

## CAPÍTULO \_\_ - POLÍTICA DE TRANSPORTE, TRÂNSITO E MOBILIDADE URBANA

### SEÇÃO I - DOS OBJETIVOS E PRINCÍPIOS DA POLÍTICA MUNICIPAL DE TRANSPORTE, TRÂNSITO E MOBILIDADE URBANA

Artigo \_\_ - A política municipal de transporte, trânsito e mobilidade urbana no município visa trabalhar a mobilidade das pessoas, o acesso amplo e democrático ao espaço urbano e aos meios de transporte, regendo-se pelos seguintes princípios:

I – ampliação e universalização do acesso à cidade, democratizando os espaços públicos e o controle da expansão urbana;

II – prevalência do interesse público em relação ao privado;

III – preservação e melhoria da qualidade ambiental urbana, objetivando alcançar níveis crescentes de salubridade ambiental;

IV – combate à degradação de áreas residenciais, causada pelo tráfego intenso de veículos, especialmente os de passagem, por meio da hierarquização viária;

V – promoção da economia geral do sistema, especialmente o de transporte;

VI – promoção de políticas de segurança e educação para o trânsito, objetivando a redução de acidentes e a melhoria geral da percepção dos cidadãos quantos aos aspectos envolvidos;

VII – estabelecimento de políticas de integração entre os vários modos de transporte (rodoviário, ferroviário, ciclovitário, a pé, etc);

VIII – qualidade, eficiência, conforto e segurança nos sistemas de transporte e trânsito.

Artigo \_\_ - São objetivos da política municipal de Transporte, Trânsito e Mobilidade Urbana:

I – a utilização democrática do sistema viário urbano, priorizando-se sua utilização para o sistema de transporte coletivo público de passageiros e pedestres;

II – aumento dos níveis de acessibilidade da população aos sistemas de transporte e trânsito, especialmente às pessoas com mobilidade reduzida (deficientes físicos, sensoriais, idosos, gestantes, etc), de todas as camadas sociais, de forma segura, eficiente e confortável;

III – a racionalização do uso da infra-estrutura de transporte e trânsito, evitando desperdícios e sobreposições de linhas de transporte, promovendo a redução dos tempos de viagem e dos custos;

IV – a implantação de uma política de integração física, operacional e tarifária entre os vários modos de transporte, que deve preservar os interesses sociais de economia popular, de cidadania e do direito dos cidadãos à utilização da cidade;

V – a estruturação da oferta do sistema de transporte, de forma a atender às demandas atuais e projetadas, em função das diretrizes estabelecidas de uso e ocupação do solo, definidas no Macrozoneamento instituído no Plano Diretor;

VI – a promoção de políticas de redução dos custos operacionais nos sistemas de transporte, com redução dos custos das tarifas para os usuários;

VII – incorporação dos desejos da sociedade na elaboração de planos, projetos e programas de sistemas de transporte, trânsito e mobilidade urbana, de caráter participativo, prevalecendo-se, sempre, os conceitos de necessidade, adequabilidade e da boa técnica para a sua implementação;

VIII – redução dos níveis de impacto ambiental na operação do sistema de transporte, seja na elaboração de planos, projetos e programas ou em sua operação;

IX – adoção de medidas de engenharia de trânsito para a promoção da melhoria nas condições de fluidez, acessibilidade, segurança e qualidade de vida, especialmente em relação à redução ou eliminação do trânsito de passagem nas áreas residenciais e no Centro;

X – promoção da segurança no trânsito, em seus aspectos mais amplos, envolvendo veículos, motorizados ou não, pedestres e, principalmente, em relação às pessoas com mobilidade reduzida (deficientes físicos, sensoriais, idosos, gestantes);

## SEÇÃO II - DAS DIRETRIZES PARA A POLÍTICA MUNICIPAL DE TRANSPORTE, TRÂNSITO E MOBILIDADE URBANA

Artigo \_\_ - São Diretrizes da Política de Transporte, Trânsito e Mobilidade Urbana:

§1º Investimentos no Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros, oferecendo nível de serviço adequado, com custo compatível com a capacidade econômica da população, pela adoção das seguintes medidas:

I. priorização da utilização do sistema viário urbano para o Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros, por meio da implantação de corredores de transporte, utilizando-se faixas exclusivas ou preferenciais para o transporte coletivo, com controle tecnológico para garantir a exclusividade de sua operação;

II. além de outros, que os estudos possam demonstrar a necessidade, devem ser implantados, prioritariamente, os seguintes:

- a) Corredor Ouro Verde;
- b) Corredor Campo Grande;
- c) Corredor Nova Aparecida;
- d) Corredor Amarais;
- e) Corredor Barão Geraldo;
- f) Corredor Anhumas;
- g) Corredor Sousas;
- h) Corredor Sudeste;

i) Corredor Viracopos.

§2º Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo Público Municipal, promovendo a universalização do sistema; a inclusão social; a excelência e qualidade nos serviços prestados; o respeito ao meio ambiente; o equilíbrio econômico-financeiro do sistema e a comunicação visual eficiente;

§3º Adoção dos conceitos de acessibilidade universal, especialmente nos corredores de transporte e adjacências e também na área central, com tratamento adequado nas travessias de pedestres; implantação de mobiliário adequado às pessoas com mobilidade reduzida; implantação de uma rede de transporte acessível e linhas de atendimento de transporte noturno, para acesso aos principais pontos de interesse;

§4º Adoção de novas alternativas energéticas para o Sistema de Transporte Coletivo Público, como o biodiesel, com os objetivos de redução da poluição ambiental; inclusão social, pela geração de emprego no campo, especialmente nas pequenas propriedades rurais e também a geração de demanda por mão-de-obra qualificada no preparo do combustível, além da redução de custos operacionais;

§5º Desenvolvimento dos meios não motorizados de transporte, por meio da elaboração de um Plano Cicloviário Municipal, integrado aos outros meios de transporte, objetivando a inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos, como nova alternativa de transporte, diminuindo o custo da mobilidade das pessoas, principalmente aquelas que a utilizam para fins que não o lazer, pela implantação de ciclovias e ciclofaixas, sempre que possível, no sistema viário atual e nas diretrizes de expansão urbana;

§6º Implantação de corredor de transporte coletivo público de passageiros, no modo rodoviário, no leito desativado do Veículo Leve sobre Trilhos – VLT, em seu trecho de 8,5 km, compreendido entre a Av. das Amoreiras e o futuro Terminal Multimodal de Passageiros, que será utilizado como um corredor de transporte de massa, integrando outros corredores de transporte ao Centro da cidade;

§7º Avaliação da viabilidade da operação de outros trechos de ramais ferroviários no município, desativados ou não, para a utilização como corredores exclusivos de transporte coletivo urbano;

§8º Viabilização da implantação do novo Terminal Multimodal de Passageiros, que abrigará terminais para o transporte rodoviário, transporte urbano, transporte metropolitano e, futuramente, transporte ferroviário;

§9º Regulamentação das diretrizes municipais para a implantação de um Plano de Monitoramento do Transporte da Carga Urbana, considerando as operações de carga e descarga, a circulação nas vias públicas e as restrições à sua movimentação;

§10 Regulamentação das diretrizes municipais para a implantação de um Plano de Monitoramento do Transporte de Produtos Perigosos, considerando as operações de carga e descargas, a circulação nas vias públicas e as restrições à sua movimentação;

§11 Investimentos na melhoria do sistema de circulação viária municipal, objetivando proporcionar mais segurança aos usuários, por meio da adoção de medidas de monitoramento, fiscalização, operação, educação para o trânsito e engenharia;

§12 Para a melhoria do sistema de circulação viária municipal, os investimentos devem, prioritariamente, ser utilizados para:

I. conclusão do Anel Rodoviário Externo – complemento do trecho entre a Rodovia Anhangüera e a Rodovia dos Bandeirantes, de competência do Governo do Estado de São Paulo;

II. conclusão do Anel Intermediário, faltando apenas complementar um trecho da Marginal do Piçarrão;

III. conclusão do Túnel Joá Penteado, implantando seu segundo ramo, que interligará o fluxo do novo Terminal Multimodal de Passageiros ao Anel Intermediário, integrando bairros separados pela ferrovia e reduzindo o tráfego de passagem na área central;

§13 Implantação de novas diretrizes viárias municipais, em complementação ao sistema viário existente, estabelecidas em conjunto pela Secretaria Municipal de Transportes e Secretaria Municipal de Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, principalmente aquelas que promovam ligações perimetrais entre os bairros, evitando que os meios de transporte tenham que se deslocar até a área central para depois atingir o seu destino;

§14 Implantação de novas diretrizes viárias municipais que propiciem a transposição das rodovias e ferrovias que entrecortam o município, causando a segregação dos diversos bairros, promovendo a ocupação de vazios urbanos de forma harmoniosa;

§15 Implantação das vias marginais às rodovias que entrecortam o município, em especial as vias marginais à Rodovia Anhangüera, no trecho compreendido entre os trevos de acesso da Av. Prestes Maia e da Av. Lix da Cunha, que contemplam as transposições das avenidas John Boyd Dunlop e Amoreiras. Junto às marginais, implantação de novas transposições da Rodovia Anhangüera, especialmente no trecho da Av. John Boyd Dunlop;

§16 Consolidação de todas as passagens viárias em desnível, existentes nas rodovias que entrecortam o município, abertas à passagem veicular e de pedestres;

§17 Elaboração de estudos para a melhoria das condições de segurança para a população, ao longo do eixo das ferrovias que entrecortam o município, bem como estudo de suas transposições viárias e de pedestres;

§18 Elaboração e implantação de novo Plano de Orientação de Tráfego (POT) para o município, objetivando a melhoria das condições de ordenação dos deslocamentos, definição de rotas alternativas e padronização e comunicação visual eficientes;

§19 Elaboração de cadastro oficial e atualizado de hierarquização das vias do município, segundo a função que estas exercem na malha viária urbana e de acordo com os preceitos estabelecidos no Código de Trânsito Brasileiro;

§20 Adoção de medidas na Área Central do município, com o objetivo de melhorar a qualidade de vida dos moradores e dos usuários, tornando-o um local apazível; contribuindo para a fixação de seus moradores; reduzindo os índices de acidentalidade; reduzindo os

conflitos de tráfego e aumentando a sua competitividade econômica. Priorização dos investimentos nas vias para o uso dos pedestres (travessias, calçadas, etc) e para os meios de transporte coletivo, estimulando o uso do transporte coletivo em detrimento do transporte individual motorizado; desestimulando ou eliminando o tráfego de passagem pela área central; aplicando os conceitos de acessibilidade universal e aumentando a frequência do transporte coletivo, diminuindo os tempos de espera dos usuários.

§21 A Secretaria Municipal de Transportes – Setransp, por meio da Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas – Emdec S/A, considerando-se o estabelecido no Código de Trânsito Brasileiro – CTB; considerando-se que os deslocamentos de pessoas e bens influenciam os aspectos do desenvolvimento urbano e que as necessidades de deslocamentos advêm da localização das atividades neste meio (uso e ocupação do solo), e estes influenciam fortemente os sistemas de transporte e trânsito e vice-versa, devem:

I. participar da revisão da legislação urbanística municipal, especialmente as leis de Uso e Ocupação do Solo e de Pólos Geradores de Tráfego;

II. estabelecer critérios e parâmetros de transporte e trânsito para a legislação urbanística, quando de sua revisão, que propiciem a regulamentação e controle das atividades geradoras ou atradoras de viagens (Pólos Geradores de Tráfego, Loteamentos, etc);

III. atuar de forma conjunta e compartilhada com as demais Secretarias e Órgãos Municipais no processo de análise e aprovação de Pólos Geradores de Tráfego, Loteamentos, Condomínios e demais atividades geradoras de tráfego;

IV. atuar nos órgãos existentes e incentivar a criação de órgãos colegiados de política urbana, nos níveis federal, estadual e municipal, para garantir a gestão democrática da cidade, conforme esboçado no Estatuto da Cidade, no que se refere ao transporte, trânsito e mobilidade urbana;

§22 Promover ações de monitoramento e segurança, que possibilitem a visualização em tempo real das ocorrências da cidade e a possibilidade de atuação imediata para prevenir ou solucionar os conflitos, por meio de Sistemas de Informações Geográficas e Tecnologia de Informação;

O sistema deverá ser baseado na instalação de câmeras em pontos estratégicos e na transmissão de dados de posição e mapeamento digital, em pontos que levem em consideração os índices de acidentes de trânsito verificados e o grau de periculosidade para a Segurança Pública, bem como considerar pontos de interesse como hospitais, praças e entradas da cidade;

O sistema deverá ser implantado em cooperação com outros órgãos da Administração Municipal; com as polícias Civil, Militar e Federal; Corpo de Bombeiros e hospitais.

§23 O Plano de Transporte Urbano Integrado, a ser elaborado, deverá estabelecer as diretrizes básicas do município para o sistema viário de interesse metropolitano, sobre pneus e sobre trilhos.

### SEÇÃO III - DOS INSTRUMENTOS DA POLÍTICA MUNICIPAL TRANSPORTE, TRÂNSITO E MOBILIDADE URBANA

Artigo \_\_\_ - Constituem instrumentos da política municipal de Transporte, Trânsito e Mobilidade Urbana, sem prejuízo de outros previstos nesta Lei Complementar e na legislação federal, estadual e municipal;

I - a Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas S/A - EMDEC;

II - o Plano de Transporte Urbano Integrado, que deverá ser elaborado no prazo máximo de 02 (dois) anos após a aprovação do Plano Diretor Municipal, devendo ser compatível com este e atender aos objetivos de desenvolvimento econômico e sustentabilidade sócio-ambiental, de definição da rede de transportes, da rede viária, suas prioridades, instituindo os mecanismos que garantam a sua aplicabilidade;



III - a parceria com a iniciativa privada na implantação de equipamentos e infraestrutura, na forma prevista em Lei.