



## Lei nº 4.655, de 25 de novembro de 2020

### **Institui o Plano de Mobilidade Humana Sustentável do Município de Piedade e dá outras providências.**

O Prefeito do Município de Piedade, estado de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal de Piedade aprova e ele sanciona e promulga a seguinte lei:

### **TÍTULO I DOS FUNDAMENTOS**

Art. 1º Em atendimento ao disposto no artigo 24 da lei federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, fica aprovado o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Município de Piedade, nos termos dispostos na presente lei.

Parágrafo único. O Plano de Mobilidade Humana Sustentável Municipal é o instrumento para a efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável.

Art. 2º A Política Municipal de Mobilidade Humana tem como objetivo contribuir para a melhoria da qualidade de vida das pessoas, servindo como instrumento de planejamento e gestão municipal.

Parágrafo único. Todas as ideias construídas através do Plano de Mobilidade Urbana do Município serão válidas através de uma conscientização e de um exercício prático da cidadania, com resultados positivos para transformação da mobilidade humana.

Art. 3º A visão da Política Municipal de Mobilidade Humana é incentivar e criar mecanismos para subsidiar o transporte coletivo e/ou não motorizados, organizando o uso do espaço público priorizando as pessoas através de investimentos em políticas públicas e de conscientização.

### **TÍTULO II DAS DEFINIÇÕES**

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

- I – acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;
- II – Código de Obras - lei municipal nº 3939, de 26 de junho de 2008, e suas alterações;
- III – mobilidade humana: condição, forma e estratégia em que se realiza o deslocamento de pessoas no espaço público e privado no município;
- IV – mobilidade humana sustentável: objetivo máximo de tornar toda forma de deslocamento sustentável ecologicamente e financeiramente;
- V – modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;
- VI – modos de transporte ciclo ativos ou não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;
- VII – PDMP: Plano Diretor Municipal de Piedade;
- VIII – Plano de Mobilidade Humana Sustentável - PMHS.

### **TÍTULO III DOS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES**

## **CAPÍTULO I**

### **DOS PRINCÍPIOS DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE HUMANA**

Art. 5º São princípios gerais que fundamentam a Política Municipal de Mobilidade Humana Sustentável:

- I – priorização do pedestre, do transporte não motorizado e do transporte coletivo;
- II – eficiência e eficácia na prestação dos serviços prestados à população;
- III – acessibilidade universal;
- IV – promoção da qualidade de vida
- V – proteção ambiental;
- VI – justiça social;
- VII – equidade de direitos;
- VIII – gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Estadual e Nacional de Mobilidade Urbana.

Parágrafo único. São princípios específicos deste Plano, conforme Anexo I - Os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável da ONU, os indicadores da norma 37120 do desenvolvimento sustentável nas comunidades e as orientações do Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável - DOTS.

## **CAPÍTULO II**

### **DAS DIRETRIZES DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE HUMANA**

Art. 6º A Política Municipal de Mobilidade Humana Sustentável possui as seguintes diretrizes gerais:

- I – segurança e circulação viária;
- II – gestão democrática, sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica;
- III – acessibilidade universal e principalmente para Pessoas Com Deficiência (PCD);
- IV – transporte ciclo ativos (transporte não motorizado);
- V – transporte público e coletivo;
- VI – integração dos modos públicos e privados;
- VII – polos geradores de tráfego;
- VIII – restrição do uso do automóvel, circulação restrita e controlada, estacionamentos;
- IX – instrumento de financiamento da mobilidade urbana e da infraestrutura;
- X – inovação.

## **SEÇÃO I**

### **SEGURANÇA E CIRCULAÇÃO VIÁRIA**

Art. 7º A diretriz segurança e circulação viária possui o objetivo geral de garantir a segurança viária de modo geral a todos os integrantes do sistema.

Parágrafo único. São objetivos específicos a criação de mecanismos que irão garantir a circulação viária de forma segura, aumentando a eficácia dos métodos a ser implantados.

Art. 8º Para melhoria da diretriz segurança e circulação viária serão realizadas as seguintes ações:

- I – aumento do efetivo de fiscalização do trânsito:
  - a) aumento do efetivo de fiscalização do trânsito, de 2 para 7 agentes e, após, de 7 para 15 agentes, divididos em turno;
  - b) criação efetivo de fiscalização do transporte coletivo, a ser composto por 2 agentes.
- II – criação de hierarquia de transportes, nela incluído o motorizado, o não motorizado e os pedestres, com priorização do modal "a pé", devendo:
  - a) elaborar projeto para subdivisão dessa hierarquia viária;
  - b) regulamentar legislação para prever essas hierarquias nos futuros projetos urbanos.
- III – revisão das sinalizações horizontais e verticais, com os seguintes parâmetros:
  - a) desenvolver projeto para adequação de todos os sistemas de segurança (lombada, faixas elevadas, sonorizadores, etc.);
  - b) implantar projeto dos sistemas de segurança viária.
- IV – apresentação de estudos para os seguintes cruzamentos e rotatórias:
  - a) acesso da Rua Capitão Moraes com a Rodovia SP-079, km 103 (Policia Rodoviária);
  - b) rotatória da Praça da Bandeira;
  - c) cruzamento da Rua Capitão Moraes com a Rua Francisco Antônio Correa;
  - d) cruzamento da Rua General Waldomiro de Lima com a Rua Capitão Moraes;

- e) acesso da Rua Benedito Xavier de Oliveira para a Via Antônio Leite de Oliveira;
  - f) cruzamentos (Rua Petrolândia, Rua Chosako Nohama, Rua Francisco Antônio Correa e Estrada dos Lavradores);
  - g) cruzamentos (Via Antônio Leite de Oliveira, Avenida Amazonas, Rua Laureano Pereira de Camargo);
  - h) cruzamento da Rua Capitão Moraes com a Rua Vinte de Maio;
  - i) rotatória da Rua Simão Vieira com a Rodovia SP-250;
  - j) cruzamento da Rodovia SP-079 com a Estrada Municipal Giacomo Bassi;
  - k) cruzamento da Avenida Tenente Procópio Tenório com a Rua Quintino de Campos e a Rua Armando Salles;
  - l) cruzamento da Rua Quintino de Campos com a Rua Nelson da Silva;
  - m) cruzamento da Rodovia SP-250 (Entrada Bairro dos Ortizes - Radar).
- V – implantar sistema de segurança para declive (Trevo da Usininha);
- VI – alterar projeto do Trevo da Usininha;
- VII – núcleos rurais urbanizados merecem estudos para os acessos às rodovias SP (Miguel Russo, Jurupará, Caetezal, Roseira, Ribeirão Grande, entre outros);
- VIII – criar sistema de fiscalização e monitoramento viário por câmeras;
- IX – implementar um sistema de rua com mão única na rua Cônego José Rodrigues de acordo com o plano funcional da Rodovia SP-250, realizado pelo DEP.

Art. 9º Para colaborar com a medição da implementação das ações descritas acima, além das próprias ações, usaremos os seguintes indicadores:

- I – melhorias em cruzamentos/rotatórias;
- II – sistema de monitoramento integrado;
- III – atualização do Plano Diretor Municipal;
- IV – atualização da Lei de Parcelamento do Solo;
- V – sinalização completa;
- VI – intervenção no entorno da praça.

## SEÇÃO II

### DA GESTÃO DEMOCRÁTICA, SISTEMÁTICA DE AVALIAÇÃO, REVISÃO E ATUALIZAÇÃO PERIÓDICA

Art. 10. A diretriz gestão democrática, operacionalizada consoante disposto no art. 37, envolve a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica e possui o objetivo geral de incluir a participação da sociedade junto ao município para alcance dos preceitos desta norma.

Parágrafo único É objetivo específico desta diretriz a criação de conselhos e ações que visualizem a integração de ideias com a participação efetiva da comunidade em meio físico e virtual.

Art. 11. Para melhoria da diretriz gestão democrática, sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica serão realizadas as seguintes ações:

- I – Conselho Municipal de Mobilidade Humana Sustentável, com indicação de nomes para sua composição e elaboração de decreto regulamentador;
- II – introdução do Plano de Mobilidade Urbana no Calendário de ações sobre o Trânsito, alinhado ao cronograma anual de ações educativas estipuladas pelo Denatran;
- III – integração de entidades de classe, do terceiro setor e conselhos, dentre outras, nas ações de trânsito;
- IV – criação de canais de comunicação com a comunidade, em especial:
  - a) o uso da tecnologia para alcance das sugestões/reclamações dos munícipes com maior agilidade, criando espaços no site oficial e/ou redes sociais para manifestações;
  - b) a realização de reuniões em bairros que não possuem acesso à internet, com representantes do poder público para coleta de informações;
  - c) abertura de fóruns de troca de ideais em escolas, com participação de alunos do ensino médio;
  - d) criação de enquetes e pesquisas periódicas sobre a satisfação do munícipe sobre diversas áreas.

Art. 12. Para colaborar com a medição da implementação das ações descritas acima, além das próprias ações, usaremos os seguintes indicadores:

Criar o Conselho Municipal de Mobilidade Humana Sustentável;

- I – institucionalização do seminário anual;
- II – pesquisas/enquetes de satisfação anual;
- III – criar e integrar um calendário anual de Mobilidade Humana Sustentável com Meio Ambiente;
- IV – criação da estratégia de planejamento da cidade poli nucleada.

### SEÇÃO III

#### ACESSIBILIDADE UNIVERSAL E PRINCIPALMENTE PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA - PCDs

Art. 13. A diretriz acessibilidade universal possui o objetivo geral de garantir a livre circulação dos PCDs a todos os polos geradores de viagem e demais áreas de interesse comum.

Parágrafo único. São objetivos específicos:

- a) revisar cada ponto associado à acessibilidade;
- b) regulamentar a padronização do direito ao acesso às áreas de convivência comum.

Art. 14. Para melhoria da diretriz acessibilidade universal, serão realizadas as seguintes ações:

I – implantação de acessibilidade nas vias, na forma da lei, com atenção aos seguintes aspectos:

- a) ampliação do número de rampas de acesso e faixas de travessia elevada;
- b) reavaliação dos pontos de iluminação pública em vias e espaços públicos para maior segurança;
- c) inclusão semáforos sonoros;
- d) inclusão de placas indicativas em braile nas principais áreas do município;

II – implantação de acessibilidade no transporte coletivo;

III – criação de regulamentação para padronização das calçadas (modelo e aplicação), considerando as características de uso do entorno e da hierarquia viária, prevendo áreas de drenagens;

IV – criação de parcerias com universidades para a implantação de novas tecnologias de calçamento e acessibilidade;

V – criação de campanhas educativas para a conscientização das limitações de cada indivíduo e respeito mútuo.

Art. 15. Para colaborar com a medição da implementação das ações descritas acima, além das próprias ações, serão usados os seguintes indicadores:

- I – rampas de acesso e travessia elevada;
- II – acessibilidade no transporte coletivo;
- III – implementação de iluminação em LED;
- IV – sinais sonoros;
- V – sinalização de Pessoas com Deficiência.

### SEÇÃO IV

#### TRANSPORTE CICLO ATIVOS - TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

Art. 16. A diretriz transporte ciclo ativos - não motorizado - tem como objetivo geral incentivar o uso de meios de locomoção sustentáveis e não ou menos poluentes.

Parágrafo único. São objetivos específicos desta diretriz:

- a) modificar padrões culturais a médio/longo prazo;
- b) realizar campanhas de incentivo e movimentos para o uso de transporte não motorizado;
- c) conscientizar a sociedade em geral com campanhas permanentes.

Art. 17. Para melhoria da diretriz transporte ciclo ativos, serão realizadas as seguintes ações:

I – implantação de ciclofaixas nas marginais do Rio Pirapora e Ribeirão dos Cotianos, com aproximadamente 5 km;

II – implantação de ciclovias, nos seguintes logradouros:

- a) Via Antônio Leite de Oliveira, marginal do Rio Pirapora, Marginal do Ribeirão dos Cotianos, Estrada dos Lavradores, Saladino de Araújo Leite;
- b) Rodovia SP-079 (Vila Moraes) e Rodovia SP-250;
- c) Estradas vicinais pavimentadas.

III – regulamentação do uso da ciclovia e dos transportes não motorizados;

IV – criação de campanhas para incentivo para locomoção de transportes não motorizados;

V – incentivo ao cicloturismo no município;

VI – criação de bolsões de estacionamento para transportes não motorizados (públicos e privados);

VII – regulamentação do transporte compartilhado, por meio de bicicletas elétricas públicas, entre outros modais, que podem ser utilizadas por todos os munícipes, dentro do limite do município e de forma gratuita;

VIII – inserção do ciclismo nos eventos municipais, principalmente em escolas, como forma de incentivo ao esporte, com acompanhamento de profissionais na área.

Art. 18. Para colaborar com a medição da implementação das ações descritas acima, além das próprias ações, usaremos os seguintes indicadores:

- I – implantação de ciclofaixas;
- II – implantação de ciclovia;

- III – bicicletários públicos;
- IV – ciclo ativos - patinetes;
- V – regulamentação dos ciclo ativos;
- VI – sinalização nas estradas vicinais.

## **SEÇÃO V**

### **TRANSPORTE PÚBLICO E COLETIVO**

Art. 19. A diretriz transporte público e coletivo tem como objetivo adequar o sistema público de transporte e implementar facilitadores para seu desenvolvimento.

Parágrafo único. São objetivos específicos:

- a) realizar estudos e testes para melhor atender aos bairros centrais e periféricos;
- b) criar incentivos ao uso do transporte coletivo.

Art. 20. Para melhoria da diretriz transporte público e coletivo, serão realizadas as seguintes ações:

- I – realização de estudos do uso de meios de transportes menores mais frequentes e com maior abrangência;
- II – criação de novas linhas, itinerários e horários;
- III – divulgação de linhas, itinerários e horários, nos pontos de ônibus e no interior dos veículos;
- IV – disponibilização de aplicativos e uso de equipamentos para divulgação das linhas, itinerários e horários;
- V – abrangência de áreas rurais, com priorização do acesso de todos aos locais de convivência comum;
- VI – criação de incentivos para uso do transporte coletivo;
- VII – disponibilização de faixa exclusiva de ônibus urbanos na área central e marginais;
- VIII – criação de transportes alternativos integrando transportes urbanos e turísticos;
- IX – criação de pontos concentradores para embarque e desembarque, em especial, terminais fechados na área central, com parceria pública/privada;
- X – restrição das áreas de estacionamento de veículos individuais na área central;
- XI – implantação e realização de manutenção de abrigos de espera em paradas de transporte coletivo na zona rural;
- XII – criação de lei regulamentadora do transporte compartilhado no município;
- XIII – criação de regulamento sobre transporte coletivo, com definição de idade máxima da frota e estabelecimento de pesquisas periódicas de satisfação dos usuários do transporte público;
- XIV – criação metas para transporte coletivo, dentre as quais, o alcance de 20.000 passageiros diários.

Art. 21. Para colaborar com a medição da implementação das ações descritas acima, além das próprias ações, usaremos os seguintes indicadores:

- I – idade média e máxima da frota do transporte coletivo;
- II – implementação dos terminais principais;
- III – implantação da divulgação e comunicação do sistema de operação do transporte coletivo;
- IV – implantação de corredores exclusivos de ônibus;
- V – implantação de corredores seletivos de ônibus;
- VI – número de usuários.

## **SEÇÃO VI**

### **INTEGRAÇÃO DOS MODOS PÚBLICOS E PRIVADOS**

Art. 22. A diretriz integração dos modos públicos e privados tem como objetivo geral criar formas para unificar modos de pagamento e informações.

Parágrafo único. É objetivo específico incentivar a utilização de formas de transporte combinadas, de forma a garantir a opção do coletivo acima do individual.

Art. 23. Para melhoria da diretriz integração dos modos públicos e privados, serão realizadas as seguintes ações:

- I – criação de bolsões de estacionamento de veículos não motorizados em:
  - a) Terminal Rodoviário, Prefeitura, Rua Capitão Antônio Parada;
  - b) marginal Rio Pirapora, Rua Capitão Antônio Loureiro;
  - c) Cotianos;
  - d) escolas municipais e estaduais de grande porte;
  - e) demais prédios públicos;
  - f) prédios comerciais privados (parcerias);
  - g) futuros terminais de transporte coletivo.

II – exigir que porcentagem dos estacionamentos privados seja reservada à criação de bolsões para estacionamento de veículos não-motorizados (legislação);

III – incentivos pela prefeitura ao uso de tecnologias, em especial, proceder estudos para uso de bilhete unificado com cobrança eletrônica de passagens.

Art. 24. Para colaborar com a medição da implementação das ações descritas acima, além das próprias ações, usaremos os seguintes indicadores:

I – criação de bolsões de estacionamento;

II – atualização da legislação do Plano Diretor;

III – implementação do bilhete integrado;

IV – instalação de bike racks (suporte para bicicletas em tradução livre) no transporte coletivo;

V – estudo de integração de modais, priorizando o pedestre, visando ligar a região central com a parte norte da cidade.

## SEÇÃO VII

### DOS POLOS GERADORES DE TRÁFEGO

Art. 25. A diretriz dos polos geradores de tráfego tem como objetivo geral flexibilizar pontos que interfiram diretamente na mobilidade urbana.

Parágrafo único. O objetivo específico é descentralizar pontos de atendimento com grande aglomeração de pessoas, criando formas de alcançar a todos de forma rápida e eficaz.

Art. 26. Para melhoria da diretriz integração dos modos públicos e privados, serão realizadas as seguintes ações:

I – criar pontos livres próximo a polos geradores para transporte regulamentado e/ou transporte compartilhado;

II – regulamentar a carga e descarga nos polos geradores;

III – regulamentar a circulação próxima aos polos geradores;

IV – modificar o Plano Diretor quanto ao zoneamento comercial na área central, com a criação de corredores de desenvolvimento comerciais em áreas de expansão do município;

V – flexibilizar o horário de atendimento de repartições públicas e escolas e, em especial, alternando a entrada e saída de alunos nas escolas municipais e das escolas estaduais;

VI – criar postos de atendimento público descentralizados;

VII – alterar localização do Terminal Rodoviário Municipal que possibilite sua ampliação.

Art. 27. Para colaborar com a medição da implementação das ações descritas acima, além das próprias ações, usaremos os seguintes indicadores:

I – criação de pontos livres;

II – necessidade de elaboração do decreto para carga e descarga;

III – necessidade de elaboração do decreto para estudo de impacto de vizinhança;

IV – postos descentralizados.

## SEÇÃO VIII

### RESTRIÇÃO DO USO DO AUTOMÓVEL, CIRCULAÇÃO RESTRITA E CONTROLADA, ESTACIONAMENTOS

Art. 28. A diretriz restrição do uso do automóvel, circulação restrita e controlada, estacionamentos tem como objetivo geral criar e/ou modificar a legislação vigente.

Parágrafo único. São objetivos específicos:

I – restringir áreas de ocupação de solo, criando formas de melhor atender à demanda;

II – regulamentar áreas de circulação restrita para garantir maior fluidez de pedestres e veículo motorizados ou não, criando um convívio harmonioso entre todos.

Art. 29. Para melhoria da diretriz restrição do uso do automóvel, circulação restrita e controlada, estacionamentos, serão realizadas as seguintes ações:

I – regulamentação do uso de áreas para lazer e comércio recreativo de uso comum, com as seguintes ações:

a) implantação e padronização do uso de áreas contíguas às calçadas como espaços compactos de convivência comum;

b) regulamentação do uso das vagas de estacionamento;

c) regulamentação do fechamento de ruas para uso de lazer.

II – restrição, de forma eficaz, da carga e descarga na área central, com o aumento a área da restrição e extensão do horário não permitido;

III – criação de restrições de acesso à área central em determinados horários;

IV – regulamentação de portos secos para diminuição de caminhões de grande porte na área central;

V – incentivos à criação de estacionamentos próximos aos polos geradores, com as seguintes ações:

- a) disponibilizar áreas públicas para estacionamento a serem exploradas por entidades;
- b) instituir o IPTU progressivo como forma de favorecimento à criação de estacionamentos privados;

VI – modificar a Lei de estacionamento rotativo (Zona Azul);

VII – determinar o fechamento de ruas para transformação em calçadas e/ou aumento de calçadas e estreitamento das pistas de rolamento, priorizando o pedestre.

Art. 30. Para colaborar com a medição da implementação das ações descritas acima, além das próprias ações, usaremos os seguintes indicadores:

- I – atualizar a legislação da Zona Azul;
- II – criar legislação para a rua do lazer;
- III – implementar os instrumentos do Estatuto da Cidade.

## **SEÇÃO IX**

### **INSTRUMENTO DE FINANCIAMENTO DA MOBILIDADE URBANA E DA INFRAESTRUTURA**

Art. 31. A diretriz instrumento de financiamento da mobilidade urbana e da infraestrutura tem como objetivo geral criar parcerias entre iniciativas públicas e privadas para garantir a mobilidade.

Parágrafo único. É objetivo específico criar métodos de incentivos fiscais, gerando formas de implantar estruturas que beneficiarão à segurança, disponibilizando informação e geração de demanda.

Art. 32. Para melhoria da diretriz instrumento de financiamento da mobilidade urbana e da infraestrutura, serão realizadas as seguintes ações:

- I – criação do Fundo de Mobilidade Urbana, com os seguintes parâmetros:
  - a) reversão dos recursos provenientes da arrecadação com estacionamento rotativo (Zona Azul) para subsídio do transporte público e transportes não motorizados;
  - b) reversão ao fundo dos recursos oriundos da publicidade em vias públicas (outdoors, faixas, painéis, entre outros).
- II – promoção de incentivos para a iniciativa privada, na criação de terminais e/ou paradas de ônibus, nos seguintes termos:
  - a) implantar terminais e/ou paradas de ônibus de transporte coletivo na área central e marginais;
  - b) regulamentar o uso dos terminais e/ou paradas de ônibus como espaço publicitários em contrapartida à manutenção dos mesmos pela iniciativa privada.
- III – formatação de parcerias com empresas de tecnologia em infraestrutura e mobilidade.

Art. 33. Para colaborar com a medição da implementação das ações descritas acima, além das próprias ações, usaremos os seguintes indicadores:

- I – atualização da legislação da Zona Azul;
- II – atualizar o Código Tributário;
- III – regulamentar o uso da publicidade nos equipamentos e mobiliários públicos.

## **SEÇÃO X**

### **INOVAÇÃO**

Art. 34. A diretriz inovação tem como objetivo geral atualizar a legislação para a tecnologia disponível visando facilitar o deslocamento das pessoas e melhorar a qualidade de vida do cidadão.

Parágrafo único. São objetivos específicos:

- I – tornar a legislação mais flexível;
- II – incorporar as inovações na agenda municipal;
- III – adaptar os espaços públicos para acolher mudanças.

Art. 35. Para melhoria da diretriz inovação, serão realizadas as seguintes ações:

- I – utilizar aplicativos disponíveis para melhorar a administração do sistema de planejamento da mobilidade humana e dar liberdade de escolha ao usuário;
- II – acolher os 17 (dezessete) objetivos do desenvolvimento sustentável disponíveis que compõe a agenda 2030 da Organização das Nações Unidas;
- III – utilizar pelo menos 4 (quatro) dos 22 (vinte e dois) indicadores da norma 37120 Norma Brasileira do Desenvolvimento Sustentável das Comunidades, quais sejam: Meio Ambiente, Recreação, Transporte e Planejamento Urbano;

IV – acolher, como princípio de planejamento territorial sustentável, os 8 princípios do Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável - DOTS e suas métricas para análise, quais sejam: conectar, adensar, misturar, compactar, caminhar, pedalar, transporte público e mudar;

V – acolher as novas fontes de energia alternativa e implementá-las, sempre que necessário nos elementos e modos de transporte inseridos neste plano;

VI – promover a equidade no espaço público, entendendo a rua como um projeto completo de intervenção.

Art. 36. Para colaborar com a medição da implementação das ações descritas acima, além das próprias ações, usaremos os seguintes indicadores:

I – implementação dos 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável;

II – indicadores da ISO 37.120;

III – inserção das energias alternativas nos equipamentos públicos.

## TÍTULO IV

### DA GESTÃO DEMOCRÁTICA E DOS MECANISMOS DE PARTICIPAÇÃO COMUNITÁRIA

Art. 37. A gestão democrática tem como objetivo estabelecer uma relação entre a Administração Pública e a população, construída com base na democracia comunitária e na cidadania, assegurando o controle pela sociedade e visando a sustentabilidade do Município.

Art. 38. A gestão democrática será implementada através das seguintes estruturas:

I – órgãos colegiados, tais como PMHS;

II – debates, audiências e consultas públicas;

III – conferências;

IV – Iniciativa popular de projetos de lei, de planos, programas e projetos de desenvolvimento sustentável do Município;

V – plebiscito;

VI – referendo;

VII – orçamento elaborado com a participação da comunidade.

Art. 39. Fica criado o Conselho Municipal de Mobilidade Humana Sustentável - PMHS que contará com a participação paritária entre o governo, a sociedade civil e os operadores dos serviços ligados à área de transporte (público, escolar, motoristas de taxi e transportes por aplicativo, entre outros); será composto por 18 representantes totais das entidades da sociedade civil, do Poder Executivo Municipal e dos operadores dos serviços de transporte indicados de forma paritária e terá as seguintes atribuições:

I – emitir orientações e recomendações sobre a aplicação da lei federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e sobre os demais atos normativos relacionados ao tema da mobilidade;

II – incentivar a criação, a estruturação e o fortalecimento institucional de conselhos afetos à política de desenvolvimento do Município;

III – propor, acompanhar, fiscalizar e avaliar a implementação dos objetivos e diretrizes do Plano de Mobilidade Humana Sustentável - PMHS e a execução dos planos, programas e projetos de interesse para o desenvolvimento urbano, rural e ambiental, podendo ouvir os demais Conselhos Municipais quando entender necessário;

IV – apresentar, apreciar e avaliar propostas de revisão e adequação da legislação urbanística e do presente Plano;

V – propor, apreciar e avaliar projetos de lei e medidas administrativas que possam ter repercussão a mobilidade sustentável do Município;

VI – sugerir ao Poder Executivo, adequações nas ações destinadas à implementação dos objetivos, diretrizes, planos, programas e projetos referentes ao desenvolvimento e ao planejamento da mobilidade sustentáveis;

VII – debater em plenário, matérias relacionadas com o Plano de Mobilidade Humana Sustentável - PMHS, emitindo sugestões ao Poder Executivo;

VIII – construir e aprovar por maioria do Conselho, seu regimento próprio.

Parágrafo único. A regulamentação do Conselho Municipal do Plano Diretor, bem como as entidades e seus representantes dar-se-á por Decreto Municipal.

Art. 40. O Poder Executivo promoverá debates com municípios limítrofes, podendo formular políticas, diretrizes e ações comuns, que abranjam a totalidade ou parte de seu território, baseadas nesta lei e destinadas à superação de problemas setoriais ou regionais comuns, bem como firmar convênios ou consórcios com este objetivo, sem prejuízo de igual articulação com o Governo do Estado de São Paulo.

Art. 41. Os planos integrantes do processo de gestão democrática do Município deverão ser compatíveis entre si e seguir as políticas de desenvolvimento contidas na presente lei, bem como levar em consideração os planos intermunicipais de cuja elaboração o Município participe.

Art. 42. O plebiscito é caracterizado por ser uma consulta de caráter geral que visa decidir previamente sobre fato específico, decisão política, programa ou obra pública, a ser exercitado no âmbito da competência municipal, relacionada aos interesses da comunidade local.

Art. 43. O referendo é a manifestação do eleitorado sobre matéria legislativa de âmbito municipal decidida no todo ou em parte.

Art. 44. O referendo e o plebiscito de iniciativa popular deverão obedecer ao disposto na Lei Orgânica do Município de Piedade.

## **TÍTULO V DOS PRAZOS E DOS RECURSOS**

### **CAPÍTULO I DOS PRAZOS**

Art. 45. Será estabelecida para cada ação inserida nas diretrizes deste plano, prazos a serem realizados, podendo ser a curto, médio e longo.

I – curto prazo: são prazos de 1 a 2 anos, medidas imediatas ou urgentes, de baixo custo para o município;

II – médio prazo: são prazos de 3 a 4 anos, medidas importantes e de médio custo para o município;

III – longo prazo: são prazos de 5 a 10 anos, medidas necessárias e que demandam projetos complementares e de alto custo para o município.

### **CAPÍTULO II DOS RECURSOS**

Art. 46. Os recursos para efetivação do plano serão alocados na Lei Orçamentária Municipal e na Lei de Diretrizes Orçamentárias.

## **TÍTULO VI DISPOSIÇÕES FINAIS**

Art. 47. Fazem parte desta lei os seguintes anexos:

I – Anexo I: Localização de Piedade;

II – Anexo II: Núcleos urbanos de Piedade;

III – Anexo III a: Abrangência do transporte coletivo atual;

IV – Anexo III b: Proposta transporte coletivo;

V – Anexo IV a - Mapa físico: Densidade demográfica;

VI – Anexo IV b - Mapa físico: Morfologia Urbana;

VII – Anexo V - Localização das ações efetivas do plano;

VIII – Anexo VI a - Circulação viária - Diretriz 1: Segurança e circulação viária;

IX – Anexo IV b - Circulação viária - Diretriz 1: Diagramas de contagem e soluções das principais interseções;

X – Anexo VI c - Circulação viária - Diretriz 4: Transporte não motorizado;

XI – Anexo IV d - Circulação viária - Diretriz 6: Integração dos modos públicos, privados e não motorizados;

XII – Anexo VI e - Circulação viária - Diretriz 7: Polos geradores de viagem;

XIII – Anexo VI f - Circulação viária - Diretriz 8: Áreas e horários de acesso e circulação restrita e controlada, estacionamentos;

XIV – Anexo VI: intervenções pontuais;

XV – Anexo VII a: intervenções pontuais - Etapa 01 - Praça central;

XVI – Anexo VII b: intervenções pontuais - Etapa 02 - Calçadão;

XVII – Anexo VII c - Intervenções pontuais - Etapa 03 - Eixo verde;

XVIII – Anexo VIII - Prazos dos indicadores das diretrizes:

- 1 Diretriz - Segurança e circulação viária;
- 2 Diretriz - Gestão democrática, sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica;
- 3 Diretriz - Acessibilidade para pcds e restrição;
- 4 Diretriz - Transporte não motorizado - ciclo ativos;
- 5 Diretriz - Transporte público e coletivo;
- 6 Diretriz - Integração dos modos públicos e privados e os não motorizados (ciclo ativos);
- 7 Diretriz - Polos geradores de viagem;
- 8 Diretriz - Áreas e horários de acesso e circulação restrita e controlada, estacionamentos;
- 9 Diretriz - Instrumentos de financiamento do transporte coletivo e da infraestrutura;
- 10 Diretriz - Inovações.

XIX – Anexo XI - Princípios e diretrizes das metodologias utilizadas para a realização do plano:

1 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável que compõe a Agenda 2030 da ONU (Metas específicas com relação direta a mobilidade humana):

1. Erradicação da Pobreza;
2. Fome Zero;
3. Boa Saúde em Bem-Estar;
4. Educação de Qualidade;
5. Igualdade de Gênero;
6. Água Limpa e Saneamento;
7. Energia Acessível e Limpa;
8. Emprego Digno e Crescimento Econômico;
9. Indústria, Inovação e Infraestrutura;
10. Redução das Desigualdades;
11. Cidades e Comunidades sustentáveis;
12. Consumo e Produção responsáveis;
13. Combate às Alterações Climáticas;
15. Vida Sobre a Terra;
16. Paz, Justiça e Instituições Fortes;
17. Parcerias em Prol das Metas.

2 Da ISO 37120:2017:

- Indicador número 8 - Meio Ambiente;
- Indicador número 13 – Recreação;
- Indicador número 18 – Transporte;
- Indicador número 19 - Planejamento Urbano

3 Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS).

XX – Anexo X - Glossário.

Art. 48. Para o acompanhamento e implementação das ações constantes do Plano de Mobilidade Humana poderão ser constituídos grupos inter secretariais.

Art. 49. O Plano Municipal de Mobilidade Humana de Piedade deverá ser revisto periodicamente a cada 5 (cinco) anos, a partir da data de sua publicação, e as suas revisões deverão ser precedidas da elaboração de levantamentos e estudos do Município.

Parágrafo único. As revisões deste plano deverão contemplar a análise do desempenho em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte no território do Município, mediante o uso de indicadores, bem como deverão contemplar a avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários que deverão considerar horizontes de curto, médio e longo prazo.

Art. 50. O relatório técnico bem como todo o conteúdo desta legislação que contém o Plano de Mobilidade Humana estará disponibilizado na página eletrônica da Prefeitura Municipal de Piedade.

Prefeitura Municipal de Piedade - SP, 25 de novembro de 2020.

**José Tadeu de Resende**  
**Prefeito Municipal**

Autoria do projeto: Prefeito Municipal

