

Continuação

§ 1º O estacionamento de veículos e a implantação de pontos de táxi somente serão permitidos nas vias locais, coletoras e nas vias estruturais de Nível 3, desde que:

I – seja respeitada a prioridade para o transporte público coletivo e para a fluidez de tráfego geral registrado no uso das vias coletoras e estruturais de Nível 3;

II – seja garantida a segurança e o acesso das pessoas aos lotes lindeiros.

§ 2º As vias estruturais e não estruturais receberão adaptações, quando necessário, para atender à circulação de ciclistas por meio da implantação de infraestrutura cicloviária adequada.

Art. 227. As ações estratégicas do Sistema Viário são:

I – complementar as vias estruturais do Município;

II – implantar ajustes pontuais nas vias estruturais do Município;

III – abrir novas vias no sistema estrutural permitindo a interligação entre bairros, entre elas, o túnel Charitas-Cafubá;

IV – ampliar e melhorar as vias estruturais do Município;

V – modernizar a rede semafórica, priorizando o enterramento das redes aéreas, e aprimorar a sinalização vertical e horizontal em todo o Sistema Viário;

VI – padronizar, readequar e garantir acessibilidade dos passeios públicos em rotas com maior trânsito de pedestres;

VII – adequar pontes, viadutos e passarelas para a travessia segura de pedestres e ciclistas;

VIII – implantar, nas vias de tráfego local, medidas de engenharia de tráfego de forma a disciplinar o uso do espaço entre pedestres, bicicletas e veículos;

IX – adaptar as condições da circulação de transportes motorizados a fim de garantir a segurança e incentivar o uso de modos não motorizados, especialmente nas vias estruturais N3, inclusive com medidas de acalmamento de tráfego e redução da velocidade;

X – redução do espaço de estacionamentos de automóveis para implantação de estrutura cicloviária e ampliação de calçadas.

§ 1º O sistema viário estrutural e não estrutural poderá receber adaptações que promovam o compartilhamento adequado do espaço das vias entre diferentes modos de circulação, motorizados e não motorizados, garantidas as condições de segurança.

§ 2º Nas vias do sistema viário estrutural, existente ou planejado, dotadas de 3 (três) ou mais faixas de rolamento na mesma pista, 1 (uma) faixa deverá ser destinada para a circulação exclusiva de transporte público coletivo.

§ 3º As vias do sistema viário estrutural de interesse do transporte coletivo devem ser condicionadas e ordenadas de forma a priorizar a circulação de transporte público coletivo por meio de reserva de faixas exclusivas no viário.

Art. 228. Ações Prioritárias no Sistema Viário Estrutural, conforme art. 232, estão descritas no Mapa 11.

Seção V
Do Sistema de Transporte Coletivo Público e Privado

Art. 229. O Sistema de Transporte Público Coletivo é o conjunto de modais, infraestruturas e equipamentos que realizam o serviço de transporte de passageiros, acessível a toda a população, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público.

Art. 230. São componentes do Sistema de Transporte Público Coletivo:

I – veículos que realizam o serviço de transporte público coletivo;

II – estações, pontos de parada e terminais de integração e transbordo;

III – vias, segregadas ou não;

IV – pátios de manutenção e estacionamento;

V – instalações e edificações de apoio ao sistema.

Art. 231. As ações estratégicas do Sistema de Transporte Público Coletivo são:

I – implantar novos corredores, incluindo:

a) viabilização de estrutura viária adequada em eixos de transporte ou em vias que concentrem linhas de ônibus;

b) execução de obras em toda a extensão dos eixos selecionados com vistas à ampliação da capacidade nas intersecções semaforizadas e das vias com faixas segregadas ou exclusivas;

c) elaboração de planos semafóricos e de comunicação com controladores para viabilizar a fluidez no trânsito com priorização para o transporte público coletivo;

d) elaboração de projeto operacional adequando a oferta dos corredores à demanda social e urbana;

II – implantar terminais, estações de transferência e conexões, preferencialmente, nas localizações que:

a) apresentarem os maiores volumes de transferência entre linhas nos horários de pico;

b) tiverem cruzamentos significativos entre corredores de ônibus existentes ou a implantar;

c) forem mais adequadas para a otimização do desempenho operacional do corredor;

d) viabilização de infraestrutura viária segregada para circulação segura e adequada de ciclistas;

e) fizerem a conexão do sistema de transporte coletivo aquaviário com o sistema de infraestrutura para a circulação do transporte coletivo do Município;

III – requalificar corredores, terminais e estações de transferência de ônibus municipais existentes, incluindo:

a) ações de restauração, operação e melhoria do desempenho das infraestruturas existentes;

b) adequação à demanda por meio de incremento na capacidade de transporte;

c) implantar a validação externa no Terminal João Goulart.

IV – respeitar critérios de sustentabilidade na construção de novos terminais e estações e requalificação dos existentes, prevendo-se:

a) instalação de sanitários;

b) uso racional de água, incluindo captação de água de chuva e reuso da água;

c) uso racional de energia, incluindo eficiência energética;

V – garantir o transporte público coletivo acessível a pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;

VI – aperfeiçoar a bilhetagem eletrônica existente, mantendo-a atualizada em relação às tecnologias disponíveis;

VII – adotar novas formas de operação e estratégias operacionais para o Sistema de Transporte Público Coletivo Municipal;

VIII – colaborar com a implantação de novos corredores metropolitanos, conforme o Mapa 11 em anexo, além de terminais, estacionamentos e estações de transferência de ônibus municipais e metropolitanos;

IX – colaboração com a implantação de novas linhas e estações do Sistema de Transporte Público Coletivo de Alta Capacidade, conforme Mapa 11 anexo;

X – racionalização de frota de veículos de transporte coletivo, utilizando soluções tecnológicas avançadas e tecnologias sustentáveis;

XI – valorização do Sistema de Transporte Coletivo Aquaviário.

§ 1º A construção de estacionamentos públicos e privados deverá ocorrer preferencialmente junto a terminais de integração e estações de transferência.

§ 2º Os terminais poderão prever áreas de expansão de seus usos através do aproveitamento de sua área construtiva adicional com destinação para equipamentos públicos municipais, usos comerciais e de serviços, de acordo com sua localização estratégica e seu coeficiente de aproveitamento não utilizado.

§ 3º Os terminais e estações de transferência de ônibus deverão incluir espaços para serviços públicos e, quando viável, centros comerciais.

§ 4º A implantação de novos corredores, terminais e estações de transferência de ônibus, linhas e eventuais estações de metrô, trens, monotrilhos e do transporte aquaviário e a modernização dos já existentes, deverão apresentar soluções que compatibilizem a sua inserção ao ambiente urbano, definindo:

I – soluções ambientalmente e tecnologicamente adequadas e gradativas que proporcionem níveis mínimos na emissão de poluentes e geração de ruídos;

II – integração física e operacional com o Sistema de Transporte Público Coletivo existente, incluindo-se o transporte aquaviário;

III – integração física e operacional com outros modos de transporte, em especial com o sistema cicloviário, por meio de implantação de bicicletários, permissão de embarque de bicicletas em veículos do sistema, priorização de travessias de pedestres, entre outras medidas;

IV – integração com serviços de compartilhamento de automóveis, possibilitando a realização de viagens articuladas com outros modos;

V – posicionamento dos pontos de parada e, quando couber, de estações, terminais, pátios de manutenção e estacionamento e outras instalações de apoio;

VI – melhorias nos passeios e espaços públicos, mobiliário urbano, iluminação pública e paisagem urbana, entre outros elementos;

VII – instalação de sinalizações que forneçam informações essenciais para o deslocamento do passageiro nos terminais, estações de transferência e conexões;

VIII – articulação com ofertas de Habitação de Interesse Social;

IX – melhoria na provisão de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas, considerando o gradativo enterramento das redes aéreas;

X – preservação de patrimônios culturais e ambientais;

XI – requalificação dos espaços eventualmente utilizados como canteiro de obras e áreas de apoio;

XII – requalificação do espaço viário afetado.

Art. 232. As ações prioritárias do Sistema de Transporte Público Coletivo estão descritas no Mapa 11 desta Lei.

§1º. O Plano Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável poderá criar, alterar ou suprimir as ações prioritárias do Sistema de Transporte Público Coletivo, bem como rever relação entre usos permitidos, zonas de uso e categorias de via, adequando essa disciplina às diretrizes expressas neste Plano Diretor.

§2º. Alternativas tecnológicas diversas daquelas propostas no Mapa 11 da presente Lei poderão ser implantadas mediante elaboração de estudo de viabilidade que compare as diferentes alternativas.

Art. 233. O Sistema de Transporte Coletivo Privado é composto pelo conjunto de modos e serviços que realizam o serviço rotineiro e não rotineiro de transporte de passageiros de modo não aberto ao público, sem fixação de itinerários e com preços não definidos pelo Poder Público.

Parágrafo único. A utilização de equipamentos, infraestruturas e instalações operacionais por parte do Sistema Coletivo Privado será regulamentada por ato do Executivo de modo a integrar esse sistema aos modais de transporte público.

Seção VI
Do Sistema Cicloviário

Art. 234. O Sistema Cicloviário é caracterizado por um sistema de mobilidade não motorizado e definido como o conjunto de infraestruturas necessárias para a circulação segura dos ciclistas e de ações de incentivo ao uso da bicicleta.

Art. 235. São componentes do Sistema Cicloviário:

I – cicloviás;

II – ciclofaixas;

III – ciclorrotas;

IV – bicicletários e demais equipamentos urbanos de suporte;

V – sinalização cicloviária;

VI – sistema de compartilhamento de bicicletas.

Art. 236. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema Cicloviário devem ser orientados segundo o objetivo de estruturar uma rede complementar de transporte, integrando os componentes do Sistema Cicloviário e os demais meios de transporte.

Art. 237. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema Cicloviário devem ser orientados segundo o diretriz de implantar as redes cicloviárias associadas às redes de transporte público coletivo motorizado, e garantir o deslocamento seguro e confortável de ciclistas em todas as vias.

Art. 238. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema Cicloviário deverão estar acompanhados de campanhas de conscientização e incentivo do uso de transportes não motorizados.

Art. 239. A ação prioritária será implantar a rede cicloviária planejada com o Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Seção VII
Do Sistema de Logística e Cargas

Art. 240. O Sistema de Logística e Cargas é o conjunto de sistemas, instalações e equipamentos que dão suporte ao transporte, armazenamento e distribuição, associado a iniciativas públicas e privadas de gestão dos fluxos de cargas.

Art. 241. São componentes do Sistema de Logística e Cargas:

I – sistema viário de interesse do transporte de carga;

II – vias e sistemas exclusivos de distribuição de cargas, como dutovias e ferrovias segregadas;

III – plataformas e terminais logísticos;

IV – centros de armazenamento, transbordo e distribuição;

V – veículos de transporte de carga;

VI – pátios de manutenção e estacionamento;

VII – instalações e edificações de apoio ao sistema.

Art. 242. As ações estratégicas do Sistema de Logística e Cargas são:

I – incentivar o melhor uso da infraestrutura logística instalada no Município, aumentando sua eficiência e reduzindo seu impacto ambiental;

II – planejar, implantar e ampliar a cadeia logística de diferentes modais, incluindo os modais rodoviário, hidroviário e ferroviário;

III – planejar, implantar e ampliar a infraestrutura logística em conjunto com as demais esferas de governo;

IV – regulamentar e monitorar a circulação de veículos de carga, incluindo as cargas perigosas ou superdimensionadas;

V – planejar soluções de inserção urbana do sistema de abastecimento e logística que minimizem os conflitos de convivência e as interferências entre este sistema e os demais fluxos metropolitanos.

CAPÍTULO III
DA POLÍTICA DE PROMOÇÃO DA HABITAÇÃO DIGNA

Art. 243. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, na promoção da habitação digna devem ser orientados pelas seguintes diretrizes:

I – garantia do direito à moradia digna;

II – redução do déficit habitacional;

III – melhoria das condições de moradia;

IV – promoção da urbanização dos assentamentos precários;

V – proteção das áreas de interesse ambiental.

Art. 244. São objetivos da política de promoção de habitação digna:

I – elaborar os cadastros de famílias moradoras de assentamentos ou habitações precárias e oferecer soluções de moradia;

II – regulamentar os instrumentos do Estatuto da Cidade;

III – integrar as ações entre os entes governamentais e lideranças comunitárias para implantação do sistema de fiscalização e acompanhamento do crescimento dos assentamentos precários;

IV – implantar o Plano Municipal de Regularização Fundiária Sustentável e urbanização de assentamentos