento e de gestão da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pirassununga, vez que compete aos municípios o seu planejamento, execução e avaliação. Tem por finalidade orientar as ações do Município no que se referem aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte, que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, com vistas a atender às necessidades atuais e futuras da mobilidade em Pirassununga para os próximos 10 (dez) anos.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**

2 CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO

2.1. HISTÓRIA

As terras onde hoje se situa o município eram habitadas por índios de língua tupi que denominavam o atual distrito de Cachoeira de Emas como Pirassununga, que significa "peixes barulhentos" ou "barulho dos peixes", através da junção dos termos pirá ("peixe") e sunung ("fazer barulho"). O nome é uma referência ao fenômeno da piracema: todos os anos, em dezembro, os peixes (principalmente curimatás) sobem o Rio Mogi Guaçu para a desova e, no esforço para nadar contra a correnteza, emitem sons semelhantes ao de roncões.

O grande nome da cidade, como empreendedor, administrador e político (da confiança do presidente Getúlio Vargas), exemplo de humanidade, até a metade do século XX, foi o Sr. Dr. Fernando Costa. Ele foi responsável, direta ou indiretamente, pela vinda das mais importantes e históricas instituições da cidade, como: Academia da Força Aérea, 13º Regimento de Cavalaria Mecanizado, Universidade de São Paulo, Instituto de Educação Estadual Pirassununga (atual Escola Estadual Pirassununga), Centro Nacional de Pesquisa e Conservação de Peixes Continentais etc. Todas essas instituições provocaram, a partir da metade da década de 1950, um ciclo de crescimento populacional e econômico que perdurou até o início da década de 1980. A partir de então, o ritmo de crescimento populacional e econômico da cidade perdeu fôlego, fato este que é comprovado em relação as demais cidades da região. Tal estagnação deveu-se, sobretudo, ao fruto da combinação entre a falta de investimentos em distritos industriais, a ausência de qualificação de mão de obra (cursos técnicos, universidades) e as desavenças políticas e na total falta de visão de crescimento e de empreendedorismo de seus administradores.

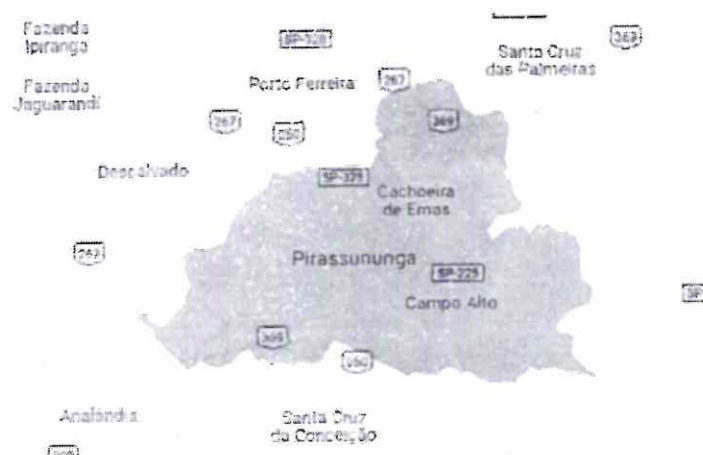
A partir do início do século XXI, porém, a cidade passou a receber importantes investimentos (públicos e privados), no ensino superior (novos cursos na USP, novas faculdades privadas), na indústria (expansão do setor sucroalcooleiro, com a criação e ampliação de usinas de açúcar e álcool, além de novos distritos/polos industriais, que ajudaram a atrair novas empresas), no setor de serviços (novas cadeias de varejo), e na construção civil (principalmente, na verticalização da cidade), os quais, possibilitaram uma retomada suave no ciclo de crescimento econômico que perdura até os dias atuais.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**

2.2. DADOS GERAIS

Pirassununga é um município brasileiro do estado de São Paulo. Localiza-se a uma latitude 21°59'46" Sul e a uma longitude 47°25'33" Oeste, estando a uma altitude de 627 metros.



Fonte: Atlasbrasil 08 de Julho de 2019

Seus limites de município se dão com as cidades de Santa Cruz das Palmeiras, Leme, Porto Ferreira, Santa Cruz da Conceição, Analândia, Aguié e Descalvado.

Suas principais vias de acesso da Cidade são SP-330 Rodovia Anhanguera, SP-225 Rodovia Deputado Ciro Albuquerque (trecho de Aguié a Pirassununga) e Rodovia Deputado Rogê Ferreira (trecho de Pirassununga a Itirapina) e SP-201 - Rodovia Prefeito Euberto Nemésio Pereira de Godoy.

Na cidade, encontram-se sediados os seguintes órgãos e instituições: a Academia da Força Aérea, onde são formados oficiais dos quadros de infantaria, intendência e aviação, todos de carreira e futuros oficiais da Força Aérea Brasileira; a Universidade de São Paulo, com a Faculdade de Zootecnia e Engenharia de Alimentos; o Forte Anhanguera, que abriga o 13º Regimento de Cavalaria Mecanizado do Exército Brasileiro; o Centro Nacional de Pesquisa e Conservação de Peixes Continentais, ligado ao Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade; uma Unidade de Pesquisa e Desenvolvimento (o antigo Laboratório de Peixes Fluviais Doutor Pedro de Azevedo), do Polo Centro Leste da Agência Paulista de Tecnologia dos Agronegócios da Secretaria de Agricultura e Abastecimento de São Paulo; o Distrito de Cachoeira de Emas, importante recanto turístico do Nordeste Paulista, onde existem restaurantes especializados na culinária com peixe, atraindo milhares de turistas aos finais de semana e feriados e a Residência de Conservação do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico

Perímetro Urbano



Fonte: Datageo 08 de Julho de 2019

Evolução populacional

Conforme estudo realizado pelo IBGE no ano de 2010 foi constatado um censo populacional de 70.081 mil habitantes no município de Pirassununga com uma evolução populacional de 75.930 para o ano de 2018

POPULAÇÃO	
População estimada [2018]	75.930 pessoas
População no último censo [2010]	70.081 pessoas
Densidade demográfica [2010]	96,38 hab/km ²

Fonte: IBGE 08 de Julho de 2019



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
 Estado de São Paulo
**Secretaria Municipal de Planejamento e
 Desenvolvimento Econômico**

Área (Em km ²) - 2019		População - 2019	
Município	727,12	Município	73.366
RG	2.941,15	RG	676.441
RA	27.093,40	RA	6.800.227
Estado	248.219,63	Estado	44.314.930

Densidade Demográfica (Habitantes/km ²) - 2019		Taxa Geométrica de Crescimento Anual da População - 2010/2019 (Em % a.a.) - 2019	
Município	100,90	Município	0,52
RG	229,99	RG	0,86
RA	253,94	RA	1,09
Estado	178,53	Estado	0,81

Grau de Urbanização (Em %) - 2019		Índice de Envelhecimento (Em %) - 2019	
Município	93,49	Município	104,19
RG	96,35	RG	87,02
RA	95,88	RA	83,87
Estado	96,47	Estado	78,13

	1991	2000	2010
Esperança de vida ao nascer	69,5	74,0	78,0
Mortalidade infantil	24,3	16,2	10,4
Mortalidade até 5 anos de idade	27,5	18,8	12,1
Taxa de fecundidade total	2,5	2,4	1,7

Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 47 / 113

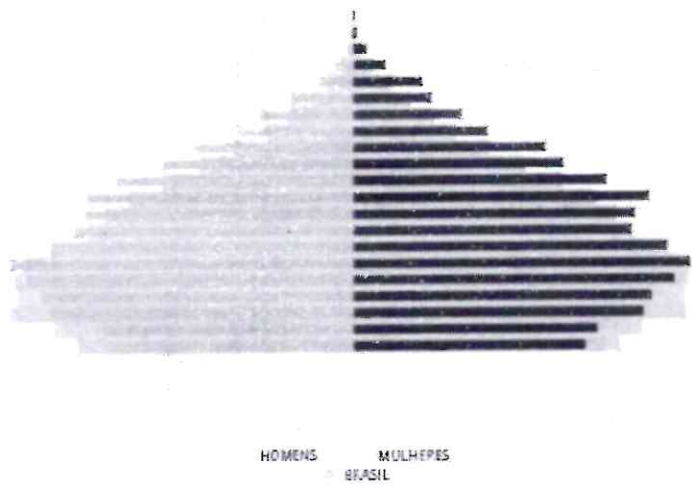


PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
 Estado de São Paulo
**Secretaria Municipal de Planejamento e
 Desenvolvimento Econômico**

Fonte : IBGE 08 de Julho de 2019

Pirâmide Etária - 2010

- 100 ou mais
- 95 a 99
- 90 a 94
- 85 a 89
- 80 a 84
- 75 a 79
- 70 a 74
- 65 a 69
- 60 a 64
- 55 a 59
- 50 a 54
- 45 a 49
- 40 a 44
- 35 a 39
- 30 a 34
- 25 a 29
- 20 a 24
- 15 a 19
- 10 a 14
- 5 a 9
- 0 a 4



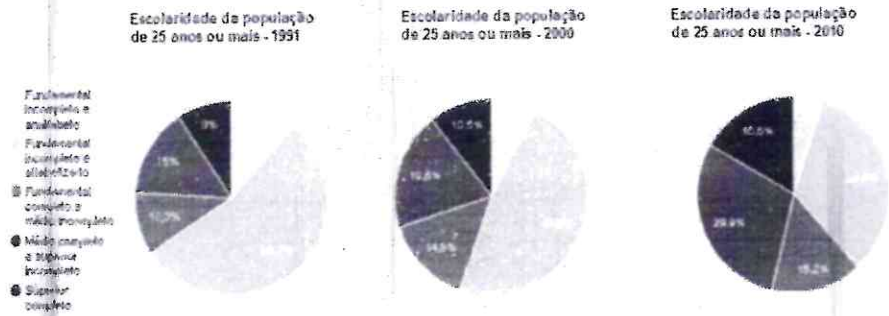
Fonte: IBGE 08 de Julho de 2019

Características por Escolaridade

Em 2010, considerando-se a população municipal de 25 anos ou mais de idade, 4,81% eram analfabetos, 61,55% tinham o ensino fundamental completo, 46,37% possuíam o ensino médio completo e 16,52%, o superior completo



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
 Estado de São Paulo
Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico



Fonte: Atlasbrasil 08 de Julho de 2019

Taxa de Analfabetismo da População de 15 Anos e Mais - Censo Demográfico (Em %) - 2010

Município	4,04
RG	4,84
RA	4,30
Estado	4,33

População de 18 a 24 Anos com pelo Menos Ensino Médio Completo - Censo Demográfico (Em %) - 2010

Município	60,97
RG	...
RA	58,40
Estado	57,89

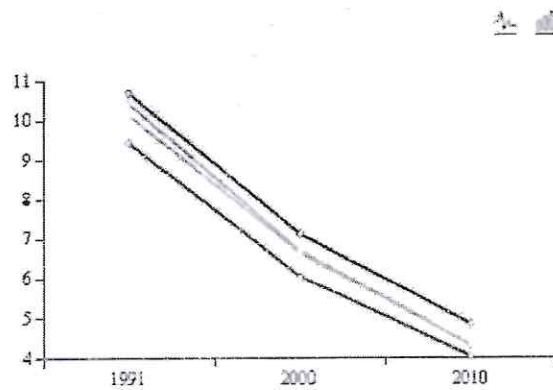
Fonte: IBGE 08 de Julho de 2019

113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**

1 Taxa de Analfabetismo da População de 15 Anos e Mais - Censo Demográfico (Em %) - 1991/2000/2010



—○— Pirassununga —○— Região de Governo de Limeira
—○— Região Administrativa de Campinas —○— Total do Estado de São Paulo

Fonte: IBGE 08 de Julho de 2019



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
 Estado de São Paulo
**Secretaria Municipal de Planejamento e
 Desenvolvimento Econômico**

Características por Faixa Econômica

A renda per capita média de Pirassununga cresceu 59,91% nas últimas duas décadas, passando de R\$ 679,27, em 1991, para R\$ 789,94, em 2000, e para R\$ 1.086,22, em 2010. Isso equivale a uma taxa média anual de crescimento nesse período de 2,50%. A taxa média anual de crescimento foi de 1,69%, entre 1991 e 2000, e 3,24%, entre 2000 e 2010. A proporção de pessoas pobres, ou seja, com renda domiciliar per capita inferior a R\$ 140,00 (a preços de agosto de 2010), passou de 9,05%, em 1991, para 6,90%, em 2000, e para 3,16%, em 2010. A evolução da desigualdade de renda nesses dois períodos pode ser descrita através do Índice de Gini, que passou de 0,54, em 1991, para 0,51, em 2000, e para 0,51, em 2010.

Renda, Pobreza e Desigualdade - Município - Pirassununga - SP

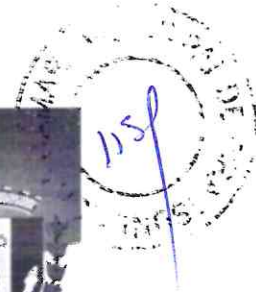
	1991	2000	2010
Renda per capita	679,27	789,94	1.086,22
% de extremamente pobres	2,05	1,24	0,43
% de pobres	9,05	6,90	3,16
Índice de Gini	0,54	0,51	0,51

Fonte: PNUD, Ipea e FJP

Em uma pesquisa feita pelo IBGE, foi relatado que a maioria da população de Pirassununga sobrevive em média com dois salários mínimos

Classe de rendimento		
Sem rendimento	63	peçoas
Mais de 1/8 a 1/4 de salário mínimo	112	peçoas
Mais de 1/4 a 1/2 salário mínimo	294	peçoas
Mais de 1/2 a 1 salário mínimo	1.170	peçoas
Mais de 1 a 2 salários mínimos	1.170	peçoas
Mais de 2 a 3 salários mínimos	228	peçoas
Mais de 3 a 5 salários mínimos	114	peçoas
Mais de 5 a 10 salários mínimos	10	peçoas
Mais de 10 salários mínimos	31	peçoas

Fonte: IBGE 08 de Julho de 2019



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico

Participação nas Exportações do Estado (Em %) - 2017		Participação da Agropecuária no Total do Valor Adicionado (Em %) - 2016	
Município	0,074575	Município	4,02
RG	1,365984	RG	2,34
RA	17,520661	RA	2,00
Estado	100,000000	Estado	2,08

Participação da Indústria no Total do Valor Adicionado (Em %) - 2016		Participação dos Serviços no Total do Valor Adicionado (Em %) - 2016	
Município	22,12	Município	73,86
RG	28,74	RG	68,92
RA	30,27	RA	67,73
Estado	21,41	Estado	76,51

PIB (Em mil reais correntes) - 2016		PIB per Capita (Em reais correntes) - 2016	
Município	2.474.550,70	Município	34.199,66
RG	25.677.296,04	RG	38.046,78
RA	353.265.003,83	RA	52.804,33
Estado	2.038.004.931,13	Estado	47.003,04

Participação no PIB do Estado (Em %) - 2016	
Município	0,121420
RG	1,259923
RA	17,333864
Estado	100,000000

Fonte: IBGE 08 de Julho de 2019

Características do IDH

Entre 2000 e 2010

O IDHM passou de 0,715 em 2000 para 0,801 em 2010 - uma taxa de crescimento de 12,03%. O hiato de desenvolvimento humano, ou seja, a distância entre o IDHM do município e o limite máximo do índice, que é 1, foi reduzido em 69,82% entre 2000 e 2010. Nesse período, a dimensão



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
 Estado de São Paulo
**Secretaria Municipal de Planejamento e
 Desenvolvimento Econômico**

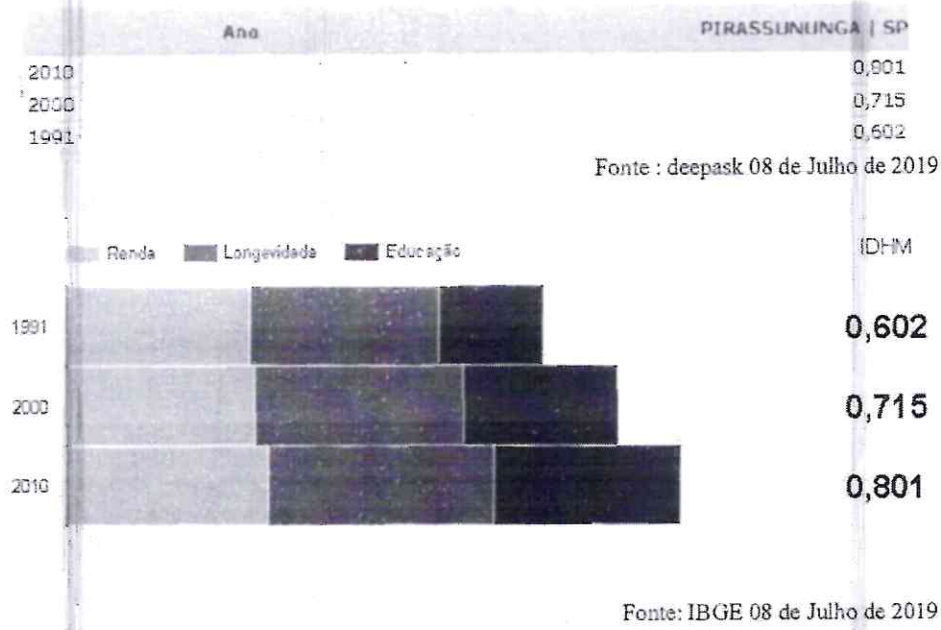
cujo índice mais cresceu em termos absolutos foi Educação (com crescimento de 0,129), seguida por Longevidade e por Renda.

Entre 1991 e 2000

O IDHM passou de 0,602 em 1991 para 0,715 em 2000 - uma taxa de crescimento de 18,77%. O hiato de desenvolvimento humano foi reduzido em 71,61% entre 1991 e 2000. Nesse período, a dimensão cujo índice mais cresceu em termos absolutos foi Educação (com crescimento de 0,195), seguida por Longevidade e por Renda.

Entre 1991 e 2010

De 1991 a 2010, o IDHM do município passou de 0,602, em 1991, para 0,801, em 2010, enquanto o IDHM da Unidade Federativa (UF) passou de 0,578 para 0,783. Isso implica em uma taxa de crescimento de 33,06% para o município e 35% para a UF; e em uma taxa de redução do hiato de desenvolvimento humano de 50,00% para o município e 53,85% para a UF. No município, a dimensão cujo índice mais cresceu em termos absolutos foi Educação (com crescimento de 0,324), seguida por Longevidade e por Renda. Na UF, por sua vez, a dimensão cujo índice mais cresceu em termos absolutos foi Educação (com crescimento de 0,358), seguida por Longevidade e por Renda.



<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/pirassununga/panorama>

Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 53 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**

<http://www.dcepask.com/goes?page=pirassununga/SP-Veja-o-IDH-Municipal--indice-de-desenvolvimento-humano--do-seu-municipio>

http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_mv/pirassununga_sp

<http://datageo.ambiente.sp.gov.br/app/?ctx=DATAGEO>

118

Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

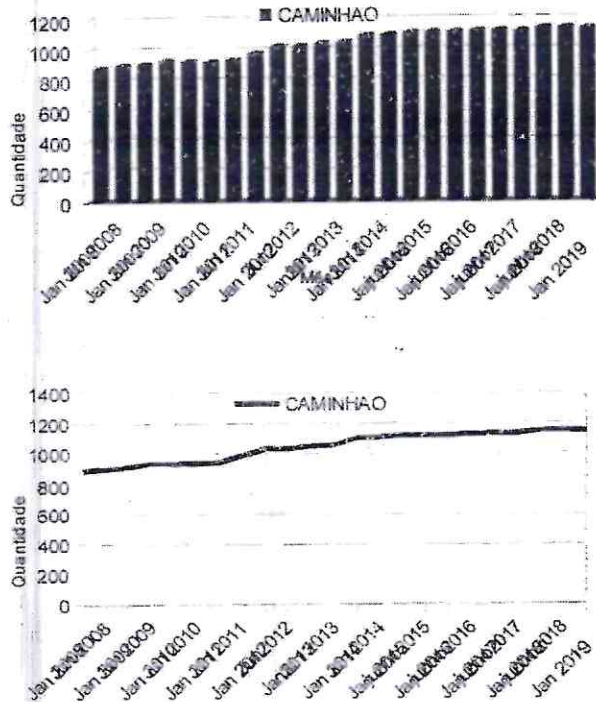
Página 54 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
 Estado de São Paulo
 Secretaria Municipal de Planejamento e
 Desenvolvimento Econômico

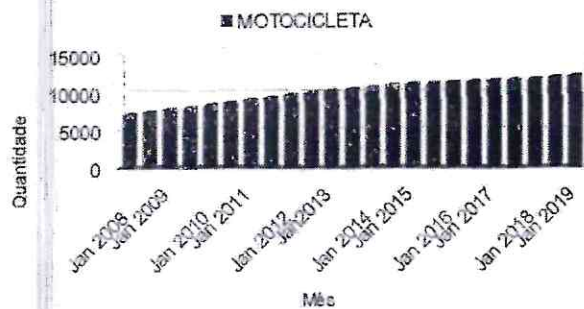
FROTA DE VEÍCULOS

Evolução Quantitativa CAMINHÕES no período de Jan. 2008 à Jan. 2019



FONTE: Denatran

Evolução Quantitativa MOTOCICLETAS no período de Jan. 2008 à Jan. 2019



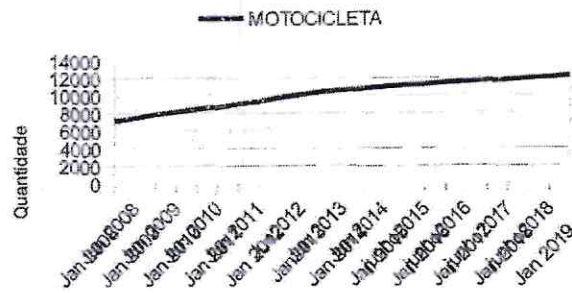
1191

Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 55 / 113



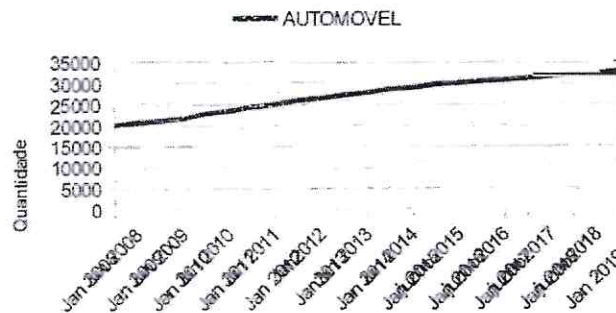
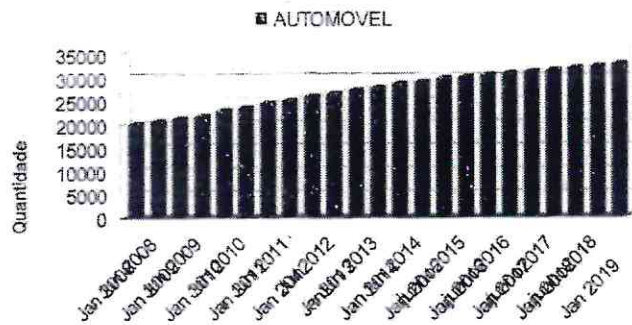
PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
 Estado de São Paulo
 Secretaria Municipal de Planejamento e
 Desenvolvimento Econômico



FONTE: Denatran

Quantitativo AUTOMÓVEIS no período de Jan. 2008 à Jan. 2019

Evolução



FONTE: Denatran

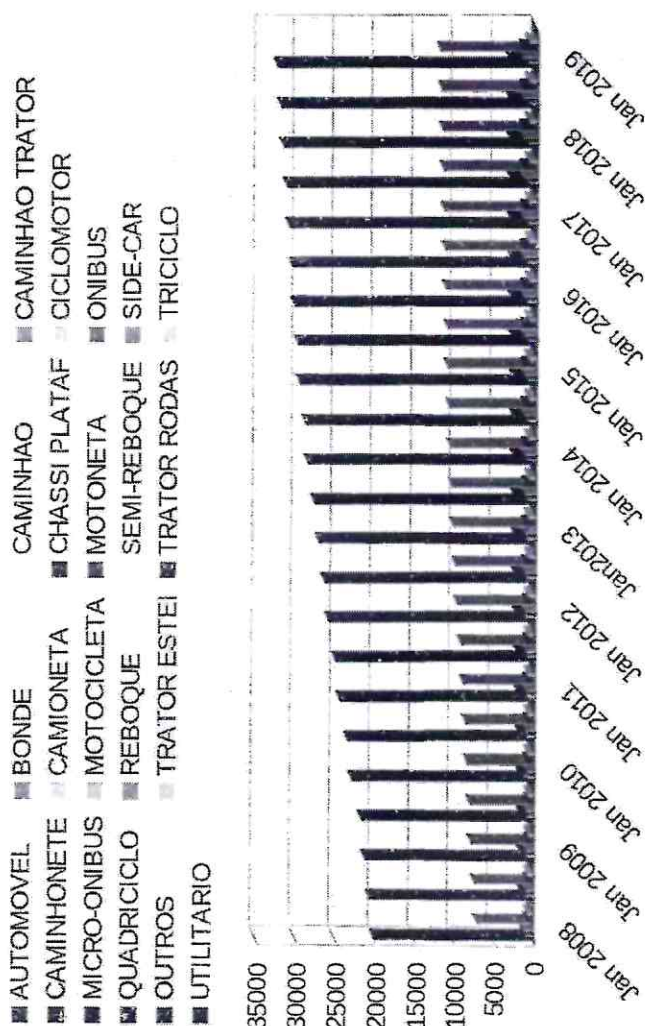
Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 56 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
 Estado de São Paulo
 Secretaria Municipal de Planejamento e
 Desenvolvimento Econômico

EVOLUÇÃO total de veículos
 no período de Jan. 2008 à Jan. 2019



FONTE: Benafan

Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 57 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**

3. HISTÓRICO DE ATIVIDADES E METODOLOGIA

O Plano de Mobilidade Urbana teve início com o protocolo administrativo nº 1167/2016 quando a Prefeitura de Pirassununga, iniciou os estudos, desde os levantamentos de informações, a caracterização da mobilidade municipal,

Dando início aos processos de diagnóstico, com Audiência Pública: Diagnóstico da situação existente e os problemas de mobilidade urbana do município nos aspectos de sistema de circulação (pedestres, ciclistas, veículos privados e cargas);

E já compondo as gerais diretrizes, estratégias e metas a serem implementadas em consonância com a legislação municipal.

No ano de 2017, a Secretaria de Planejamento revisaram o material optaram por realizar nova audiência pública, propondo a sua continuidade com prazos de revisão das alternativas iniciais.

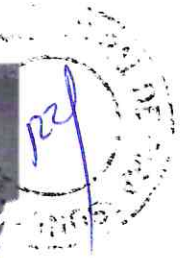
Em 2017 a Comissão Especial de Organização do Plano Diretor, criada no Decreto 6837/2017 estabelecendo sua câmara técnica de mobilidade, segue avaliando diagnósticos e propostas para os pontos críticos no sistema viário, alternativas de circulação na área central, operação do transporte público coletivo, circulação dos pedestres; As atividades realizadas envolveram, reuniões com a equipe da Comissão, Equipes Técnicas da Secretaria de Planejamento.

As atividades realizadas envolveram, reuniões com a equipe operacional da empresa de transporte coletivo municipal e a equipe técnica da Secretaria de Planejamento, gerando a segunda Audiência Pública com proposta de tratar da situação existente e os problemas de mobilidade urbana do município nos aspectos de estrutura urbana, transporte público coletivo. Ocorrida em 10 de abril de 2017, sendo assunto do protocolo administrativo 812/2017

Assim, superadas todas as etapas, apresenta-se o presente relatório final e a minuta do projeto de lei Para ser enviado para a análise e autorização legislativa.

Os principais desafios para a mobilidade urbana em Pirassununga podem ser resumidos em:

- Reduzir os pontos de conflitos do trânsito, com conseqüente redução de acidentes e aumento de fluidez
- Qualificar os espaços de circulação de pedestres, principalmente na área central;
- Estimular o uso de outros modais de transporte principalmente cicloviário e transporte coletivo
- Integrar a rede de transporte público coletivo.
- Harmonizar arborização, ajardinamento, equipamentos públicos com circulação de pedestres e veículos dos diversos modais



Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 58 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico

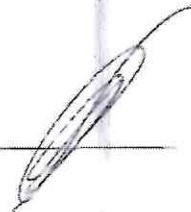
4. MOBILIDADE: OBJETIVOS, DIRETRIZES METAS E AÇÕES GERAIS

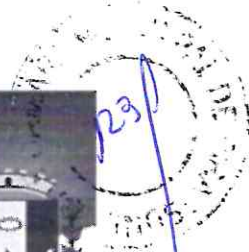
Constituem diretrizes da política de mobilidade urbana:

- I — reconhecimento da mobilidade urbana como indutora e instrumento da política de planejamento e expansão urbana;
- II — universalização do acesso ao transporte público;
- III — promoção da eficiência e da qualidade do sistema de transporte público de passageiros, garantindo a segurança e o bem-estar dos usuários;
- IV — priorização no espaço viário à circulação de pedestres, em especial às pessoas com deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida, aos ciclistas e ao transporte público de passageiros;
- V — promoção de racionalidade, fluidez e segurança na circulação de pessoas e de veículos;
- VI — garantia de segurança, conforto e acessibilidade, para as pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida, aos espaços, equipamentos e serviços urbanos;
- VII — garantia do sistema de transporte público de passageiros economicamente viável e sustentável;
- VIII — disciplinamento da circulação de veículos de carga e das operações de carga e descarga;
- IX — integração do planejamento municipal da mobilidade urbana com os sistemas federal e estadual atuantes no Município;
- X — fortalecimento institucional da gestão da mobilidade urbana;
- XI — estímulo à participação da sociedade nas políticas públicas de mobilidade urbana;
- XII — estímulo à formação e especialização de técnicos na área de mobilidade, estabelecendo e ampliando parcerias com universidades, instituições e centros de pesquisa;
- XIII — efetivação de programas de educação contínua para a mobilidade urbana;
- XIV — disponibilização de informações, quando solicitadas, à sociedade civil, sobre os estudos, planos, projetos, normas e ações governamentais relacionadas à mobilidade urbana;
- XV — divulgação das ações, estudos, planejamentos, projetos, operação, fiscalização, administração, e as demais ações governamentais referentes à mobilidade urbana;
- XVI - garantir a diversidade de modos de transporte público de passageiros.

São ações estratégicas para a política de mobilidade:

- I — elaborar e, no máximo, a cada 5(cinco) anos, atualizar o planejamento estratégico da mobilidade urbana, com a efetiva participação da sociedade civil nas definições das prioridades e de todos os órgãos relacionados ao setor;
- II — elaborar estudos e pesquisas, de modo contínuo para identificar demandas;
- III — elaborar, no máximo, a cada 5 (cinco) anos, estudos para identificar os desejos de deslocamento de pessoas e o padrão de deslocamento de veículos de carga e de serviços no Município;
- IV — formular e atualizar as legislações, políticas, planos e programas de mobilidade urbana, de forma a adequá-los ao Plano Diretor de Mobilidade Urbana;
- V — legitimar e democratizar o Conselho Municipal que trata do Transportes Urbanos, instituído pela Lei Orgânica do Município.





Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 59 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**

Criação de condições adequadas à circulação de bicicletas

I- O potencial de utilização desta modalidade pode ser introduzida ou estimulada implementando a ligação de zonas industriais a bairros residenciais com predominância de populações operárias.

II- Criação de estacionamentos de curta permanência (paraciclos) nas áreas centrais e comércios de bairros, junto a instituições ou prédios públicos e nos pátios das escolas; interligando áreas residenciais aos grandes equipamentos de transportes público (terminais e corredores), principalmente na integral; ou pela criação de espaços destinados à circulação de bicicletas em parques e outras áreas públicas.

III- Preparação do meio urbano para o atendimento de ciclistas construindo uma infra-estrutura específica para utilização da bicicleta com segurança.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**

5. SISTEMA DE TRANSPORTE - PROJETO BÁSICO LINHAS ROTAS

5.1. Dados Gerais

O município de Pirassununga é servido, atualmente, por um sistema de transporte público coletivo urbano composto por 23 veículos de características comuns, que fazem 24 itinerários distintos, entre linhas e atendimentos, percorrendo uma produção de quilometragem média de aproximadamente 100.000 quilômetros por mês e transportando uma média de 190.000 passageiros por mês. Abaixo segue o ilustrativo de toda a rede de atendimento do transporte público.

5.2 CONDIÇÕES GERAIS

Serão aprovados para os serviços de transporte coletivo somente veículos apropriados e que satisfaçam às especificações, normas e padrões técnicos estabelecidos pela Legislação Nacional de Trânsito e pelo PODER CONCEDENTE.

Os veículos utilizados na execução do serviço de transporte coletivo de passageiros, podem ser Microônibus, Leves e Pesados (convencional) ou Articulados.

Os veículos deverão ser adequados, conforme previsto neste EDITAL, em termos de potência, disposição interna (layout) dos assentos e definição de portas, de conformidade ao uso que se destina nas linhas que compõem o sistema de transporte público de passageiros. A composição da frota deve se alterar no decorrer do prazo de contrato, a critério da SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO (SEPLAN) e de acordo com as necessidades dos serviços prestados. Em todos os casos essas alterações sempre observarão as condições contratuais e a respectiva manutenção do equilíbrio econômico-financeiro.

A frota registrada no Município deverá adequar-se, em termos de acessibilidade, aos prazos e ao que estabelece o Decreto Federal nº 5.296/2004, que regulamenta as Leis Federais nº 10.048/2000, nº 10.098/2000, ABNT NBR 14022/2009, ABNT NBR 15570 e ao que estiver disposto neste Edital.

Este anexo busca explorar da maneira mais específica possível as características necessárias para os veículos habilitados a operar no Sistema Integrado de Transportes, tendo assim se baseado primeiramente em normas técnicas atualmente em vigor, e posteriormente no desejo de melhoria contínua do serviço prestado à população. Os dados aqui demonstrados poderão sofrer alterações em forma de lei, sendo o PODER CONCEDENTE responsável por emitir adendos aos anexos, se assim julgar necessário.

5.3 IDADE DA FROTA

As idades máximas e médias permitidas para os veículos em operação no STPP (Sistema de Transporte Público de Passageiros) deverá ser de 6 (seis) anos, não podendo cada veículo isoladamente considerado, ter mais do que 08 (oito) anos.

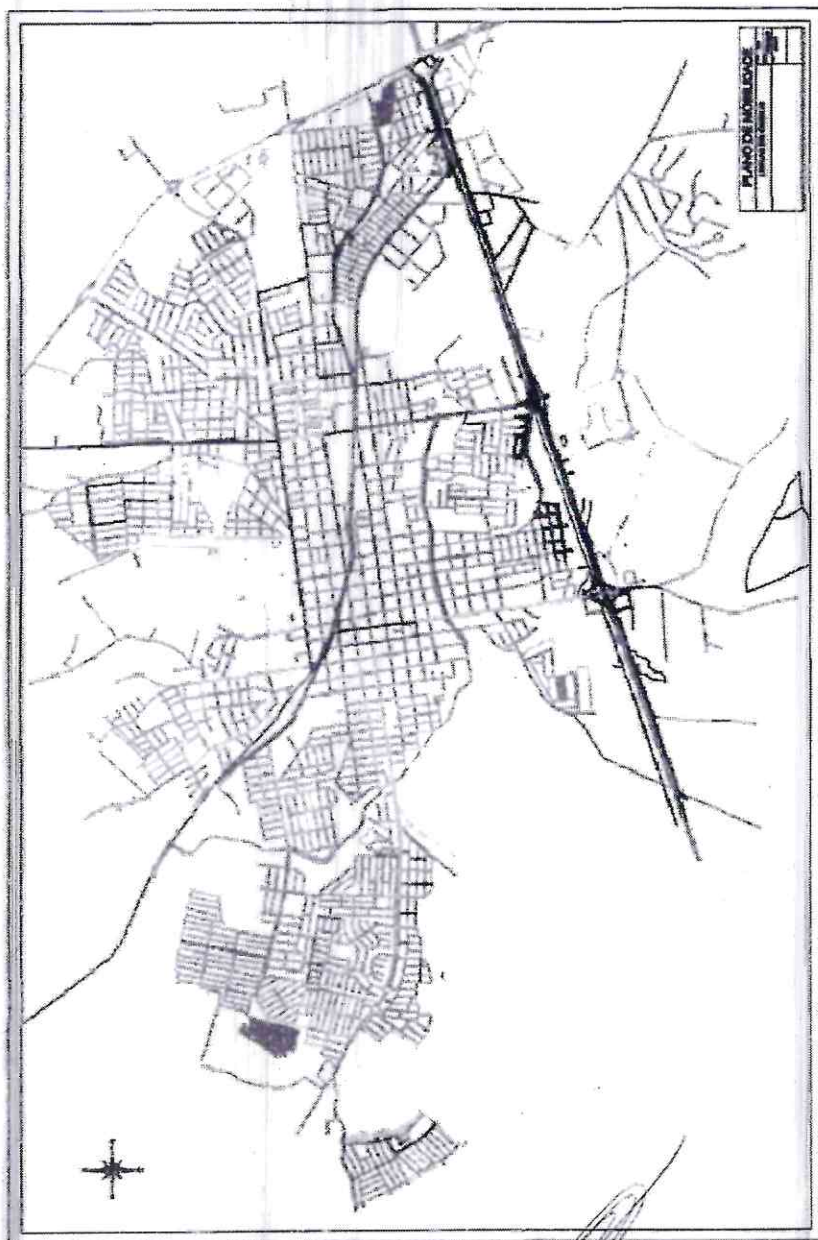
Handwritten stamp: "Pirassununga, 03 de março de 2020" and "RS" in blue ink.

Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 61 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**



Linhas urbanas Sede

Handwritten signature or scribble in blue ink.

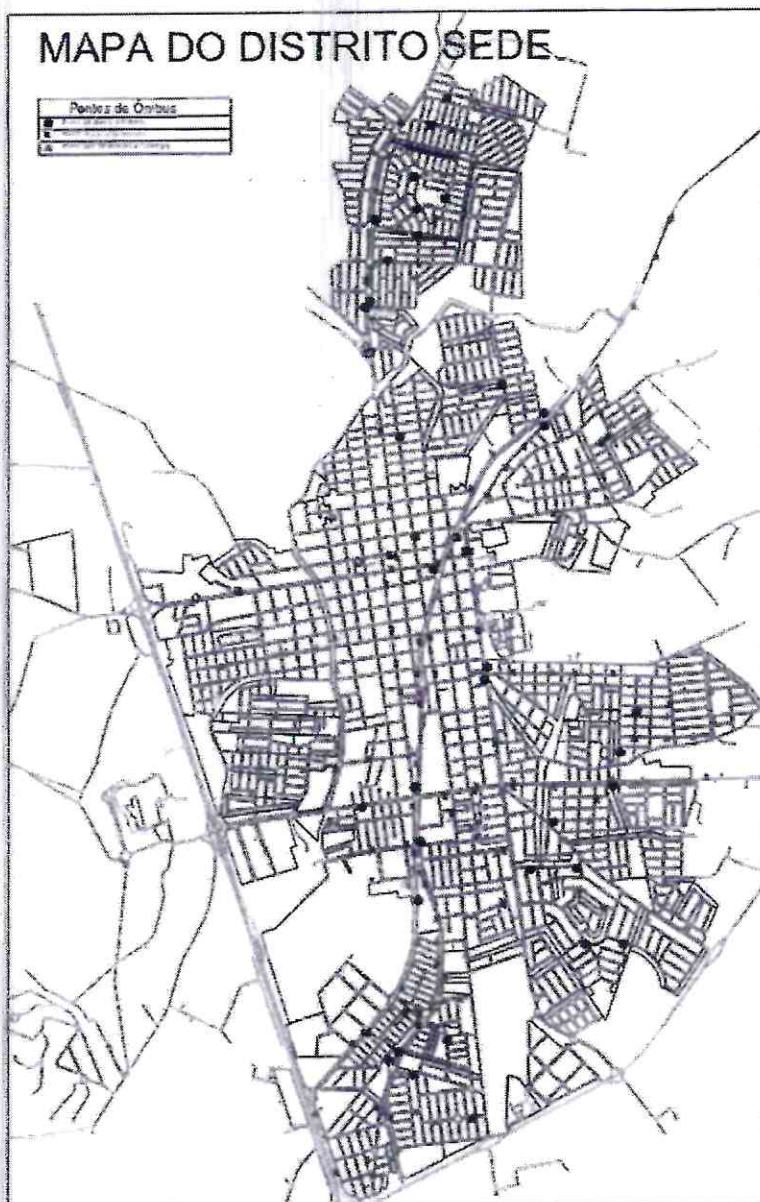
MAPA DO DISTRITO SEDE
26/03/2020

Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 62 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico



Mapa Caracterização das Paradas/Pontos do Transporte Público Coletivo no Distrito Sede



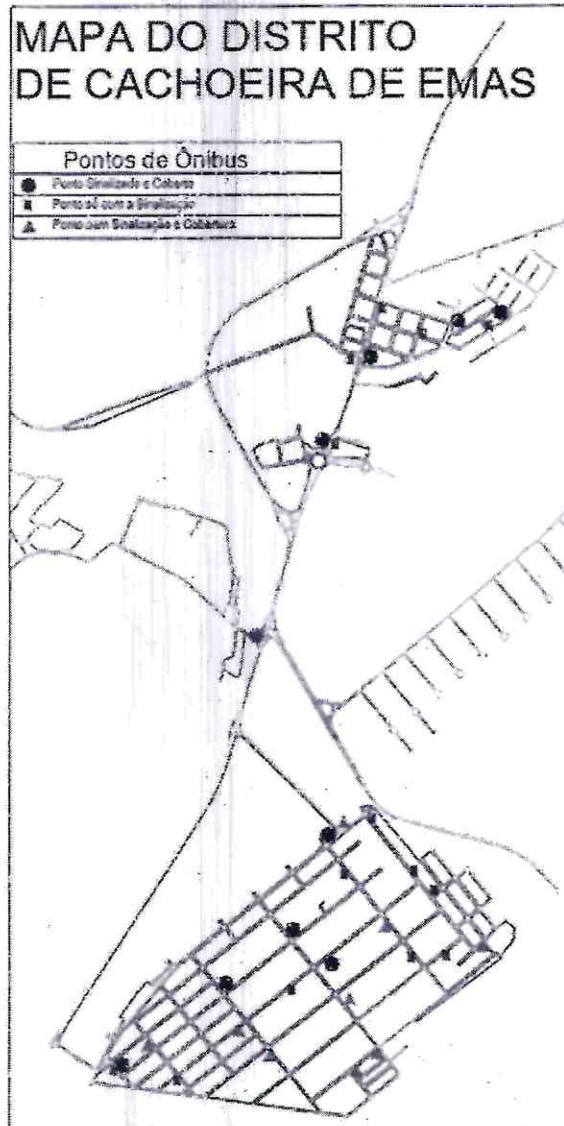
127
1985



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico



Mapa Caracterização das Paradas/Pontos do Transporte Público Coletivo no Distrito Cachoeira de Emas



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**

5.4 AUDIENCIA DO TRANSPORTE PÚBLICO

Realizada audiência pública tratando do Transporte Público Coletivo em 10 de abril de 2017. Objeto de registrado no protocolo administrativo n 812/2017, Tratou de todos o aspecto relacionados ao tema, apresentando modelo atual e diagnóstico do sistema. Rotas e linhas, frota, incorporado ainda com relatórios das catracas quanto a utilização e demandas dos anos anteriores.

5.5 METAS E AÇÕES ESTRATÉGICAS

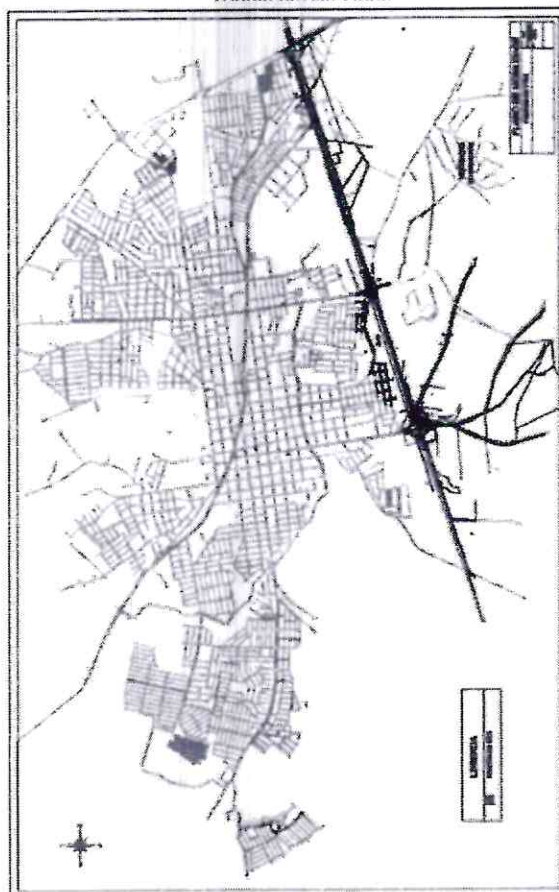
São ações estratégicas do sistema de transporte municipal:

- I — adequar a oferta de transporte público coletivo às demandas atuais e projetadas;
- II — introduzir inovações tecnológicas viáveis e sustentáveis no sistema de transporte público, visando a uma melhor eficiência e qualidade do mesmo;
- III — estabelecer uma política tarifária que garanta o amplo acesso da população ao transporte público e o equilíbrio econômico e financeiro do sistema;
- IV — regulamentar as modalidades de transporte de passageiros, coletivo ou individual, legalmente instituídas, que operam no Município;
- V — estabelecer uma política de racionalização dos custos operacionais e gerenciais do sistema de transporte;
- VI — implementar a bilhetagem automática com integração temporal no sistema de transporte público municipal;
- VII — promover ações que possibilitem a integração entre as diversas modalidades do sistema de transporte;
- VIII — ajustar e compatibilizar a acessibilidade ao sistema de transporte com as diretrizes e os padrões urbanos de uso e ocupação do solo definidos em lei;
- IX — considerar a bicicleta como um modo significativo de transporte no Município, inserida em planos e programas a serem desenvolvidos ou implementados;
- X - promover a modernização tecnológica do sistema de comunicação do transporte coletivo visando agilizar as consultas e propiciar serviços rápidos e eficientes aos usuários;
- XI - garantir serviços de manutenção periódica do pavimento asfáltico na área urbana da cidade nos corredores prioritários de transporte coletivo;
- XII - garantir serviços de manutenção periódica das estradas rurais por onde circulam ônibus.
- XIII - criar pontos de integração comuns no itinerário, de forma que as zonas sejam amplamente atendidas intra e externamente;
- XIV - melhorar, adequar e conservar o sistema viário vicinal do município;



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo



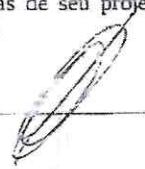
6. CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO

Mapa Pontos de Táxi

6.1 PAVIMENTAÇÃO

O município Pirassununga possui asfaltadas 100% das vias de seu sistema urbano, compreendido pelos loteamentos, desmembramentos e desdobros oficiais.

Estabelecido em Lei Complementar Municipal nº 75/2006 instrumento do plano diretor atual, que o empreendedor conclua as infraestruturas de pavimentação, abastecimento d'água, captação de esgoto, iluminação, bem como a inserção das vias públicas de seu projeto com as adjacentes. Levando em consideração ainda o adensamento populacional



Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 66 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**

Não possui loteamentos irregulares estabelecidos nem ocupados assim sem demanda que possa exigir regularização.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
 Estado de São Paulo
**Secretaria Municipal de Planejamento e
 Desenvolvimento Econômico**

6.2 INVENTÁRIO PRINCIPAIS RODOVIAS E ESTRADAS

Rodovias:

Rodovia Transversal SP 225 – Pista simples, rodovia transversal que recebe as seguintes denominações em seu trajeto:

- Nome: Ciro Albuquerque, Deputado, Rodovia De - até: Aguaí - Pirassununga
- Nome: Rogê Ferreira, Deputado, Rodovia De - até: SP-330 (Pirassununga) - SP-310 (Itirapina/São Carlos)
- Nome: Paulo Nilo Romano, Engenheiro, Rodovia De - até: Itirapina - Jaú
- Nome: João Ribeiro de Barros, Comandante, Rodovia De - até: Jaú -Bauru
- Nome: Engenheiro Joao Baptista Cabral Renno, Rodovia De - até: Bauru - SP-270 (Ipaussu)

Início (km)	Fim (km)	Extensão (km)	Município	Regional	Residência de Conservação	Jurisdicção	Administração	Conservação	Superfície
25400	35400	10000	Pirassununga	Rio Claro	1000	Estadual	DER	1000	PAV- Pavimentado
35400	45400	10000	Pirassununga	Rio Claro	1000	Estadual	DER	1000	PAV- Pavimentado
45400	47175	1775	Pirassununga	Rio Claro	1000	Estadual	DER	1000	PAV- Pavimentado
47175	49400	2225	Pirassununga	Rio Claro	1000	Estadual	DER	1000	PAV- Pavimentado
49400	65400	16000	Pirassununga	Rio Claro	1000	Estadual	DER	1000	PAV- Pavimentado

Fonte: DER (Pesquisa de Rodovias) 05 de julho de 2019.

Dispositivo SP 044/225 – Trecho este de 1,4 km que liga a antiga KANEBO do Brasil ao trevo conhecido como do Batistela, de acesso à SP – 225.

Rodovia Radial SP 330 – Rodovia Anhanguera, pista dupla, inaugurada em 1940, com início na Rua Monte Pascal, Lapa, São Paulo (Km 10) e com extensão 453 Km sentidos Norte-Sul (Interior-Capital); Sul-Norte (Capital-Interior) e término na Divisa estadual com MG. Fim da SP-330 e início da BR-050 (Km 453), dando acesso ao município de Pirassununga-SP nos seguintes quilômetros 207, 208, 210 e com pedágio no Km 215. E posto de Polícia Rodoviária, com uma balança aproximadamente no Km 209.

132/

Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 68 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
 Estado de São Paulo
**Secretaria Municipal de Planejamento e
 Desenvolvimento Econômico**

Id	Fls	Estado	Município	Região	Residência de Construção	Unidade	Administração	Construção	Superfície
202477	202478	0108	Pirassununga	Rio Claro	2005	Estrada	Concessionária	Interlig	DUP- Duplicata
202478	202479	4087	Pirassununga	Rio Claro	2005	Estrada	Concessionária	Interlig	DUP- Duplicata
202479	202480	4088	Pirassununga	Rio Claro	2005	Estrada	Concessionária	Interlig	DUP- Duplicata
202480	202481	7400	Pirassununga	Rio Claro	2009	Estrada	Concessionária	Interlig	DUP- Duplicata

Fonte: DER (Pesquisa de Rodovias) 05 de julho de 2019.

Rodovia SP 328 – Pista simples, com o nome de Luis Pizetta tendo acesso pela SP 330 Rodovia Anhanguera no trevo km 201, até SP 225, cruzando o município pela Rua Siqueira Campos e Av. Duque de Caxias até o município de Porto Ferreira-SP.

Id	Fls	Estado	Município	Região	Residência de Construção	Unidade	Administração	Construção	Superfície
202480	202481	8490	Pirassununga	Rio Claro	2001	Estrada	DER	1100	Rua Porto Ferreira
202481	202482	8491	Pirassununga	Rio Claro	2001	Municipal	Prefeitura	Prefeitura	Rua Porto Ferreira
202482	202483	7400	Pirassununga	Rio Claro	2001	Estrada	DER	1100	Rua Porto Ferreira

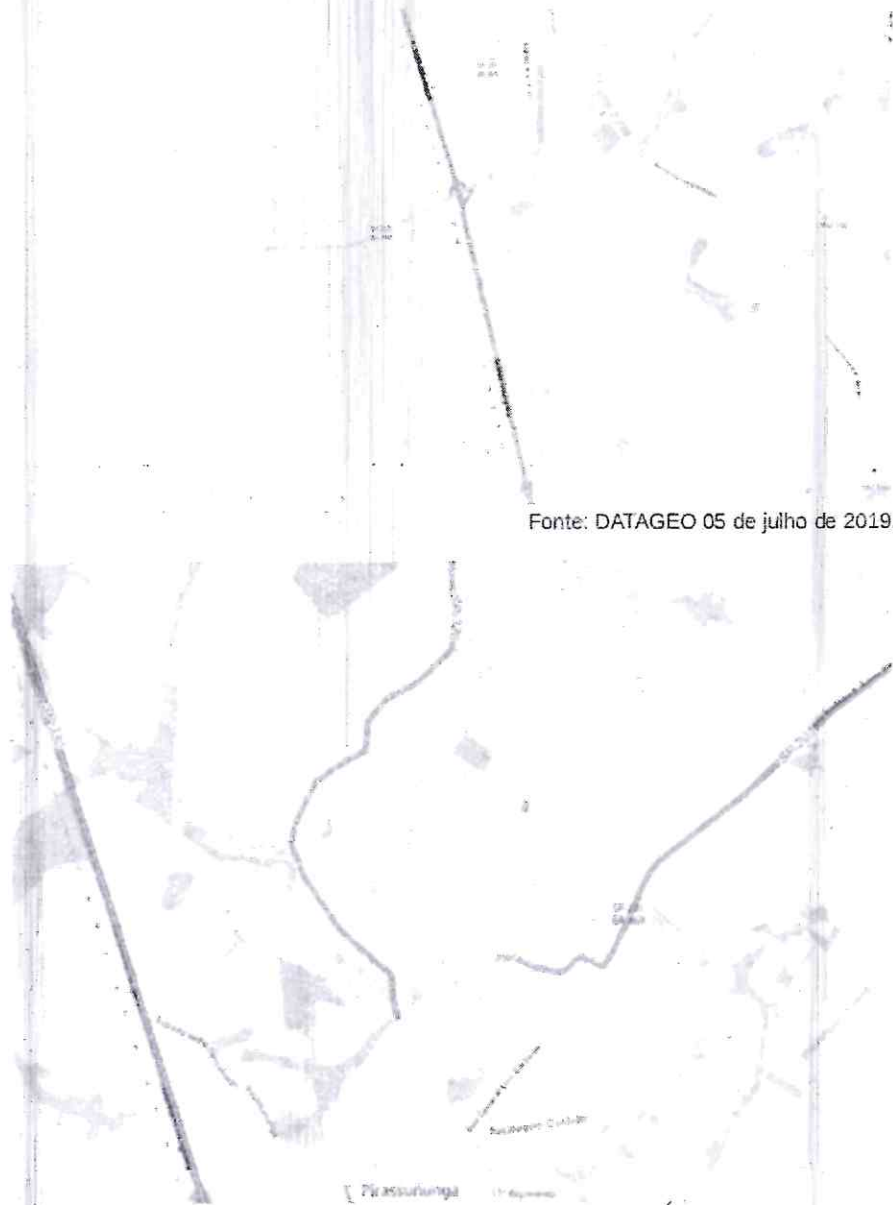
Fonte: DER (Pesquisa de Rodovias) 05 de julho de 2019.

Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 69 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**



Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019.

Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019.

Rodovia SP 201 - Pista simples, com o nome Rodovia Prefeito Euberto Nemézio Pereira

134

Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 70 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
 Estado de São Paulo
Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico

de Godoy, de - até: Pirassununga - Santa Fé e Santa Fé - Cachoeira de Emas.

RM	Fls. Ant.	Fls. Nov.	MUNICÍPIO	Região	Residência Consorção	Categoria	Ampliação	Consorção	Superfície
0000	0000	0000	Pirassununga	Rio Claro	0000	BRASUL	DER	0000	Superfície Pavimentada
0100	0200	7000	Pirassununga	Rio Claro	0000	BRASUL	DER	0000	Superfície Pavimentada
0200	0300	0000	Pirassununga	Rio Claro	0000	BRASUL	DER	0000	Superfície Pavimentada
0300	0400	0000	Pirassununga	Rio Claro	0000	BRASUL	DER	0000	Superfície Pavimentada

Fonte: DER (Pesquisa de Rodovias) 05 de julho de 2019.



Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019.

Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 71 / 113



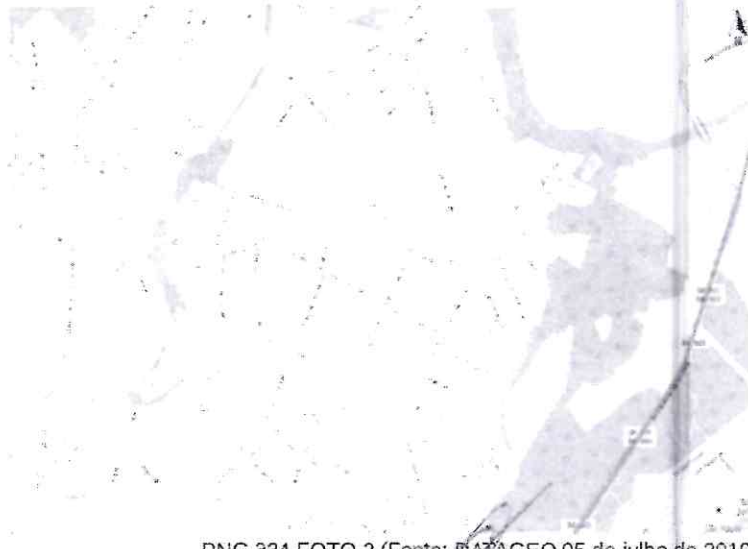
PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**

Estradas Rurais:

PNG 334 - de - até: PNG 201.



PNG 334 FOTO 1 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)



PNG 334 FOTO 2 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)

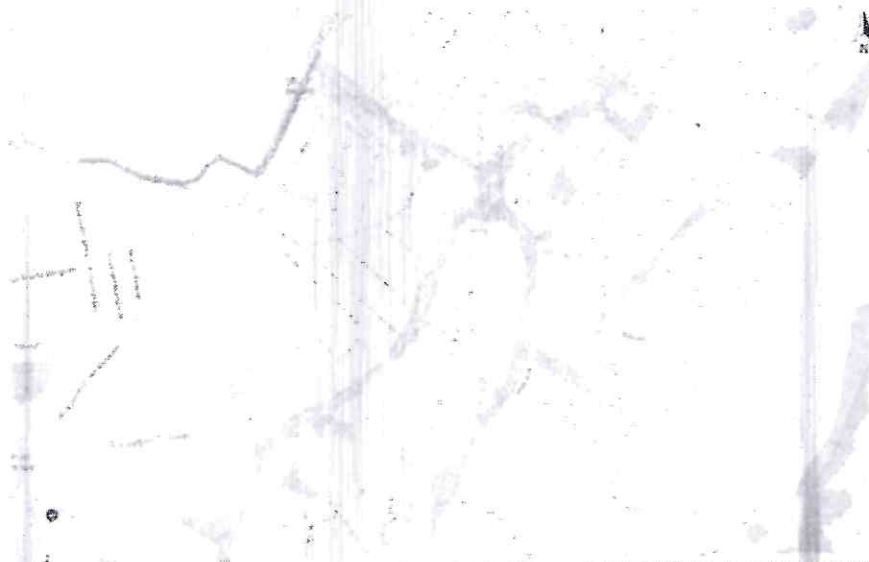
Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 72 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**

PNG 020 - de - até: PNG 020 - PNG 385.



PNG 020 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)

PNG 070 Estrada Velha Descalvado - Pirassununga - de - até: Pirassununga - Descalvado.



PNG 070 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)

Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

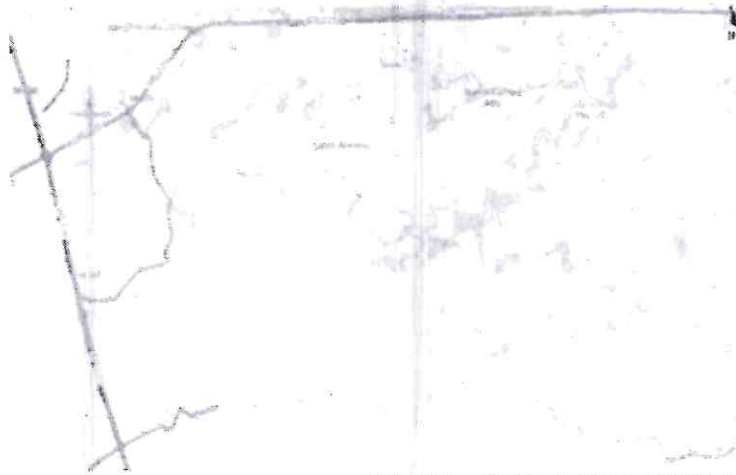
Página 73 / 113



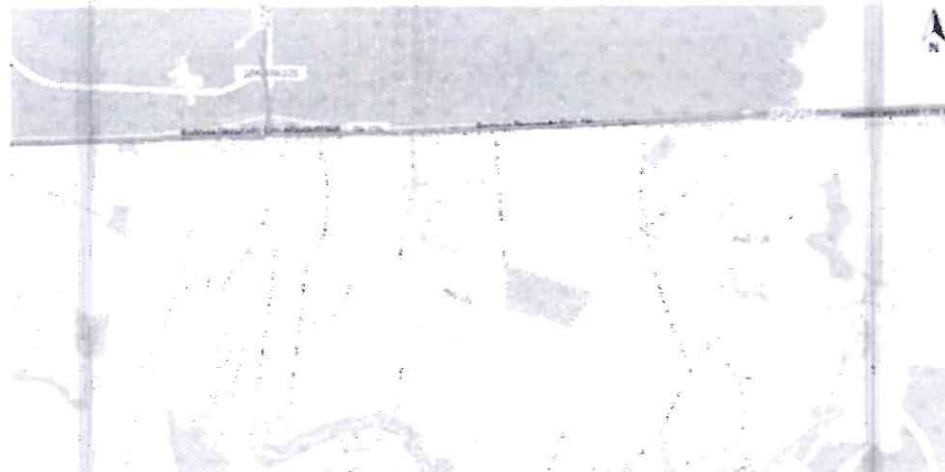
PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico

PNG 040 - Estrada Vicinal Henrique Rosolem - de - até: SP 225 - Estrada Municipal Orlando Leme Franco LME 020.

PNG 120 - de - até: SP 225 - PNG 225 - PNG 371 - PNG 393 - PNG 277 e PNG 280.



PNG 040 e PNG 120 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)



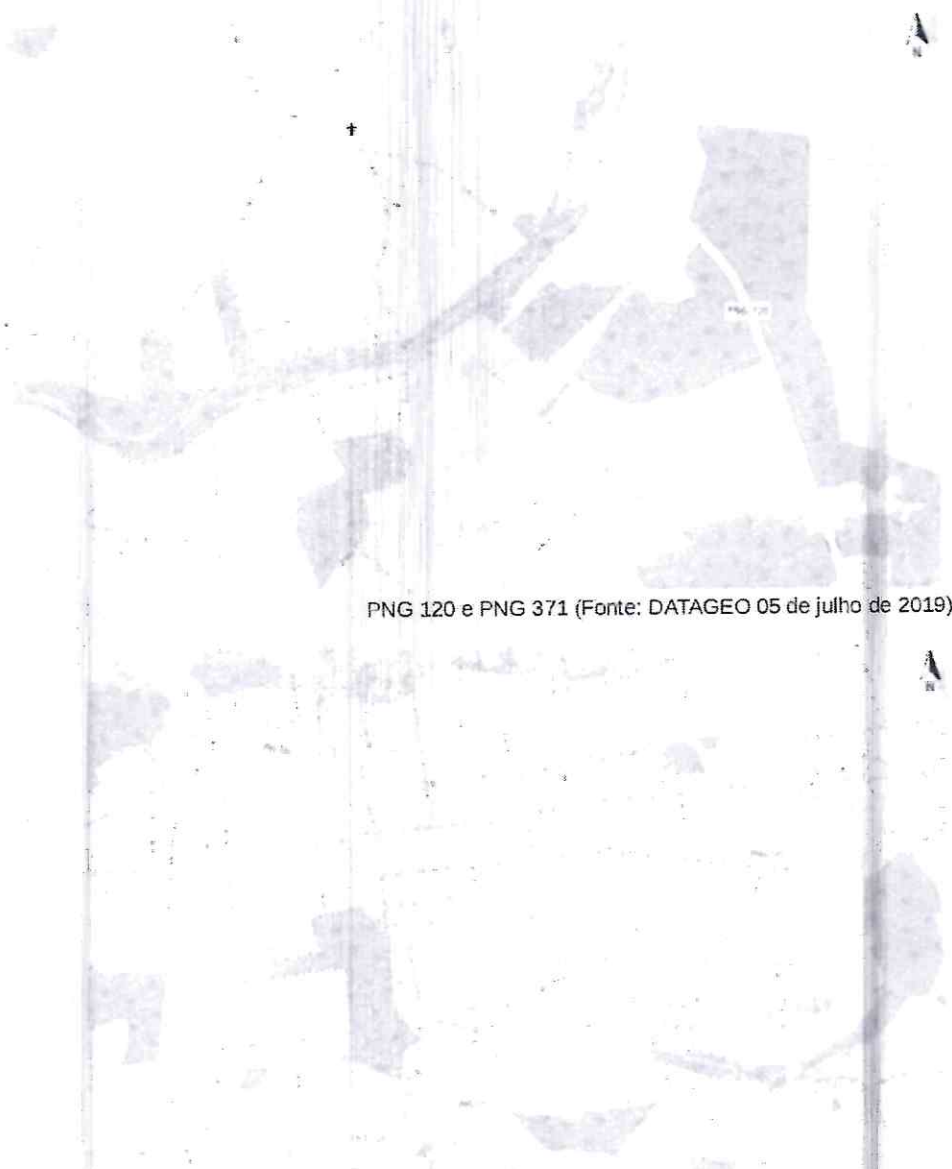
PNG 120 e PNG 225 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)

Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 74 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**



PNG 120 e PNG 371 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)

PNG 120, PNG 393 e PNG 277 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)

139

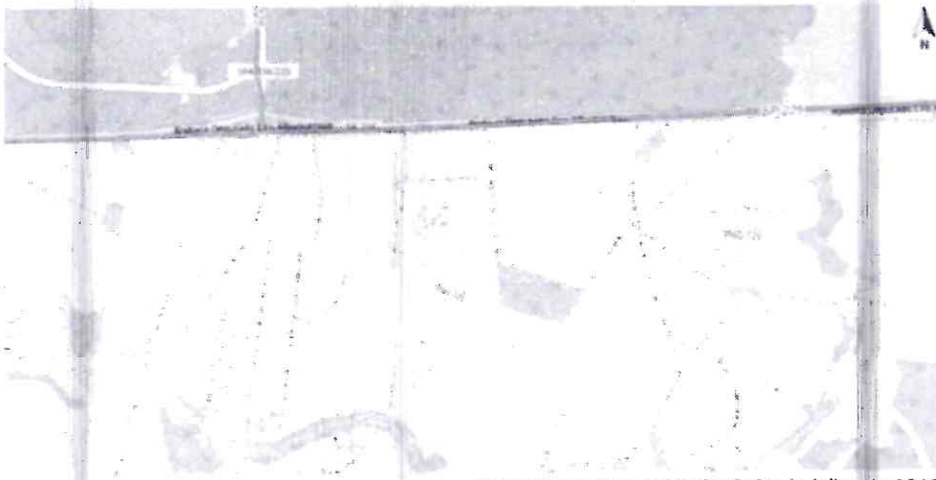


PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**



PNG 120 e PNG 280 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)

PNG 225 - de - até: PNG 120 - SP 225.



PNG 225 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)



1409

Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 76 / 113

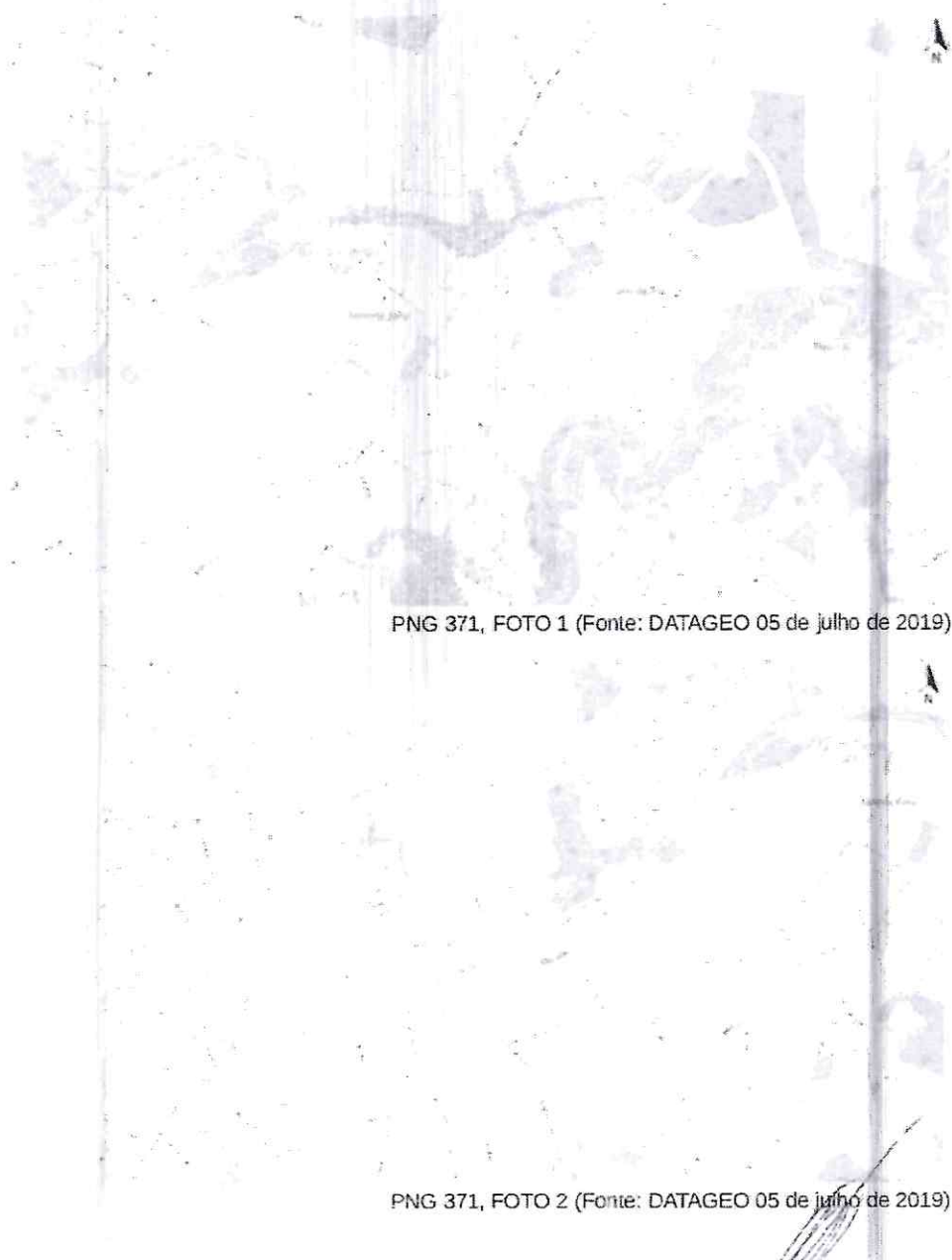


PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**

PNG 371 - de - até: PNG 120 - PNG 040.



PNG 371, FOTO 1 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)

PNG 371, FOTO 2 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)

Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 77 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico



PNG 371, FOTO 3 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)

PNG 393 - de - até: PNG 120 - PNG 040.



PNG 393, FOTO 1 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**

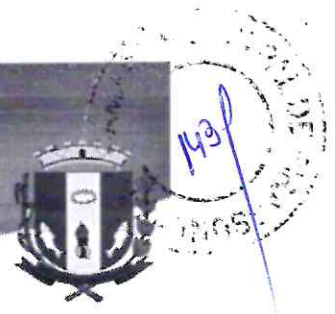


PNG 393, FOTO 2 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)

PNG 264 - de - até: Bairro Campo Alto - Bairro Santo Antônio.



PNG 264 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)



Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 79 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**

PNG 276 - de - até: PNG 277 - PNG 040.



PNG 276 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)

PNG 277 - de - até: PNG 120 - PNG 276.



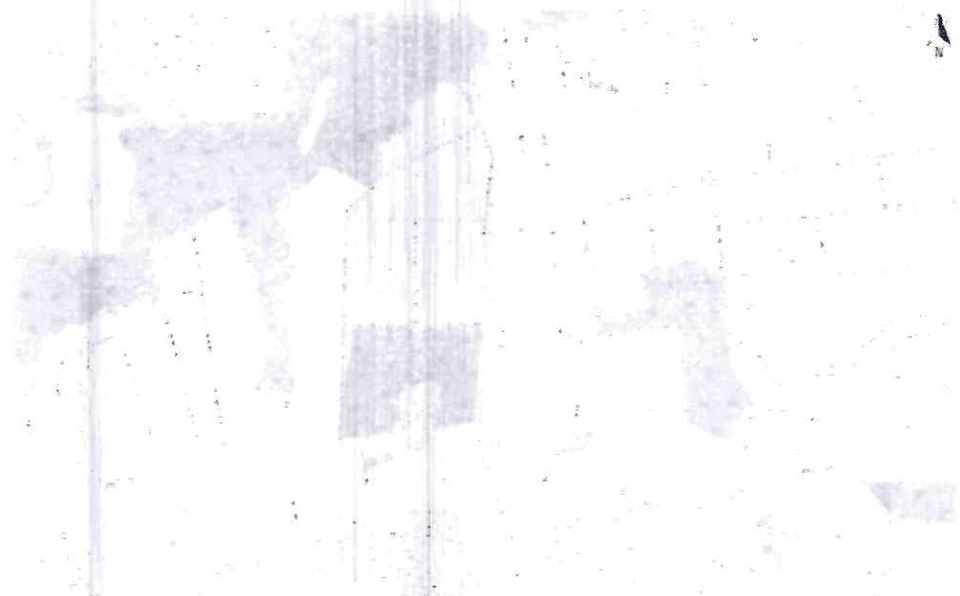
PNG 277, FOTO 1 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)

Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 80 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**



PNG 277, FOTO 2 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)

PNG 280 - de - até: PNG 120 - PNG 393.



PNG 280 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)

Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

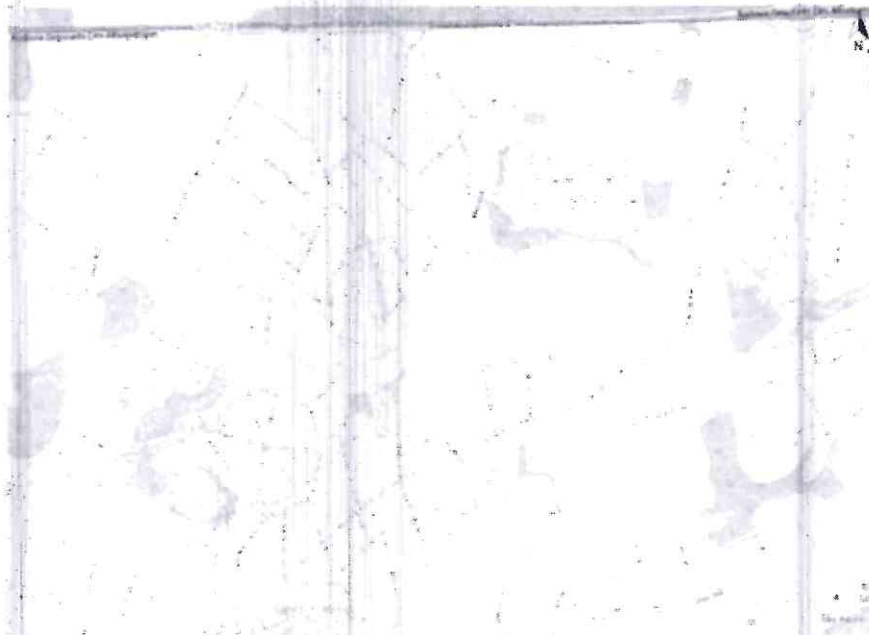
Página 81 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**

PNG 462 - de - até: SP 225.

PNG 464 - de - até: SP 225 - PNG 264.



PNG 462 e 464 (Fonte: DATAGEO 05 de julho de 2019)

Fontes de pesquisa:

<http://200.144.30.104/website/webrota/viewer.htm> – DER (Departamento de Estradas de Rodagem)

<http://www.der.sp.gov.br/WebSite/MalhaRodoviaria/PesquisaRodovias.aspx> – Pesquisa Realizada dia 05 de julho de 2019.

<http://www.rodoviaanhanguera.com.br/tudo-sobre-a-rodovia-anhanguera.php> - Informações complementares da pesquisa.



Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 82 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico

6.3 DA MOBILIDADE RURAL

São objetivos do Sistema de Mobilidade Rural

I - interligar a zona rural entre seus diferentes pontos, e estes com as vias urbanas,

II - assegurar o livre trânsito público nas áreas rurais,

III - facilitar a mobilidade de seus moradores e o escoamento de produtos em geral;

Para alcançar os objetivos implantar um Sistema Municipal de Estradas constituído pelas estradas de uso oficiais e garantir planejamento e ações pôr finalidade assegurar o livre trânsito de pessoas e cargas nas áreas rurais deste município e proporcionar facilidades de intercâmbio e de escoamento de produtos em geral.

6.4 DIRETRIZES E AÇÕES SISTEMA VIÁRIO

São objetivos da Circulação Viária:

I - regulamentar o esquema de circulação e melhorar a segurança de malha viária, compatibilizando o ambiente urbano e criando um "filtro" de vias hierarquizadas expressas, arteriais, coletoras e locais - que propiciem a organização de um sistema homogêneo gerando eficácia e segurança;

II - ampliar e melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, pessoas portadoras de deficiência e crianças;

III - dar tratamento urbanístico adequado às vias da rede estrutural e corredores de transportes, de modo a garantir a segurança dos cidadãos e a preservação do patrimônio ambiental, paisagístico e arquitetônico da cidade;

IV - restringir o trânsito de passagem em áreas residenciais;

São ações estratégicas para o sistema de circulação:

I — assegurar acessibilidade, qualidade e segurança nos deslocamentos de pessoas e mercadorias, intensificando medidas de fiscalização, operação, educação e engenharia de tráfego, dentre outras julgadas necessárias;

II — investir na melhoria da fiscalização e do controle do tráfego;

III — incentivar e difundir medidas de moderação de tráfego e de uso racional dos veículos motorizados;

IV — desenvolver e adotar políticas, programas, estudos e ações, visando à redução de acidentes e da mortalidade relacionados ao trânsito;

V — disciplinar a circulação de ciclomotores, bicicletas e veículos de propulsão humana e de tração animal;

VI — implantar o plano de circulação de veículos de carga e serviços e as operações de carga e descarga, que deve englobar os produtos perigosos, e monitorar o sistema implantado.

São ações estratégicas para o sistema de circulação:

I — assegurar acessibilidade, qualidade e segurança nos deslocamentos de pessoas e mercadorias, intensificando medidas de fiscalização, operação, educação e engenharia de tráfego, dentre outras julgadas necessárias;



Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 83 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico

- II — investir na melhoria da fiscalização e do controle do tráfego;
- III — incentivar e difundir medidas de moderação de tráfego e de uso racional dos veículos motorizados;
- IV — desenvolver e adotar políticas, programas, estudos e ações, visando à redução de acidentes e da mortalidade relacionados ao trânsito;
- V — disciplinar a circulação de ciclomotores, bicicletas e veículos de propulsão humana e de tração animal;
- VI — implantar o plano de circulação de veículos de carga e serviços e as operações de carga e descarga, que deve englobar os produtos perigosos, e monitorar o sistema implantado.

São ações estratégicas para o sistema viário municipal:

- I — garantir o tratamento urbanístico do sistema viário, visando à segurança dos usuários e à preservação do patrimônio ambiental e arquitetônico de Pirassununga;
- II — priorizar os investimentos em infraestrutura viária para a rede estrutural de transporte público de passageiros, sistema cicloviário e calçadas;
- III — estabelecer mecanismos permanentes de financiamento para a conservação, melhoria e expansão da infraestrutura para os modos coletivos e os não motorizados de circulação urbana;
- IV — contemplar, nos projetos de novas vias públicas e na readequação do sistema viário existente, a implantação de sistema cicloviário, conforme estudo prévio de viabilidade física e socioeconômica;
- V — promover a criação de vias para pedestres e ciclistas.

6.5 HIERARQUIZAÇÃO, CLASSIFICAÇÃO

As vias a serem implantadas no Perímetro Urbano assim definida em Lei Complementar devem observar os critérios de funcionalidade, hierarquia e os padrões urbanísticos estabelecidos em Lei.

O sistema básico de hierarquização de vias conforme anexo IV a desta Lei, compõe-se das vias conforme classificadas:

- I - tipo I - anel viário perimetral : conjunto de vias e rodovias que se interligam construindo perímetro que circunda a zona urbana e ainda ligando zonas periféricas por importantes vias de circulação de veículos para evitar que o tráfego afete vias de menor escoamento.
- II - tipo II - vias arteriais: ligam diferentes bairros e regiões da cidade entre si, caracterizadas por interseções em nível, geralmente controladas por semáforo, com acessibilidade às vias coletoras e locais;
- III - tipo III - vias coletoras de 1º grau: recebem e distribuem o tráfego entre as vias locais e as arteriais, possibilitando o trânsito dentro do perímetro urbano municipal;
- IV - tipo IV - vias coletoras de 2º grau: recebem e distribuem o tráfego entre as vias locais e as outras vias coletoras;
- V - tipo V - vias locais: possibilitam a distribuição do tráfego entre si e entre as vias coletoras, com baixa fluidez destinadas apenas ao acesso local ou a áreas restritas;



148

Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 84 / 113



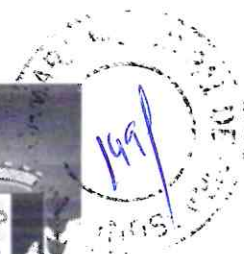
PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**



Mapa Hierarquização Viária Anexo



Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 85 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**

6.6 DIRETRIZES E AÇÕES PARA CONFIGURAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO

São ações estratégicas para o sistema viário municipal:

- I — garantir o tratamento urbanístico do sistema viário, visando à segurança dos usuários e à preservação do patrimônio ambiental e arquitetônico de Pirassununga;
- II — priorizar os investimentos em infraestrutura viária para a rede estrutural de transporte público de passageiros, sistema cicloviário e calçadas;
- III — estabelecer mecanismos permanentes de financiamento para a conservação, melhoria e expansão da infraestrutura para os modos coletivos e os não motorizados de circulação urbana;
- IV — contemplar, nos projetos de novas vias públicas e na readequação do sistema viário existente, a implantação de sistema cicloviário, conforme estudo prévio de viabilidade física e socioeconômica;
- V — promover a criação de vias para pedestres e ciclistas.

Todos os loteamentos, desmembramentos e condomínios bem como edificações verticais multifamiliares que deve ser seguido em projetos de loteamentos e de melhoramentos públicos, em estrita consonância com as leis de uso e ocupação do solo definidas pelo Plano Diretor e revisões posteriores e Normas estabelecidas na Lei Complementar que institui o Plano de Mobilidade.

- I. Fica estabelecido o prolongamento de conjunto de avenidas ligando o prolongamento da av 06 de agosto a rodovia sp 201, Prefeito Euberto Nemésio Pereira de Godoy, formando anel viário do município
- II. Fica estabelecida a via marginal Rodovia SP 330, ligando Rodovia SP 225 a Estrada São Domingos PNG 10
- III. Fica estabelecida a AV Projetada ligando o prolongamento da AV 06 de Agosto ao sistema viário do Jardim Ferrarezzi

O traçado das vias projetadas estabelecidas nesta Lei Complementar deve ser seguido em projetos de loteamentos e de melhoramentos públicos, em estrita consonância com as leis de uso e ocupação do solo definidas pelo Plano Diretor e revisões posteriores.

Além de que também os loteamentos, desmembramentos e condomínios bem como edificações multifamiliares, que tenham divisa para Rodovia SP 330 Anhanguera e Rodovia SP 225 devem estabelecer via marginal conectada ao sistema viário com eficaz continuidade para as vias possíveis.

1509

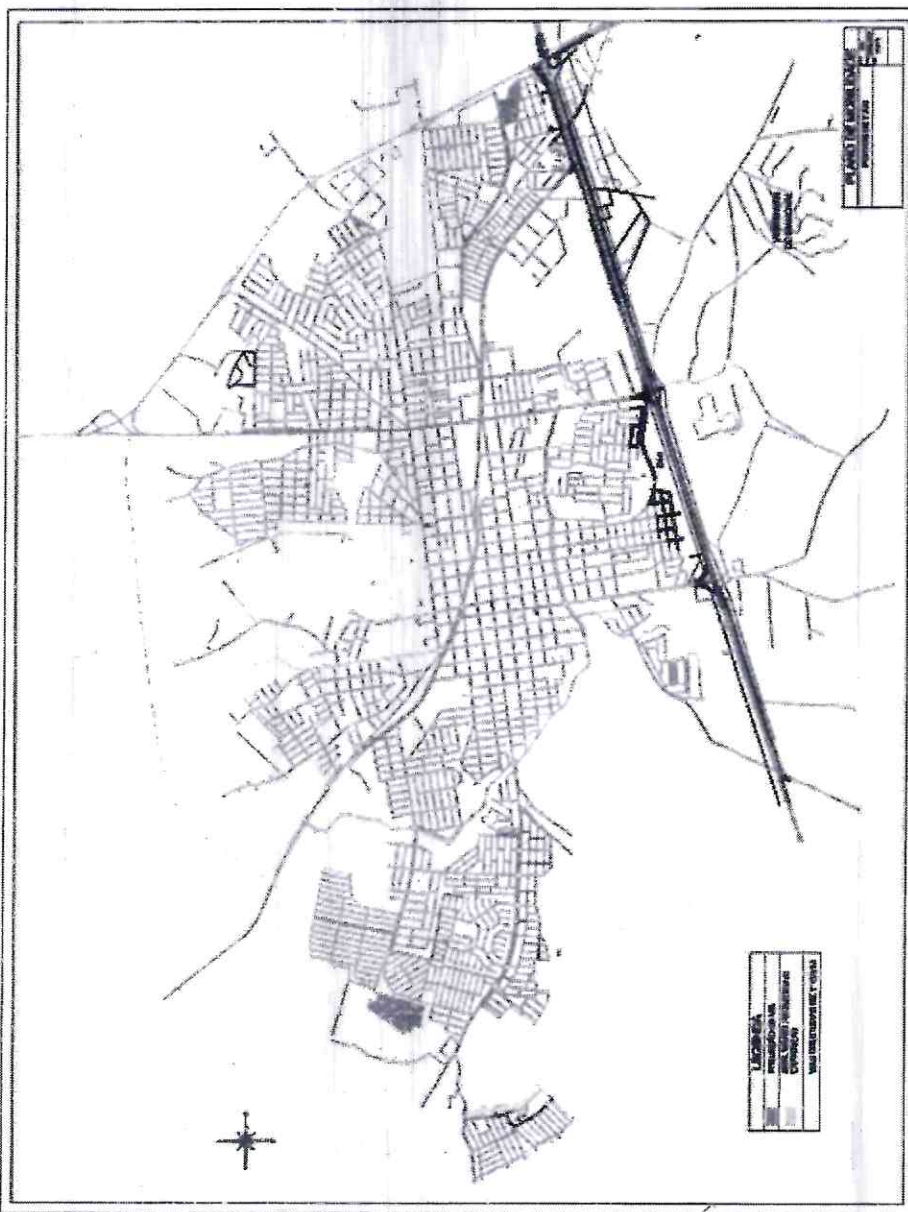


Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 86 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**



Mapa de Vias Projetadas



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**

6.7 REDE CICLOVIÁRIA

As propostas do Plano de Mobilidade para o transporte cicloviário no Município, inclusive as obras já implantadas, bem como as ações estratégicas relativas ao transporte e ao trânsito que constam no Plano Diretor de Pirassununga, as quais buscam ampliar o sistema de ciclovias, atenderão às características físicas da cidade e o crescente fluxo dessa modalidade de transporte.

Criação de condições adequadas à circulação de bicicletas

I- O potencial de utilização desta modalidade pode ser introduzida ou estimulada implementando a ligação de zonas industriais a bairros residenciais com predominância de populações operárias.

II- Criação de estacionamentos de curta permanência (paraciclos) nas áreas centrais e comércio de bairros, junto a instituições ou prédios públicos e nos pátios das escolas; interligando áreas residenciais aos grandes equipamentos de transportes público (terminais e corredores), principalmente na íntegra; ou pela criação de espaços destinados à circulação de bicicletas em parques e outras áreas públicas.

III- Preparação do meio urbano para o atendimento de ciclistas construindo uma infra-estrutura específica para utilização da bicicleta com segurança.

O Poder Executivo deverá implantar ações de campanhas educativas e infraestrutura física para ampliar a rede cicloviária pública e incentivar o uso deste modal pela população.

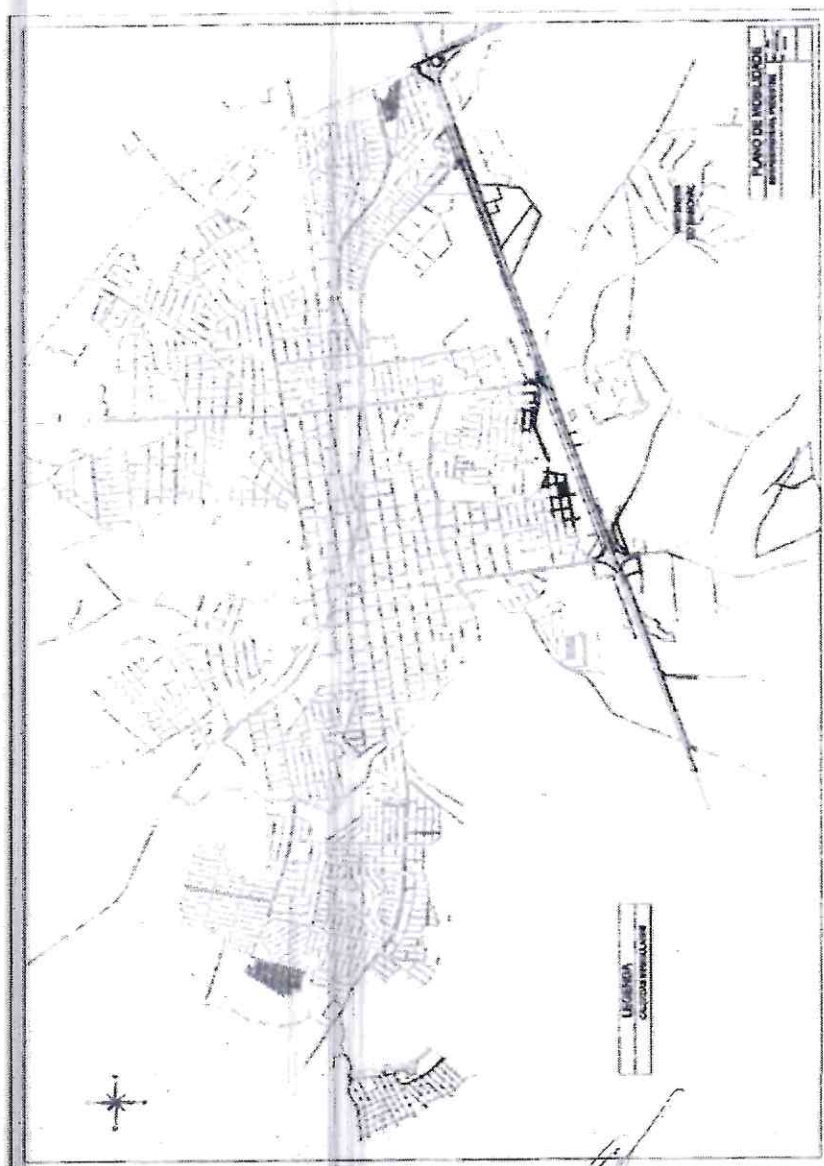
É obrigatória a implantação de bicicletários junto a Polos Geradores de Viagens



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**

7 ACESSIBILIDADE DAS VIAS

Mapa Pesquisa das condições de calçadas e passeios.



Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 89 / 113

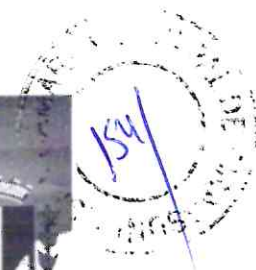


PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**

7.1 CONDIÇÕES DE CALÇADAS E PASSEIOS.



*Al, Av Prudente de Moraes, Sentido Bairro Centro,
Calçada com largura inferior 1,20mts*



Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 90 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**



Al, Av. Prudente de Moraes, Canteiro Central, Sentido Bairro Centro, Passeio Esburacado e piso irregular



Al, Rua Capitão Maneco, trecho entre Rua da Saudade e Av. Prudente de Moraes, Lado Direito, Passeio Esburacado, Piso irregular, Raízes Aparentes



Al, Rua Capitão Maneco, trecho entre Rua da Saudade e Av. Prudente de Moraes, Lado Esquerdo, Passeio Esburacado, Piso irregular





PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico



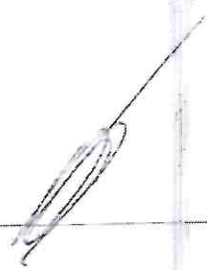
AI, Rua Capitão Maneco esquina com Av. Prudente de Moraes, Lado Direito, Passeio Esburacado, Piso Irregular, Mato e Raízes Aparentes

Foi realizado levantamento para caracterização das calçadas, rotas, praças e outras áreas de trânsito de pedestres. Foi realizado registro fotográfico nas áreas demarcadas no MAPA PESQUISA DAS CONDIÇÕES DE CALÇADAS E PASSEIOS, área central e alguns bairros. Evidenciado a falta de condição de trânsito de pedestres das calçadas.

Cabível que ocorra estudos para qualificar as formas de recomposição e quais podem ser recuperadas. Importante atenção na requalificação para impedir plantio de espécies vegetais inadequadas, de forma inadequada ou que de alguma outra forma criem condições adversas ao trânsito. Deve ser impedida a concorrência entre vegetação e livre trânsito.

As espécies arbóreas incompatíveis e falta de manutenção tem criado obstruções de solo quanto aéreas. Mantido dessa forma conflitos do trânsito de pedestres e veículos.

Durante mesmo registro fotográfico objeto do MAPA PESQUISA DAS CONDIÇÕES DE CALÇADAS E PASSEIOS, ficaram evidenciadas que as rampas para acessibilidade ou não possuem as dimensões conforme NBR 9050 ou estão posicionadas de forma não possuem efetividade área central e alguns bairros. Evidenciado a falta de condição de trânsito de pedestres das calçadas.



**PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA**

Estado de São Paulo

**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico****7.2 ACESSIBILIDADE PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA E RESTRIÇÃO DE MOBILIDADE**

Trata da acessibilidade universal na infraestrutura de mobilidade urbana e nos veículos dos serviços de transporte urbano.

As estratégias e objetivos que tratam da acessibilidade universal na infraestrutura de mobilidade urbana e nos veículos dos serviços de transporte urbano, foram inicialmente discutidos na primeira Audiência Pública 2016, junto com outros temas como caracterização geral da acessibilidade no município (calçadas, vagas de estacionamento, frota de transporte público). Tendo posteriormente verificadas questões técnicas de viabilidade das áreas públicas. O que foi incluído nas pesquisas de calçadas e passeios.

São ações estratégicas para a política de acessibilidade:

I — elaborar e implementar políticas para a garantia da acessibilidade universal aos espaços, equipamentos e serviços urbanos;

II — implantar políticas voltadas para o atendimento às pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida, atendendo ao disposto na Lei n. 8.149, de 30 de abril de 1998, que dispõe sobre a acessibilidade das pessoas portadoras de deficiências aos edifícios de uso público, ao espaço e mobiliário urbanos no Município, com fiscalização da Conselho de Acessibilidade e Mobilidade, que deverá ser criada em até 1 ano da aprovação deste Plano.

III — cumprir o estabelecido nas normas técnicas brasileiras, nas Leis Federais n. 10.048, de 2000, e n. 10.098, de 2000; no Decreto n. 5.296, de 2004, ou nas leis que os alterem, bem como as disposições das legislações específicas do Município e do Estado, quando couber;

IV — elaborar, em um prazo máximo de 2 (dois) anos, a partir da entrada em vigor desta Lei, um manual técnico que contemple regras e diretrizes para localização, dimensionamento, espaçamento e acessibilidade aos pontos de parada dos diversos modos de transporte;

V — elaborar, em um prazo máximo de 2 (dois) anos, a partir da entrada em vigor desta Lei, um manual técnico que contemple regras e diretrizes para a implantação e adequação dos passeios e do mobiliário urbano nas calçadas.

VI - promover a acessibilidade mediante integração de vias com as rotas acessíveis;

VII - mapear necessidades de rotas acessíveis de acordo com deslocamentos e modais;

VIII - mapear, implantar e atualizar soluções para a travessia de pedestres, com segurança, nas vias.

IX - semáforos instalados deverão contar com equipamentos sonoros, para a segurança da locomoção dos deficientes visuais;

7.3 ROTAS ACESSÍVEIS



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico

Considera-se rota acessível o trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os ambientes externos e internos de espaços e edificações, possibilitando sua utilização de forma autônoma e segura por todas as pessoas, principalmente aquelas com deficiência e mobilidade reduzida.

Lei federal estabelece obrigatoriedade das Rotas Acessíveis, no § 3º do Art. 41. A Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade):

“Art. 41.

§ 3º As cidades de que trata o caput deste artigo devem elaborar plano de rotas acessíveis, compatível com o plano diretor no qual está inserido, que disponha sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público, com vistas a garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros, sempre que possível de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros.” (NR)

As rotas acessíveis deverão ser planejadas e implementadas em todos os projetos e obras de edifícios públicos ou de uso coletivo no município, devendo harmonizar todos os elementos de urbanização de modo a impedir interferências em seu percurso.

O Poder Executivo Municipal, realizará, em até 2 (dois) anos, estabelecendo por decreto plano de rotas acessíveis com a meta anual de execução de rampas, faixas elevadas, sinalização e demais intervenções, a serem executadas ou adaptadas em logradouros públicos municipais.

Para construção do referido plano, prudente que seja realizada pesquisa identificando, quantitativo e qualitativo, as demandas das rotas acessíveis, sendo de maior prioridade acesso dos portadores de necessidades especiais aos serviços de saúde, educação e lazer,

Os passeios públicos municipais, dos caminhos preferenciais e regiões de grande circulação de pedestres, deverão ser incluídos no referido Plano de Rotas acessíveis.



158

Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 94 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico

7 – ÁREAS DE ESTACIONAMENTO

O município utiliza o estacionamento rotativo oneroso, “Zona Azul”, na área Central. Criada na Lei Municipal N 2806/97, regulamentada no Decreto 5299/2014.

Nas feiras livres do município organicamente foram estabelecidos estacionamentos nas próprias vias públicas do entorno, ainda dentro das capacidades do sistema viário.

As ações da política de Regulamentação, gestão e infraestruturas voltadas ao disciplinamento da política do uso de áreas de estacionamentos públicos e privados e do direito ao uso do espaço público por veículos particulares são:

I - regulamentar o Sistema de Zona Azul, definindo o modo de operação, o sistema de controle e fiscalização já que se trata de um sistema eletrônico, do modo rotativo, com restrição de tempo máximo de permanência;

II - promover o rodízio dos veículos e priorização do uso para consumidores dos serviços disponíveis, respeitando-se os critérios de acessibilidade, o tráfego de pedestres e a segurança viária;

III - implantar estacionamentos específicos para motos, carga e descarga, assim como vagas específicas para usuários especiais;

IV - criar soluções ágeis de controle e penalidade para punir infratores que persistam em estacionar em locais proibidos, como meio de coibir e, ao mesmo tempo, educar, além de gerar receita para o Município;

V - proibir o estacionamento em locais em que gera transtorno e atrapalha o fluxo dos carros;

VI - criar campanhas de sensibilização do uso de estacionamentos para a população;

VII - avaliar constantemente a eficiência do sistema de estacionamento rotativo pago denominado “Zona Azul”, incluindo além dos carros, vagas para motos, carga e descarga, assim como vagas específicas para usuários especiais.

VI - criar bolsões de estacionamentos públicos em áreas públicas ou privadas.



Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 95 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

- LEI Nº 2.806/97 -

AUTORIZA O PODER EXECUTIVO À REALIZAR LICITAÇÃO PÚBLICA PARA OUTORGAR CONCESSÃO OU PERMISSÃO DA "ÁREA AZUL" E DOS SERVIÇOS DE COMPETÊNCIA DO MUNICÍPIO RELATIVOS AO TRÂNSITO.

A CÂMARA MUNICIPAL APROVA E O PREFEITO MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA, SANCIONA E PROMULGA A SEGUINTE LEI:

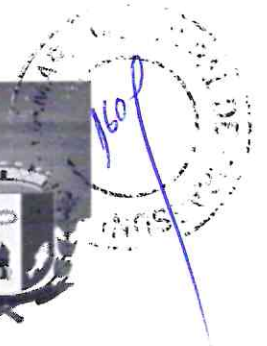
ARTIGO 1º - Fica o Poder Executivo Municipal autorizado a realizar licitação pública visando outorgar à empresa privada, sob regime de concessão ou permissão, a administração e exploração comercial de estacionamento rotativo de veículos em vias e áreas públicas, sob a denominação de "Área Azul", e prestar os serviços de competência do Município relativos ao Trânsito, com fundamento na Constituição Federal, em seu artigo 175, na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 e na Lei Orgânica Municipal.

ARTIGO 2º - A concessão ou permissão dos serviços será formalizada através de contrato, que deverá conter:

- I - o objeto e a área da concessão ou permissão;
- II - o prazo da concessão e da sua prorrogação;
- III - o modo, forma e condições da prestação dos serviços, com indicação de padrões de qualidade e das metas e prazos para seu aperfeiçoamento;
- IV - os direitos e deveres do concessionário ou permissionário e do poder concedente;
- V - a remuneração do concessionário ou permissionário e critérios de reajustamento e revisão do preço pactuado, visando manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, conforme previsto no artigo 9º, Parágrafos 3º e 4º da Lei Federal nº 8.987/95;
- VI - a responsabilidade das partes e penalidades a que se sujeitam pelas suas respectivas inidoneidades;
- VII - a indicação dos bens que serão revertidos ao poder concedente no fim da concessão ou permissão;
- VIII - os casos de extinção da concessão ou permissão, precedidos obrigatoriamente de prévio procedimento administrativo, conforme previsto no artigo 35 e seguintes da Lei Federal nº 8.987/95;
- IX - a forma de fiscalização da prestação dos serviços;
- X - a exclusividade do concessionário ou permissionário na prestação dos serviços;
- XI - a possibilidade de serem exploradas outras fontes alternativas de receita referentes ao objeto da concessão ou permissão, conforme disposto no artigo 11º da Lei Federal nº 8.987/95;
- XII - outras cláusulas peculiares ao objeto da concessão ou permissão.

ARTIGO 3º - Incumbe ao concessionário ou permissionário:

- I - prestar serviço adequado na forma desta Lei, das normas técnicas aplicáveis do contrato;
- II - cumprir e fazer cumprir as normas regulamentares dos serviços e as cláusulas contratuais;



Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 96 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

- III - garantir o funcionamento adequado e a continuidade dos serviços, atendendo ao crescimento vegetativo e promovendo as ampliações necessárias;
- IV - obedecer aos padrões de qualidade, as metas e prazos estabelecidos;
- V - zelar pela integridade dos bens vinculados à prestação dos serviços.

ARTIGO 4º - O Prefeito Municipal regulamentará esta Lei através de Decreto, dentro do prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados da sua promulgação.

ARTIGO 5º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Lei Municipal nº 1406/50, de 22 de fevereiro de 1960.

Pirassununga, 30 de abril de 1967

ANTÔNIO CARLOS BUENO SOBRINHA
PREFEITO MUNICIPAL

Publicada na Portaria
Data supra

WALTER JOÃO BELLARDI SOBRINHA
SECRETÁRIO MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO



Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 97 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

DECRETO Nº 5.299, DE 28 DE JANEIRO DE 2014.

CRISTINA APARECIDA BATISTA,
Prefeita Municipal de Pirassununga,
Estado de São Paulo.....

No uso de suas atribuições legais e face ao constante nos autos do procedimento administrativo nº 992/2004,

DECRETA:

Art. 1º - As ruas fixadas como "Área Azul", as vias e logradouros públicos do município, nas quais será permitido o estacionamento de veículos com o respectivo meio de pagamento, nos termos da Lei nº 7.806, de 10 de abril de 1997, as seguintes áreas:

- I - Rua Coronel Franco (Pereira Bueno/Padre Antônio Ivo);
- II - Rua Coronel Franco (Padre Antônio/ José Bonifácio);
- III - Rua Coronel Franco (José Bonifácio/Andradas);
- IV - Rua Coronel Franco (Andradas/Bom Jesus);
- V - Rua Coronel Franco (Bom Jesus/7 de Setembro);
- VI - Rua Coronel Franco (7 de Setembro/Bom Jesus);
- VII - Rua Coronel Franco (Bom Jesus/Andradas);
- VIII - Rua Coronel Franco (Andradas/ José Bonifácio);
- IX - Rua Coronel Franco (José Bonifácio/General Osório);
- X - Rua Coronel Franco (General Osório/Pereira Bueno);
- XI - Rua Pereira Bueno (Coronel Franco/ XV de Novembro);
- XII - Rua Pereira Bueno (XV de Novembro/Duque de Caxias);
- XIII - Rua Pereira Bueno (Duque de Caxias/Siqueira Campos);
- XIV - Rua Pereira Bueno (Siqueira Campos/Joaquim Procópio);
- XV - Rua Pereira Bueno (Joaquim Procópio/Siqueira Campos);
- XVI - Rua Pereira Bueno (Siqueira Campos/Duque de Caxias);
- XVII - Rua Pereira Bueno (Duque de Caxias/XV de Novembro);
- XVIII - Rua Pereira Bueno (XV de Novembro/Coronel Franco);
- XIX - Rua Major Pereira (Duque de Caxias/Siqueira Campos);
- XX - Rua Major Pereira (Siqueira Campos/Joaquim Procópio);
- XXI - Rua Major Pereira (Joaquim Procópio/Rua da Saúde);
- XXII - Rua Major Pereira (Rua da Saúde/Joaquim Procópio);
- XXIII - Rua Major Pereira (Joaquim Procópio/Siqueira Campos);
- XXIV - Rua Major Pereira (Siqueira Campos/Duque de Caxias);
- XXV - Rua Major Pereira (Duque de Caxias/XV de Novembro);
- XXVI - Rua Major Pereira (XV de Novembro/Coronel Franco);
- XXVII - Rua Coronel Franco (Major Pereira/Pereira Bueno);
- XXVIII - Rua Coronel Franco (Pereira Bueno/Major Pereira);
- XXIX - Rua José Bonifácio (Coronel Franco/XV de Novembro);
- XXX - Rua José Bonifácio (XV de Novembro/Duque de Caxias);
- XXXI - Rua José Bonifácio (Duque de Caxias/Siqueira Campos);
- XXXII - Rua José Bonifácio (Siqueira Campos/Prudente de Moraes);
- XXXIII - Rua José Bonifácio (Prudente de Moraes/Siqueira Campos);
- XXXIV - Rua José Bonifácio (Siqueira Campos/Duque de Caxias);



Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 98 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

XXXV - Rua José Bonifácio (Duque de Caxias XV de Novembro);
XXXVI - Rua José Bonifácio (XV de Novembro Coronel Franco);
XXXVII - Rua dos Andradas (Coronel Franco José Bonifácio);
XXXVIII - Rua dos Andradas (XV de Novembro Duque de Caxias);
XXXIX - Rua dos Andradas (Duque de Caxias Siqueira Campos);
XL - Rua Bom Jesus (Siqueira Campos Duque de Caxias);
XLI - Rua Bom Jesus (Duque de Caxias XV de Novembro);
XLII - Rua Bom Jesus (XV de Novembro Coronel Franco);
XLIII - Rua Duque de Caxias (Major Pereira Pereira Bueno);
XLIV - Rua Duque de Caxias (Pereira Bueno General Osório);
XLV - Rua Duque de Caxias (General Osório José Bonifácio);
XLVI - Rua Duque de Caxias (José Bonifácio Andradas);
XLVII - Rua Duque de Caxias (Andradas Bom Jesus);
XLVIII - Rua Duque de Caxias (Bom Jesus 7 de Setembro);
XLIX - Rua Duque de Caxias (7 de Setembro Visconde de Rio Branco);
L - Duque de Caxias (Visconde de Rio Branco Bom Jesus);
LI - Duque de Caxias (Bom Jesus Andradas);
LII - Duque de Caxias (Andradas José Bonifácio);
LIII - Duque de Caxias 45°;
LIV - Duque de Caxias (General Osório Pereira Bueno);
LV - Duque de Caxias (Pereira Bueno Major Pereira);
LVI - General Osório (Siqueira Campos Joaquim Procópio);
LVII - General Osório (Joaquim Procópio Siqueira Campos);
LVIII - General Osório (Siqueira Campos Duque de Caxias);
LIX - General Osório (Duque de Caxias XV de Novembro);
LX - General Osório (XV de Novembro Coronel Franco);
LXI - Rua Major Pereira (Coronel Franco XV de Novembro);
LXII - Rua Siqueira Campos (Major Pereira Pereira Bueno);
LXIII - Rua Siqueira Campos (Pereira Bueno General Osório);
LXIV - Rua Siqueira Campos (General Osório José Bonifácio);
LXV - Rua Siqueira Campos (José Bonifácio 7 de Setembro);
LXVI - Prudente de Moraes;
LXVII - Prudente de Moraes (Mercado José Bonifácio);
LXVIII - Prudente de Moraes José Bonifácio;
LXIX - Siqueira Campos (Bom Jesus Andradas);
LXX - Siqueira Campos (General Osório Pereira Bueno);
LXXI - Siqueira Campos (Pereira Bueno Major Pereira);
LXXII - Rua XV de Novembro (Major Pereira Pereira Bueno);
LXXIII - Rua XV de Novembro (Pereira Bueno General Osório);
LXXIV - Rua XV de Novembro (General Osório José Bonifácio);
LXXV - Rua XV de Novembro (José Bonifácio Andradas);
LXXVI - Rua XV de Novembro (Andradas Bom Jesus);
LXXVII - Rua XV de Novembro (Bom Jesus 7 de Setembro);
LXXVIII - Rua 7 de Setembro (Rua Coronel XV de Novembro);
LXXIX - Rua 7 de Setembro (XV de Novembro Duque de Caxias);
LXXX - Rua 7 de Setembro (Duque de Caxias Siqueira Campos);
LXXXI - Rua 7 de Setembro (Siqueira Campos Duque de Caxias);
LXXXII - Rua 7 de Setembro (Duque de Caxias XV de Novembro);
LXXXIII - Rua 7 de Setembro (XV de Novembro Coronel Franco);



1639
2020

Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 99 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

- LXXXIV - Rua XV de Novembro (7 de Setembro/Bom Jesus)
- LXXXV - Rua XV de Novembro (Bom Jesus/Andradas)
- LXXXVI - Rua XV de Novembro (Andradas/José Benifácio)
- LXXXVII - Rua XV de Novembro (José Benifácio/General Osório)
- LXXXVIII - Rua XV de Novembro (General Osório/Pereira Bueno)
- LXXXIX - Rua XV de Novembro (Pereira Bueno/Major Pereira)

Parágrafo único. Fica à cargo da concessionária o estudo técnico para a distribuição e fixação de vagas destinadas a "Carga e Descarga (das 7:00 às 10:00 horas)", "Motocicletas", "Lubrificação e Desemburque" e "Transporte de Valores", "Vagas para Deficientes (2%)", "Idosos (5%) e "Famílias (10 mínimos)", dentro da área abrangida.

Art. 2º O horário para exploração do estacionamento será das 08:00 às 18:00 horas, de segunda-feira a sexta-feira, e das 08:00 às 11:00 horas aos sábados.

Art. 3º Ficam estabelecidos os valores da cobrança de estacionamento, a saber:

a) 15 minutos	R\$ 0,50;
b) 1 hora	R\$ 1,00;
c) 2 (duas) horas	R\$ 2,00.

Parágrafo único. O período máximo de estacionamento em uma mesma vaga deverá ser de até 2 (duas) horas.

Art. 4º A inadimplência dos valores que não fizerem uso dos meios de pagamento serão considerados infrações, sendo a fiscalização destes efetuada por agentes de monitoramento de empresa concessionária do sistema, onde será emitido um "Aviso de Irregularidade", tendo em vista o usuário o prazo de 48 (quarenta e oito) horas para regularizar a situação, efetuando o pagamento do valor equivalente a 10 (dez) horas de estacionamento, no local da referida infração.

Parágrafo único. Caso a situação do mesmo não seja regularizada, o "Aviso de Irregularidade" se converterá em "Auto de Infração" conforme as normas do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 5º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, especialmente o Decreto nº 1989, de 9 de maio de 1997 e suas alterações posteriores.

Pirassununga, 28 de janeiro de 2020.

CRISTIANA DE AGUIAR BATISTA -
Prefeita Municipal

Publicado na Portaria
Data supracitada

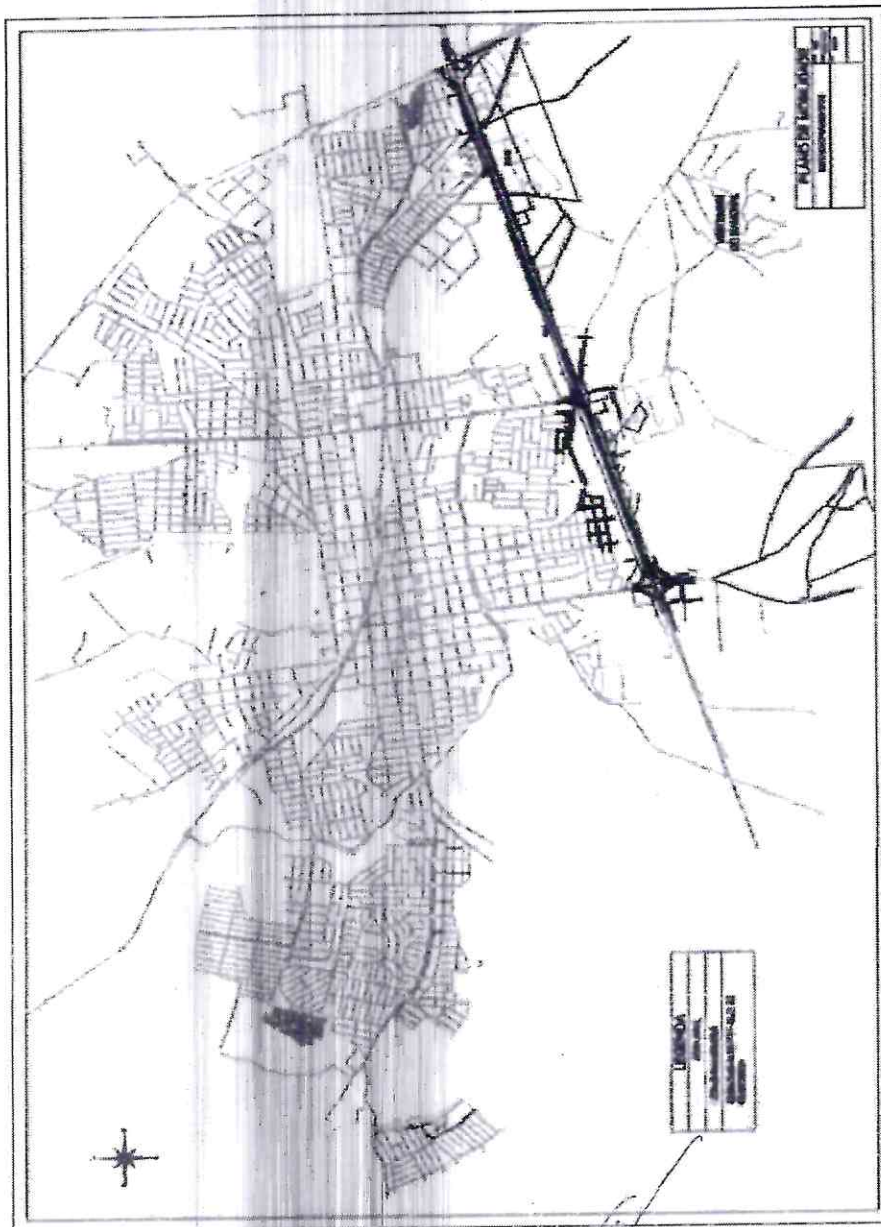
DANIEL AUGUSTO
Secretário Municipal de Administração

Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 100 / 113

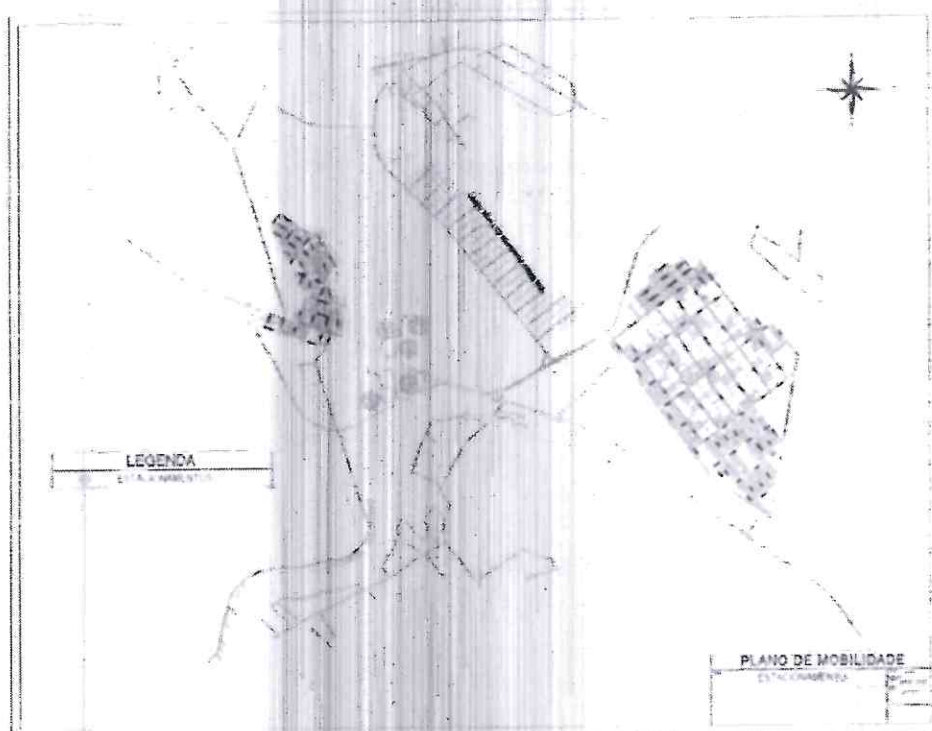


PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico





PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**

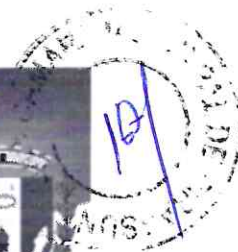


Estacionamentos no Distrito Cachoeira de Emas, Não há presença de Área Azul

DIÁRIO OFICIAL ELETRÔNICO

PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

www.diariodepirassununga.sp.gov.br



Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

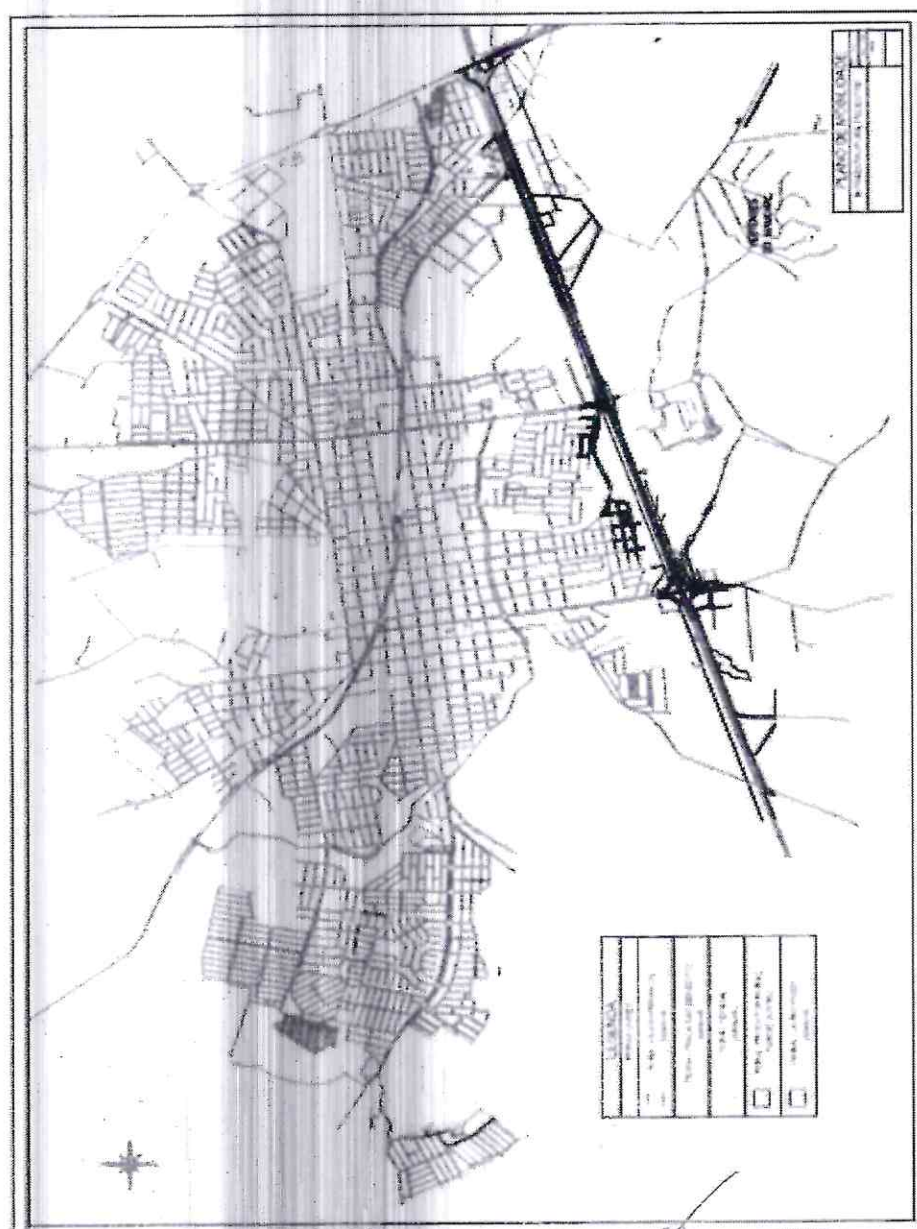
Página 103 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico



Mapa das Feiras Livres do Município



Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 104 / 113

**PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA**

Estado de São Paulo

**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico****8 POLOS GERADORES DE VIAGENS (PGV)**

Seguindo a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, no que tange em seu Artigo 30, compete aos municípios a promoção do adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso e ocupação solo.

Um Polo Gerador de Viagem (PGV) trata-se de um tipo de empreendimento que causa, em curto prazo, impactos significativos no ambiente urbano, essencialmente na mobilidade, demandando análises para o planejamento operacional dos sistemas e infraestruturas..

Por conta de sua natureza, a implantação dos PGV é sucedida de impactos diretos na sua área de influência, tanto nos sistema viário e na circulação, em curto prazo, como também impactos na estrutura urbana, com destaque para o uso, ocupação e valorização do solo, a médio e longo prazo.

São diversas as fontes bibliográficas existentes que denominam empreendimentos que geram um grande número de viagens como Pólos Geradores de Tráfego (PGTs). Ressalta-se que o Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 2002) denomina tais empreendimentos como pólos atrativos de trânsito, destacando a necessidade de sua aprovação por órgão competente.

Ressalta-se que estudos mais recentes afetos ao tema, CET/SP, Rede Ibero Americana de Estudos de PGV, Prefeitura Municipal de São Paulo, entre outros contribuíram para a evolução do conceito, que deixou de considerar apenas o tráfego motorizado individualmente, indo além dos sistemas viário e dos transportes gerado pelo empreendimento, passando a considerar a mobilidade em geral; além dos impactos relacionados ao polo, incluindo os socioeconômico

Dessa forma, foram criadas normas para o licenciamento e caracterizados dos PGVs, procurando identificar de forma mais precisa possível os impactos resultantes sempre no intuito de minimizar seus efeitos negativos no meio urbano. E consequentemente a identificação de intervenções no meio urbano ou no empreendimento.

A análise dos impactos cabe a Prefeitura, a qual deve prover a identificação dos Polos Geradores de Viagens e que estabelecer os parâmetros mais adequados para classificação de empreendimentos como geradores de viagens, assim como estabelecer um processo específico de análise e avaliação de seus impactos. Tal análise é fundamental ao pensar o planejamento urbano das cidades. Transformações no sistema viário podem interferir na sua relação com o meio ambiente, o que pode ocasionar viagens adicionais e interferir na sua capacidade, comprometendo a acessibilidade dessa área.

8.1 IMPOSIÇÃO DO ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

O Estatuto da Cidade, Lei Federal 10.257 de 10 de julho de 2001, regulamentando os Artigos 182 e 183 da Constituição Federal do Brasil, com o objetivo de organizar o desenvolvimento das funções sociais da cidade, garantindo qualidade de vida e estabelecendo instrumentos de análises.. Entre os quais se destacam o Estudos de Impactos de Vizinhança (EIV) e o Relatório de Impacto de Vizinhança (RIV).

O Estatuto da Cidade, em seu artigo 36, estabelece que a *Lei municipal definirá os*



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**

empreendimentos e atividades privados ou públicos em área urbana que dependerão de elaboração de estudo prévio de impacto de vizinhança para obter as licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento a cargo do Poder Público municipal" Impondo ainda em seu Artigo 37 o conteúdo mínimo e o formato básico dos EIV - Estudo de Impacto de Vizinhança

O RIV deve incluir delimitação da área impactada e as características quanto ao uso e localização. Deve conter também a avaliação técnica das interferências que o empreendimento possa causar à vizinhança, bem como a apresentação das medidas mitigadoras para os impactos negativos decorrentes da implantação do empreendimento e seus respectivos procedimentos.

8.2 DIAGNÓSTICO BASEADO EM LEGISLAÇÕES URBANÍSTICAS MUNICIPAIS

"Cada município estabelece seus parâmetros para o licenciamento de polos geradores de viagem, sejam localizados em área urbana ou rural. Esses parâmetros servem de subsídio aos órgãos executivos de trânsito e rodoviário." (Denatran, 2001).

De acordo com o Artigo 30, capítulo VIII, da Constituição de 1988, é responsabilidade dos municípios a promoção adequada e ordenamento territorial, através do planejamento urbano e controle do uso e ocupação solo.

O Plano Diretor é ferramenta básica para as análises, complementados por seus instrumentos e normas derivadas, bem como a partir de agora somando-se o Plano de Mobilidade. Essas legislações tratam da distribuição geográfica das funções urbanas como a habitacional, a comercial, de serviços, industrial, agrícola, institucional e de lazer. Definem, ainda, as modalidades de ocupação e o adensamento do espaço; bem como regem as tendências de construção excessiva em regiões de maior demanda. Além disso, versam sobre as restrições para o uso do solo para atividades incompatíveis.

Hoje

No artigo 52 da lei Complementar Municipal nº 76 de 15 de fevereiro de 2007, Lei de Zonamento, fica estabelecido a exigência de EIV:

Art. 52. Será exigido pela Administração Pública Municipal, através da Comissão de Uso e Parcelamento do Solo, para qualquer empreendimento considerado de impacto, o Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, atendendo desta forma a Lei Federal 10.257, Art. 36, Art. 37, Art. 38, sendo exigido após análise, requisitos referentes vagos de estacionamento, recuos frontais, laterais, de fundo, entre outros, procurando com isto sanar ou amenizar o impacto da edificação ou atividade para com a vizinhança; tais como construção de um Shopping Center, Hipermercado e similares.

Para tanto nomeada Comissão para avaliação dos respectivos Estudos de Impactos de Vizinhança.

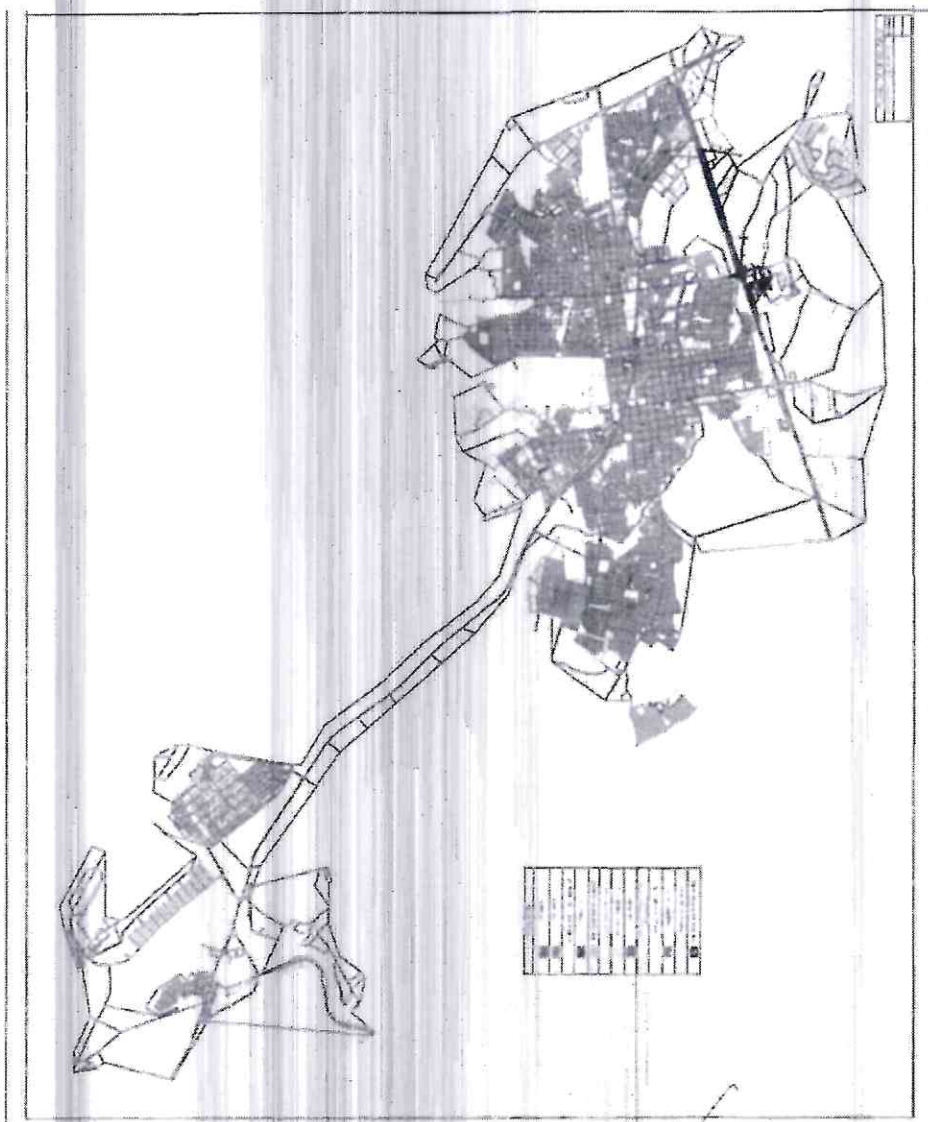
Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 106 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**

8.3DIAGNÓSTICO BASE CARTOGRÁFICAS DISPOSIÇÃO por semelhança



**PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA**

Estado de São Paulo

**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico****8.4 TIPOS DE USOS E ATIVIDADES QUE INTERFEREM NO TRÁFEGO**

A definição por os tipos de usos e atividades de empreendimentos que devem ser tratados como PVG interferem no tráfego são as seguintes:

- I. Ensino e cuidados infantis, berçário, creche, jardim, maternal e outras atividades assemelhadas;
- II. Ensino Fundamental, ensino Médio Ensino Superior, faculdade, universidade.e Ensino Supletivo.
- III. Outras atividades educacionais: ensino ou cursos preparatório, idiomas, informática, pós-graduação, profissionalizante e outras atividades assemelhadas.
- IV. locais de reuniões como: associações, templo religioso, buffet, bingo, salão de festas e baile e outras atividades assemelhadas;
- V. hospital, centro médico, clínicas de especialidades médicas, maternidade e pronto socorro, laboratórios de análises clínicas e diagnóstico por imagem e outras atividades assemelhadas;
- VI. Garagens de veículos de carga ou transporte de passageiros, posto de abastecimento de veículos e outras atividades assemelhadas
- VII. Práticas esportivas como: academia de ginástica, clube esportivo, escola esportiva, quadra esportiva e outras atividades assemelhadas
- VIII. Agência bancária, agência de correios e outras atividades assemelhadas
- IX. Locais de refeições; restaurante, lanchonete, bar, café, casa noturna, pizzaria, churrascaria, casa de chá e outras atividades assemelhadas
- X. Supermercado, Hipermercado, Comercio Atacadista, Centro de Distribuição, Centro de Compras, Shopping Center ,Lojas de Departamento , Pavilhão para Feiras, Exposições, Feiras.
- XI. Industrias
- XII. Locais de lazer e cultura: casa de espetáculo, circo, teatro, Parques, Zoológicos, Horto, Cinemas, Teatros, Auditórios, outras atividades assemelhadas;
- XIII. Condomínios, conjuntos comerciais, conjuntos residenciais, outras atividades assemelhadas;
- XIV. Terminais rodoviários, ferroviários e aeroviários; autódromos, hipódromos;
- XV. Hotéis, Motéis e Drive-in;
- XVI. Atividades que operem com sistema "Drive-Thru" ou "Valet Service"

8.5 DA ANÁLISE DOS PROJETOS DE OBRAS E MELHORIAS, CUMPRIMENTO DAS AÇÕES MITIGADORAS

O município editará Lei Específica regulamentando os parâmetros do Plano de Mobilidade

A equipe da Comissão de Avaliação EIV fará uma avaliação dos estudos executados e relatórios apresentados pelo empreendedor definindo quando necessário, as medidas mitigadoras a serem implantadas. Elaborando a Certidão de Diretrizes ou Parecer Técnico a respeito da implantação do pólo gerador de tráfego em análise, que orientará a adequação do projeto do empreendimento.. Contendo ainda, quando devidos, os condicionantes, dentre os quais se incluem as medidas mitigadoras que o empreendedor deverá implantar para reparar, atenuar, controlar ou eliminar os impactos gerados pelo empreendimento ou para compensar os prejuízos não mitigáveis que são causados pela implantação do PGV



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico

Para o caso de necessidade de melhorias viárias, mobilidade e estruturais como medida mitigadora, será celebrado entre o empreendedor e o município, um Termo de Compromisso e o Cronograma de Obras Viárias,

Os pedidos de aprovações de projetos de Construção, Reforma, Mudança de Uso e Regularização de PGV somente serão aprovadas mediante a Certidão de Diretrizes e do Termo de Compromisso e Cronograma de Obras.

A Secretaria de Planejamento ficará responsável pelo acompanhamento da implantação das medidas mitigadoras aprovadas e, quando finalizados os trabalhos, deverá expedir Termo de Recebimento. Quando essas medidas se tratarem de intervenções no sistema viário estará como responsável a Secretaria de Segurança

A concessão de Habite-se e Licença de Funcionamento dos PGV é condicionada à execução das medidas mitigadoras previstas na Certidão de Diretrizes e do Termo de Recebimento de Obras.

Os órgãos municipais de planejamento são responsáveis por realizar procedimento específico de licenciamento levando em consideração os aspectos urbanísticos e viários contidos nas Planos e em suas leis derivadas, em razão de celeridade portanto deverá ser mantida Comissão específica para análise dos Estudos de Impacto de Vizinhança, contando com presença de membro das Secretarias e Autarquia assim relacionada e de seus assuntos pertinentes: Secretaria Planejamento, Secretaria de Segurança Pública, Secretaria do Meio Ambiente e Superintendência de Água e Esgoto de Pirassununga.

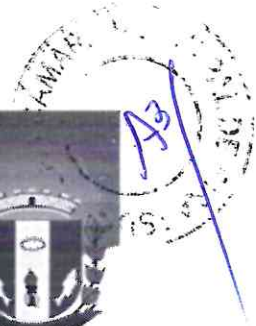
São Competências da comissão:

- avaliar os Estudo de Impacto de Vizinhança,
- avaliar se casos omissos e situações não descritas que se apresentem como PGV,
- revisar e atualizar lista dos empreendimentos suscetíveis aos Relatórios e Estudos a serem apresentados,
- revisar e atualizar norma que especifica o formato de apresentação dos Relatórios e Estudos,
- emitir termos de referência para os Relatórios e Estudos

8.6 OBJETIVOS ESPECÍFICOS AOS POLOS GERADORES DE VIAGENS

São objetivos específicos aos Polos Geradores de Viagens:

- Facilitar e garantir o acesso aos serviços básicos e aos equipamentos sociais;
- Garantir o acesso aos pontos de atrativos turísticos, artísticos e culturais da cidade.
- Distribuir de forma mais equilibrada as atividades no território visando minimizar a necessidade de viagens motorizadas;
- Promover a avaliação, mediação e controle de impactos urbanos para grandes empreendimentos públicos e privados que possam ser potenciais polos geradores de viagens;
- Estimular o adensamento nas regiões providas de infraestrutura de urbana;
- Induzir de forma adequada a expansão horizontal da malha urbana;
- Criar legislação de polos geradores de viagens, condicionando a aprovação e licenciamento de empreendimentos a uma análise regionalizada dos impactos e à execução de obras que mitiguem



Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 109 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**

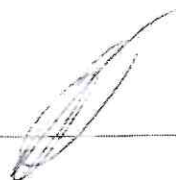
impactos:

São Metas para os polos geradores de viagens

- elaboração e revisão de instrumentos específicos do Plano de Mobilidade quanto do Plano Diretor, que deve ocorrer dentro do prazo de até seis meses a partir da sanção deste plano, e consequente aplicação dos mesmos.

São ações: estratégicas para os polos geradores de viagens

- A Implantação de equipamentos públicos em áreas adensadas deve priorizar por local de fácil acesso;
- O planejamento de novos loteamentos, condomínios, desmembramentos, conjuntos habitacionais deve incluir os aspectos da mobilidade urbana como arborização, calçadas, pavimentação, pontos de parada, ciclovias, rotas acessíveis etc.
- Realizar estudo para melhoria da circulação viária nos horários de entrada e saída de estabelecimentos de ensino e creches.



Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 110 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**

9 – ÁREAS E HORÁRIOS DE ACESSO E CIRCULAÇÃO RESTRITA OU CONTROLADA

Este tópico do plano se relaciona ao uso de diversos instrumentos de gestão, sendo o mais comum o fechamento de vias, de forma permanente ou temporária.

O município possui medidas de restrição a circulação de veículos de carga na área central e algumas vias adjacentes bem como a restrição de horário para circulação de caminhões no prolongamento da Av Painguas e Av. Padre Vann Ess, estabelecidas em Decreto nº. 3349/2007 - Estabelece normas para o trânsito de caminhões no Município de Pirassununga, bem como para carga e descarga em estabelecimentos. Como também o controle de estacionamento e de locais de instalação de atividades econômicas que pode gerar viagens com veículos pesados. Estabelecidas na Lei de Zonamento, Lei Complementar 76/2007

Medidas essas que podem ser ampliadas e aplicadas com novas tecnologias.

Contudo o fechamento de vias, de forma permanente ou temporária, tecnicamente não se apresenta razoável, mas deve ser estudada pontualmente levando em conta os critérios de avaliação e revisão estabelecidos no Plano de Mobilidade.
Juntar copia dos decretos

10 – SISTEMÁTICA DE AVALIAÇÃO, REVISÃO E ATUALIZAÇÃO PERIÓDICA

Deve ser considerada a realização de revisões periódicas do PlanMob e de seus instrumentos. Considerando a integração dos vários instrumentos deste com os do Plano Diretor e demais planos setoriais. Incluindo ampla participação da população, nos termos da legislação urbanística em vigor, revisados com periodicidade máxima de 5 (cinco) anos e serão preferivelmente realizadas conjuntamente com o processo de revisão do Plano Diretor de Pirassununga,

Fica definida a Secretaria de Planejamento do órgão responsável pelo acompanhamento da implantação do plano de mobilidade e instrumentos, sendo auxiliada pela Comissão Especial de Organização do Plano Diretor.

As revisões do Plano de Mobilidade e seus instrumentos deverão contemplar, além de demais análise estabelecidas na legislação:

- I - análise da situação da mobilidade urbana em relação aos modos, aos serviços e a infraestrutura de transporte, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos, incluindo a avaliação do progresso de indicadores de desempenho a serem definidos;
- II - avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, que deverá considerar horizontes de curto, médio e longo prazo;
- III - análise das novas tecnologias de mobilidade e dos seus impactos na cidade.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico

Após instituição do plano de mobilidade por meio de Lei Complementar cabe a utilização de indicadores para monitoramento e avaliação do plano de mobilidade, como também a realização de processos periódicos de consulta à sociedade.

Assim a manutenção das informações coletadas em um banco de dados, que as consolide e torne viável sobre os aspectos da mobilidade no município.

Com as informações podem ser verificadas as demandas para atualização da Política de Mobilidade. E, além do período estipulado para as revisões, em casos de identificadas as necessidades o Plano de Mobilidade do Município poderá sofrer alterações, na forma que segue:

I - revisões extraordinárias, motivadas por fatores futuros, condições ou situações específicas, devidamente comprovadas e justificadas, que afetem a mobilidade urbana;

II - atualizações, motivadas a partir da análise da avaliação de indicadores de desempenho e relatórios de balanço relativos à implantação do Plano de Mobilidade Urbana e seus resultados.

Garantir a participal social o Plano de Mobilidade Urbana e suas revisões, bem como os seus instrumentos de regulamentação, os quais deverão ter ampla divulgação utilizando amplos canais de comunicação e de mídia possíveis.

Os estudos técnicos que estabelecem a estrutura de mobilidade urbana, bem como a avaliação econômica e o plano de implantação, gestão e monitoramento serão regulamentados por ato normativo específico.

10.1 ORGANIZAÇÃO PARA GESTÃO

A Prefeitura Municipal, por meio de suas Secretarias Municipais, dentro de suas competências, manterá canais de informação e de comunicação com os cidadãos de forma permanente, para promover a transparência da gestão, divulgar os serviços prestados, facilitar a participação social e democratizar acesso às informações,

A Prefeitura manterá programas contínuos de educação para trânsito, mobilidade e acessibilidade, os quais servirão como instrumento de gestão desta.

O monitoramento da implementação do PlanMob, no que toca à operacionalização das estratégias nele previstas e aos seus resultados em relação às metas de curto, médio e longo prazo, em Secretaria Municipal de Planejamento.

A Prefeitura Municipal utilizará a Comissão Especial de Organização do Plano Diretor (CEOPD) estabelecida por Decreto com caráter permanente, para coordenar e gerir atualização das normas e instrumentos legais do Plano de Mobilidade.

10.2 A IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE

O Programa de Implementação do Plano de Mobilidade de Pirassununga seguir as seguintes estratégias gerais, considerando o período de 10 (dez) anos, ou seja 2020 a 2030.

I - promover a revisão da Legislação Municipal no tocante à política tarifária do sistema de



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Econômico

transporte público coletivo, com o objetivo de garantir ampliação do número de usuários, a modicidade tarifária e equidade no acesso aos serviços;

II - promover a integração física e tarifária do sistema de transporte público coletivo, através de mecanismos do tipo "bilhete único", ampliando a acessibilidade e a mobilidade dos usuários com menor custo para os mesmos;

III - promover a modernização tecnológica do sistema de planejamento, controle, monitoramento e de comunicação do sistema de transporte público coletivo do Município, visando propiciar serviços rápidos e eficientes aos usuários;

IV - providenciar a pavimentação de todos os itinerários de transporte público coletivo, como forma de aperfeiçoar os tempos de viagem das linhas, a qualidade do serviço prestado aos usuários e a manutenção da frota em operação;

V - promover a ampliação de calçadas nos corredores e itinerários de transporte público coletivo para usuários e pedestres;

VI - promover a adequação das características físicas das vias, para que funcionem de acordo com o volume e tipo de tráfego e a hierarquia viária, adotando-se medidas adequadas de sinalização vertical e horizontal, semaforização, restrições de horários e usos, dispositivos de retorno, regulamentação e restrição de estacionamentos e otimização dos movimentos permitidos em cruzamentos;

VII - promover a sinalização e dispositivos físicos adequados para garantir a segurança dos pedestres, em especial nas vias arteriais e na área central;

VIII - promover a implantação da rede cicloviária, conforme anexo III da presente Lei Complementar;

IX - disciplinar o tráfego de caminhões, de acordo com os tipos de vias e usos previstos;

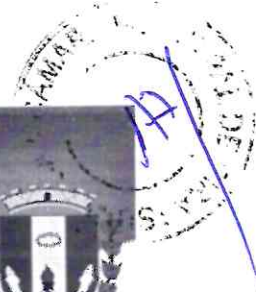
X - disciplinar as diretrizes e critérios para projetos de vias públicas, no âmbito do território municipal, em estrita conformidade com as diretrizes viárias contidas nesta Lei Complementar;

XI - promover a modernização tecnológica do sistema de planejamento, controle, monitoramento e de comunicação do sistema de transporte público coletivo do Município, visando propiciar serviços rápidos e eficientes aos usuários;

XII - Disciplinar aos empreendimentos particulares, como loteamentos, condomínios, desmembramentos e demais formas de parcelamento do solo, que resultem na implantação, ampliação, modificação ou alterações de vias públicas ou particulares, para que sejam respeitados os princípios, as diretrizes e os objetivos da presente Lei Complementar, bem como seguir as determinações para o traçado das vias projetadas, anel viário e localização de lotes conforme respectivo Decreto Municipal

13 – MECANISMOS E INSTRUMENTOS DE FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E DA INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE URBANA

Os recursos para implementação dos programas e projetos de mobilidade e das ações previstas no Plano Municipal de Mobilidade terão origem no orçamento municipal, nos repasses estaduais e federais, recursos obtidos a fundo perdido, e ainda por meio de



Pirassununga, 03 de março de 2020 | Ano 07 | Nº 80

Página 113 / 113



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Estado de São Paulo

**Secretaria Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico**

parceiras público-privadas na forma da lei.

São objetivos para o financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana

- I - Proporcionar modicidade de tarifa para o usuário do serviço de transporte público coletivo;
- II - Buscar novas fontes de financiamento para infraestrutura de mobilidade urbana ;
- III - Buscar a participação de recursos privados provenientes de beneficiários indiretos;
- IV - Articular com os governos estadual e federal o financiamento de obras de infraestrutura;
- V - Buscar parceria com instituições privadas para o financiamento da mobilidade urbana.

São ações estratégicas para o financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana

- I - Acompanhamento de possibilidades de obtenção de recursos de fontes estaduais e federais;
- II - Instituição de contribuição de melhoria pra custeio de obras de infraestrutura de mobilidade urbana;
- III - Identificação de outras fontes de recursos que possam ser aplicadas a execução do plano.
- IV - Realização estudo visando reduzir as gratuidades no serviço de transporte público coletivo.

14 PROJETO DE LEI

Conclui-se o presente relatório anexando Projeto de Lei Complementar para a competente instituição no termos da Lei Orgânica Municipal

Pirassununga, 09 de janeiro de 2020

Arq. Antônio Carlos Felix dos Santos
Secretário Municipal de Planejamento e
Desenvolvimento Econômico



Câmara Municipal de Pirassununga



CONVITE

A Câmara Municipal de Pirassununga, atendendo ao princípio da transparência da gestão fiscal e aos termos do artigo 4º da Lei Municipal nº 5.196, de 20/12/2017, bem como ao disposto no artigo 37 da Constituição Federal e artigo 48, parágrafo único da Lei de Responsabilidade Fiscal, participa e convida os munícipes para a **Audiência Pública** que versará sobre os projetos de lei abaixo especificados, disponíveis para consulta em: www.camarapirassununga.sp.gov.br/upload/kceditor/files/convite01.pdf, a realizar-se **dia 18 de junho de 2020 (quinta-feira), às 15 horas**. Devido às medidas de prevenção e controle da Covid-19, o acesso ao prédio da Câmara Municipal continua restrito e os interessados em participar desta audiência pública poderão encaminhar sugestões e perguntas até o dia **17 de junho**, no e-mail: audienciapublica@camarapirassununga.sp.gov.br, constando nome, endereço e, se for o caso, a entidade que representa.

- Projeto de Lei nº 72/2020, de autoria do Prefeito Municipal, que visa autorizar inclusão de nova ação nº 1704 – Reforma do Piso da Quadra Interna do Ginásio CEFE Presidente Médici, na Lei nº 5.196, de 20 de dezembro de 2017, o Plano Plurianual para o período de 2018 a 2021.
- Projeto de lei nº 73/2020, de autoria do Prefeito Municipal, que visa autorizar a inclusão de nova ação nº 1704 – reforma do piso da quadra interna do ginásio CEFE Presidente Médici, na lei nº 5.455, de 26 de junho de 2019, a lei de diretrizes orçamentárias para o exercício de 2020.
- Projeto de lei nº 74/2020, de autoria do Prefeito Municipal, que visa autorizar o Poder Executivo a abrir crédito adicional especial no orçamento vigente até o limite de R\$ 419.952,20 (quatrocentos e dezenove mil, novecentos e cinquenta e dois reais e vinte centavos), destinado a atender inclusão de nova ação nº 1704 – Reforma do Piso da Quadra Interna do Ginásio CEFE Presidente Médici.
- Projeto de lei nº 75/2020, de autoria do Prefeito Municipal, que visa autorizar inclusão de nova ação nº 2636 – emenda impositiva federal nº 23660004, na lei nº 5.196, de 20 de dezembro de 2017, o plano plurianual para o período de 2018 a 2021.
- Projeto de lei nº 76/2020, de autoria do prefeito municipal, que visa autorizar a inclusão de nova ação nº 2636 – emenda impositiva federal nº 23660004, na lei nº 5.455, de 26 de junho de 2019, a lei de diretrizes orçamentárias para o exercício de 2020.
- Projeto de lei nº 77/2020, de autoria do Prefeito Municipal, que visa autorizar o Poder Executivo a abrir crédito adicional especial no orçamento vigente até o limite de R\$ 100.000,00 (cem mil reais), destinado a atender inclusão de nova ação nº 2636 – Emenda Impositiva Federal nº 23660004.
- Projeto de Lei Complementar nº 01/2020, que dispõe sobre desafetação e afetação de áreas públicas, conforme especifica, e dá outras providências.
- Projeto de Lei Complementar nº 02/2020, que institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pirassununga, as estratégias e ações do Plano de Mobilidade Urbana, e as normas e procedimentos para aprovação de projetos de pólos geradores de viagens (PGV) e dá outras providências.

Jeferson Ricardo do Couto
Presidente

Rua Joaquim Procópio de Araújo, 1662 – Centro/ Fone: (19) 3561-2811/ Caixa Postal: 89
E-mail: legislativo@camarapirassununga.sp.gov.br / Site: www.camarapirassununga.sp.gov.br

Os documentos pertinentes a relação de Convidados, publicação do Convite e Ata da Audiência Pública realizada, estão arquivados em pasta própria.



CÂMARA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA-SP

Rua Joaquim Procópio de Araújo, 1662 – Centro – Caixa Postal: 89
Fone: (19) 3561.2811 – e-mail: legislativo@camarapirassununga.sp.gov.br
sítio: www.camarapirassununga.sp.gov.br



PARECER Nº

COMISSÃO DE JUSTIÇA, LEGISLAÇÃO E REDAÇÃO

Esta Comissão, examinando o Projeto de Lei Complementar nº 02/2020, de autoria do Prefeito Municipal, que visa instituir a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pirassununga, as estratégias e ações do Plano de Mobilidade Urbana, e as normas e procedimentos para aprovação de projetos de pólos geradores de viagens (PGV) e dá outras providências, nada tem a opor quanto seu aspecto legal e constitucional.

Sala das Comissões,

29 JUN 2020


Wallace Ananias de Freitas Bruno
Presidente


Luciana Batista
Relator


Vitor Navesi Netto
Membro



CÂMARA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA-SP

Rua Joaquim Procópio de Araújo, 1662 – Centro – Caixa Postal: 89
Fone: (19) 3561.2811 – e-mail: legislativo@camarapirassununga.sp.gov.br
sítio: www.camarapirassununga.sp.gov.br



PARECER N°

COMISSÃO DE FINANÇAS, ORÇAMENTO E LAVOURA

Esta Comissão, examinando o **Projeto de Lei Complementar n° 02/2020**, de autoria do Prefeito Municipal, que visa instituir a **Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pirassununga**, as estratégias e ações do **Plano de Mobilidade Urbana**, e as normas e procedimentos para aprovação de projetos de **pólos geradores de viagens (PGV)** e dá outras providências, nada tem a objetar quanto seu aspecto financeiro e orçamentário.

Sala das Comissões, 29 JUN 2020

José Antonio Camargo de Castro
Presidente

Edson Sidinei Vick
Relator

Paulo Eduardo Caetano Rosa
Membro



CÂMARA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA-SP

Rua Joaquim Procópio de Araújo, 1662 – Centro – Caixa Postal: 89
Fone: (19) 3561.2811 – e-mail: legislativo@camarapirassununga.sp.gov.br
sítio: www.camarapirassununga.sp.gov.br



PARECER N°

COMISSÃO DE EDUCAÇÃO, SAÚDE PÚBLICA E ASSISTÊNCIA SOCIAL

Esta Comissão, examinando o Projeto de Lei Complementar n° 02/2020, de autoria do Prefeito Municipal, **que visa instituir a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pirassununga, as estratégias e ações do Plano de Mobilidade Urbana, e as normas e procedimentos para aprovação de projetos de pólos geradores de viagens (PGV) e dá outras providências**, nada tem a objetar quanto seu aspecto de educação, saúde pública e de assistência social.

Sala das Comissões,

29 JUN 2020

Paulo Eduardo Caetano Rosa
Presidente

José Antonio Camargo de Castro
Relator

Paulo Sérgio Soares da Silva - "Paulinho do Mercado"
Membro



CÂMARA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA-SP

Rua Joaquim Procópio de Araújo, 1662 – Centro – Caixa Postal: 89
Fone: (19) 3561.2811 – e-mail: legislativo@camarapirassununga.sp.gov.br
sítio: www.camarapirassununga.sp.gov.br



PARECER N°


COMISSÃO DE URBANISMO, OBRAS E SERVIÇOS PÚBLICOS

Esta Comissão, examinando o **Projeto de Lei Complementar n° 02/2020**, de autoria do Prefeito Municipal, que visa instituir a **Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pirassununga**, as estratégias e ações do **Plano de Mobilidade Urbana**, e as normas e procedimentos para aprovação de projetos de pólos geradores de viagens (PGV) e dá outras providências, nada tem a objetar quanto seu aspecto urbanístico, de obras e serviços públicos.

Salas das Comissões, 29 JUN 2020


Wallace Anúnia de Freitas Bruno
Presidente


Edson Sidinei Vick
Relator


Natal Furlan
Membro



CÂMARA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA-SP

Rua Joaquim Procópio de Araújo, 1662 – Centro – Caixa Postal: 89
Fone: (19) 3561.2811 – e-mail: legislativo@camarapirassununga.sp.gov.br
sítio: www.camarapirassununga.sp.gov.br

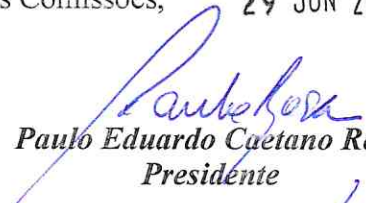


PARECER N° _____

COMISSÃO PERMANENTE DA AGRICULTURA, MEIO AMBIENTE E BEM ESTAR ANIMAL

Esta Comissão, examinando o **Projeto de Lei Complementar n° 02/2020**, de autoria do Prefeito Municipal, que visa instituir a **Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pirassununga**, as estratégias e ações do **Plano de Mobilidade Urbana**, e as normas e procedimentos para aprovação de projetos de pólos geradores de viagens (PGV) e dá outras providências, nada tem a objetar quanto seu aspecto de agricultura, ambiental e de bem estar animal.

Salas das Comissões, 29 JUN 2020


Paulo Eduardo Caetano Rosa
Presidente

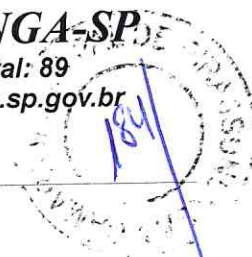

Leonardo Francisco Sampaio de Souza Filho
Relator


Vitor Naressi Netto
Membro



CÂMARA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA-SP

Rua Joaquim Procópio de Araújo, 1662 – Centro – Caixa Postal: 89
Fone: (19) 3561.2811 – e-mail: legislativo@camarapirassununga.sp.gov.br
sítio: www.camarapirassununga.sp.gov.br



PARECER N° _____

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR E DO CONTRIBUINTE

Esta Comissão, examinando o Projeto de Lei Complementar n° 02/2020, de autoria do Prefeito Municipal, que visa instituir a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pirassununga, as estratégias e ações do Plano de Mobilidade Urbana, e as normas e procedimentos para aprovação de projetos de pólos geradores de viagens (PGV) e dá outras providências, nada tem a objetar quanto seu aspecto de consumidor e do contribuinte.

Salas das Comissões, 29 JUN 2020


Edson Sidinei Vick
Presidente

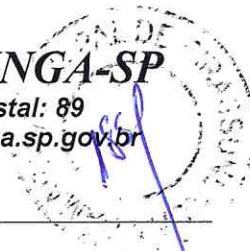

Leonardo Francisco Sampaio de Souza Filho
Relator


Wallace Ananias de Freitas Bruno
Membro



CÂMARA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA-SP

Rua Joaquim Procópio de Araújo, 1662 – Centro – Caixa Postal: 89
Fone: (19) 3561.2811 – e-mail: legislativo@camarapirassununga.sp.gov.br
sítio: www.camarapirassununga.sp.gov.br



PARECER N°

COMISSÃO DE DEFESA DOS DIREITOS DA PESSOA HUMANA

Esta Comissão, examinando o Projeto de Lei Complementar nº 02/2020, de autoria do Prefeito Municipal, que visa instituir a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pirassununga, as estratégias e ações do Plano de Mobilidade Urbana, e as normas e procedimentos para aprovação de projetos de pólos geradores de viagens (PGV) e dá outras providências, nada tem a objetar quanto seu aspecto humanístico.

Salas das Comissões,

29 JUN 2020


José Antonio Camargo de Castro
Presidente

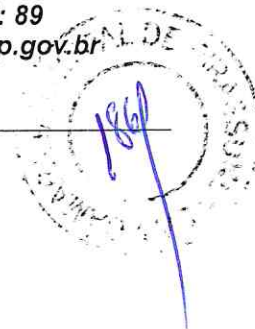

Luciana Batista
Relator


Paulo Sérgio Soares da Silva - "Paulinho do Mercado"
Membro



CÂMARA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA-SP

Rua Joaquim Procópio de Araújo, 1662 – Centro – Caixa Postal: 89
Fone: (19) 3561.2811 – e-mail: legislativo@camarapirassununga.sp.gov.br
sítio: www.camarapirassununga.sp.gov.br



PARECER N°

COMISSÃO PERMANENTE DE PARTICIPAÇÃO LEGISLATIVA POPULAR

Esta Comissão, examinando o **Projeto de Lei Complementar nº 02/2020**, de autoria do Prefeito Municipal, **que visa instituir a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pirassununga, as estratégias e ações do Plano de Mobilidade Urbana, e as normas e procedimentos para aprovação de projetos de pólos geradores de viagens (PGV) e dá outras providências**, nada tem a objetar quanto a matéria de interesse local da população.

Salas das Comissões,

29 JUN 2020

Paulo Sérgio Soares da Silva - "Paulinho do Mercado"
Presidente

Edson Sidinei Vick
Relator

Natal Furlan
Membro



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Estado de São Paulo
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO



Ofício nº 125/2020

Na forma do §2º do art. 72 do regimento Interno, defiro. A Secretaria para providências de estilo. A disposição dos Edis. Piras; 13/8/2020.

Jeferson Ricardo do Couto
Presidente

Pirassununga, 13 de agosto de 2020.

Senhor Presidente

Pelo presente e melhor forma de direito, o Executivo Municipal vem solicitar a **retirada** do Projeto de Lei Complementar nº 02/2020, que institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pirassununga, as estratégias e ações do Plano de Mobilidade Urbana, e as normas e procedimentos para aprovação de projetos de pólos geradores de viagens (PGV) e dá outras providências, protocolado nessa insigne Casa de Leis em 7 de fevereiro de 2020, para novos estudos em torno da matéria.

Atenciosamente,

DR. MILTON DIMAS TADEU URBAN
Prefeito Municipal

Excelentíssimo Vereador
JEFERSON RICARDO DO COUTO
Câmara Municipal de Pirassununga
Nesta



CÂMARA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA-SP

Rua Joaquim Procópio de Araújo, 1662 – Centro – Caixa Postal 89
Fone: (19) 3561.2811 – e-mail: legislativo@camarapirassununga.sp.gov.br
sítio: www.camarapirassununga.sp.gov.br



Of. nº 0794/2020-SG

Pirassununga, 18 de agosto de 2020.

Senhor Prefeito,

Em atenção ao Ofício nº 125/2020, de 13/08/2019, efetuamos a devolução, em anexo, do Projeto de Lei Complementar nº 02/2020, de vossa autoria, que institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pirassununga, as estratégias e ações do Plano de Mobilidade Urbana, e as normas e procedimentos para aprovação de projetos de pólos geradores de viagem (PGV) e dá outras providências.

Ao ensejo, renovo a Vossa Excelência os protestos de elevada estima e distinta consideração.

Jeferson Ricardo do Couto
Jeferson Ricardo do Couto
Presidente

Excelentíssimo Senhor
Dr. MILTON DIMAS TADEU URBAN
Prefeitura Municipal de
PIRASSUNUNGA-SP

Rubido
De Sousa
19-08-20