

Atos do Poder Executivo

Art. 2º A presente Lei tem como base os fundamentos expressos na Constituição Federal; na Lei Federal nº 10.257/01 – Estatuto da Cidade; no Código de Trânsito Brasileiro – Lei Federal nº 9.503/97; na Constituição do Estado de São Paulo, bem como na Lei Orgânica da Estância de Atibaia, atendendo, ainda, a NBR 9.050/15, que trata sobre acessibilidade nas edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos, e principalmente, na Lei Federal nº 12.587/12, que tratada da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Parágrafo único Entende-se por mobilidade urbana os deslocamentos de pessoas e bens, que utilizam os modais de transporte.

CAPÍTULO II DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Art. 3º Para os fins desta lei complementar, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I– ACESSIBILIDADE: possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como outros serviços e instalações abertos ao uso público, privado ou coletivo, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida.

II– BICICLETÁRIO: estacionamento de bicicletas ou similares não motorizadas, para longos períodos, com controle de acesso, podendo ser público ou privado.

III– CALÇADA: Parte do logradouro destinada ao trânsito de pedestres e de bicicletas quando dotada de ciclofaixa, segregada e em nível diferente à via, dotada, quando possível, de mobiliário urbano, sinalização e vegetação, de acordo com a regulamentação vigente. A calçada é composta por Faixa de Acesso, Faixa de Serviço e Faixa Livre ou Passeio:

a) FAIXA DE ACESSO: Faixa da calçada adjacente à testada do imóvel, com largura variável, preservadas as larguras mínimas da faixa de serviço e do passeio, destinada a receber vegetação, pequenas rampas, toldos, propaganda e mobiliário móvel tais como mesas de bar e floreiras, desde que não impeçam o acesso aos imóveis e não atrapalhem o fluxo de pedestres. Não aplicável em calçadas com menos de 2,00 m (dois metros) de largura.

b) FAIXA DE SERVIÇO: Faixa da calçada adjacente ao leito carroçável da via, onde deverão ser colocados os mobiliários e equipamentos urbanos como espaço árvore, rampas de acesso para pessoas com deficiência, postes de iluminação, sinalizações de trânsito, bancos, floreiras, telefones, caixas de correio, lixeiras, entre outros.

c) FAIXA LIVRE ou PASSEIO: Faixa da calçada, via ou rota destinada exclusivamente à circulação de pedestres e, eventualmente de ciclistas, não podendo apresentar nenhum desnível, obstáculo de qualquer natureza ou vegetação, devendo possuir superfície regular, firme, contínua e antiderrapante sob qualquer condição.

IV– CANTEIRO CENTRAL ou ILHA: obstáculo físico destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma direção ou interseção, entre pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício).

V– CICLOFAIXA: faixa exclusiva ou compartilhada para bicicletas e similares não motorizadas nas calçadas, passeios e calçadões ou contíguas às vias de circulação.

VI– CICLOVIA: via destinada exclusivamente à circulação de bicicletas e similares não motorizadas.

Proc. 32.598/2016

LEI COMPLEMENTAR Nº 809 16 de agosto de 2019

Institui o Plano de Mobilidade Urbana da Estância de Atibaia e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implantação, avaliação e revisão periódica.

A CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE ATIBAIA aprova e o PREFEITO DA ESTÂNCIA DE ATIBAIA, usando de suas atribuições legais que lhe são conferidas pelo artigo 73, inciso IV da Lei Orgânica do Município, sanciona e promulga e manda publicar a seguinte Lei Complementar:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta Lei institui o Plano de Mobilidade Urbana da Estância de Atibaia e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica e aplica-se à totalidade do seu território.

Parágrafo único O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento da Política Nacional de Mobilidade Urbana, da Estância de Atibaia, determinante para todos os agentes públicos e privados que atuam em seu território.

Atos do Poder Executivo

VII– EIXO DA VIA: Linha imaginária que, passando pelo centro da via, é equidistante em relação ao alinhamento dos imóveis.

VIII– EMPREENDIMENTOS IMPACTANTES ou POLOS GERADORES DE TRÁFEGO: empreendimentos que, pela concentração da oferta de bens ou serviços, gere grande fluxo de população, com substancial interferência no tráfego em seu entorno, necessitando de grandes espaços para estacionamento, carga e descarga, ou movimentação de embarque e desembarque.

IX– ESTACIONAMENTO: espaço para a imobilização de veículos, superior ao tempo de embarque e/ou desembarque de passageiros.

X– FAIXA DE ESTACIONAMENTO: espaço da via destinado ao estacionamento, podendo ou não ser tarifado.

XI– FAIXA DE TRAVESSIA DE PEDESTRES: sinalização transversal ao leito carroçável, destinada a ordenar e indicar os deslocamentos dos pedestres para a travessia da via.

XII– LOGRADOURO PÚBLICO: conforme a definição da legislação de uso e ocupação do solo vigente.

XIII– MALHA VIÁRIA: conjunto das vias municipais.

XIV– MEDIDAS COMPENSATÓRIAS: quando da impossibilidade de mitigação completa dos impactos negativos, um conjunto de ações que visam compensar o impacto gerado pelo empreendimento no sistema viário do entorno são propostas.

XV– MEDIDAS MITIGADORAS: conjunto de ações que visam minimizar o impacto causado pela implantação de empreendimentos.

XVI– MODO DE TRANSPORTE: locomoção realizada com veículo automotor.

XVII – MODO DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO: locomoção realizada por tração humana ou animal.

XVIII– PARACICLO: estacionamento de ciclos para períodos de curto ou médio prazo, sem controle de acesso.

XIX– PISTA DE ROLAMENTO ou LEITO CARROÇÁVEL: trecho da via destinado a circulação de veículos.

XX– RELATÓRIO DE IMPACTO DE TRÂNSITO (RIT): contem a descrição do projeto arquitetônico a ser aprovado, os estudos técnicos que identificam os impactos no trânsito de veículos e pedestres causados pela implantação do empreendimento, além das medidas mitigadoras ou compensatórias.

XXI– VIA: espaço de circulação de pedestres, veículos e/ou animais, tendo as seguintes classificações:

a) VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO ou EXPRESSA: aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

b) VIA ARTERIAL: aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.

c) VIA COLETORA: aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.

d) VIA LOCAL: aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

XXII– VIA BINÁRIA: via pública em que há a divisão do fluxo de veículos, configurando-se cada trecho como de mão única, podendo ou não a largura de seu leito ser subdividido para cada componente do sistema.

XXIII– VIA PARTICULAR: via privada de uso comum em um condomínio urbanizado por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, a ilha, o canteiro central e outros elementos relativos. As calçadas nas vias particulares poderão estar restritas aos trechos de acesso às unidades imobiliárias e equipamentos comuns.

XXIV– VIA PÚBLICA: logradouro público por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, a ilha, o canteiro central e outros elementos relativos.

XXV– VIELA: Pequena via, rua estreita ou beco. Podem ser subdivididas de acordo com sua função:

a) VIELA DE PEDESTRES: viela cuja função é o trânsito de pedestres, geralmente com a função da diminuição da distância de acesso às vias públicas no interior das quadras de lotes.

b) VIELA SANITÁRIA: viela cuja função é a travessia e passagem de tubulações ou outra infraestrutura urbana, podendo ou não ter previsão de passagem de pedestres.

c) VIELA DE ACESSO ou BECO: via pública urbana de pequenas dimensões com acesso de veículos, e que, por servir de acesso aos lotes, não podem estar sujeitas a qualquer tipo de concessão particular de uso.

CAPÍTULO III DOS PRINCÍPIOS DIRETRIZES E OBJETIVOS DO PLANO DE MOBILIDADE

Art. 4º O Plano de Mobilidade Urbana da Estância de Atibaia obedece aos seguintes princípios:

I– Reconhecimento do espaço público como bem comum do Município;

II– Universalidade do direito de se deslocar e de usufruir da cidade;

III– Acessibilidade à pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, temporária ou definitiva;

IV– Desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômica e ambiental;

V – Gestão democrática, planejamento e avaliação;

VI– Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de transporte e dos serviços;

VII– Equidade no uso do espaço público de circulação, das vias e dos logradouros;

VIII– Segurança nos deslocamentos, para promoção da saúde e garantia da vida;

IX– Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e na prestação do serviço de transporte urbano;

X– Consolidação da vocação turística do Município;

XI– Articulação com os Sistemas Metropolitano, Estadual e Federal de Mobilidade;

Atos do Poder Executivo

XII– Articulação com a Política Urbana do município, através do Plano Diretor e demais legislações pertinentes;

XIII– Eficiência, otimizando e adequando o uso do solo ao longo dos principais eixos de deslocamento, e por onde passam as linhas de transporte coletivo;

XIV– Promover a inclusão social, através do melhoramento da acessibilidade da população de baixa renda.

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

I– Priorização dos pedestres e dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados, bem como dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

II– Criação de medidas de desestímulo à utilização do transporte individual motorizado;

III– Integração com o Plano Diretor e com as respectivas legislações vigentes relacionadas ao planejamento urbano, habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo, no âmbito do Município;

IV– Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município;

V– Priorização dos projetos de transporte público coletivos estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;

VI– Promoção da racionalização do uso do transporte motorizado individual;

VII– Desenvolvimento de um sistema de circulação viária e transportes que ofereça alternativas de acesso ao centro urbano tradicional e interligação entre os bairros;

VIII– Fomento a pesquisas relativas à sustentabilidade ambiental e à acessibilidade no trânsito e no transporte;

IX– Busca por alternativas de financiamento para as ações necessárias à implantação do Plano de Mobilidade Urbana da Estância de Atibaia;

X– Promoção de ações educativas capazes de sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender aos princípios do Plano de Mobilidade Urbana da Estância de Atibaia;

XI– Incentivo do deslocamento a pé para a realização de viagens curtas;

XII– Formulação de programas e projetos de mobilidade urbana que considerem o deslocamento a pé como um importante modal de transporte;

XIII– Promoção da bicicleta como um importante modal de transporte urbano, especialmente para viagens de curta e média distância;

XIV– Criação de uma malha cicloviária;

XV– Conciliação do transporte urbano de cargas aos outros modais de transporte, de modo que a atividade não influencie de maneira negativa na mobilidade urbana do município;

XVI– Promoção da participação da população em todo o processo de implantação das ações previstas no Plano de Mobilidade Urbana da Estância de Atibaia;

XVII – Prestação de contas periódicas à sociedade a respeito do andamento do Plano durante sua implantação e revisões.

Art. 6º A Política de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos gerais:

I– Fortalecer a intermodalidade nos deslocamentos urbanos, estimulando a integração do transporte público coletivo com o transporte individual e os modais não motorizados;

II– Alterar a matriz de divisão modal da cidade, de modo a aumentar a participação de viagens em modais coletivos e/ou não motorizados;

III– Tornar o transporte coletivo mais atrativo frente ao transporte individual motorizado;

IV– Oferecer um sistema de transporte público coletivo democrático, acessível e eficiente;

V– Proporcionar melhoria das condições urbanas no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

VI– Promover a segurança no trânsito e evitar o aumento do número de acidentes;

VII– Promover o desenvolvimento sustentável do município com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município;

VIII– Implantar sistema cicloviário adequado à realidade do município;

CAPÍTULO IV DO SISTEMA MUNICIPAL DE VIAS

Art. 7º O Sistema Municipal de Vias é definido como a infraestrutura necessária para a circulação de pessoas e cargas, e é capaz de interferir, na dinâmica urbana local.

Art. 8º O Sistema Municipal de Vias é composto pelos seguintes subsistemas:

I– Subsistema de Circulação de Pedestres;

II– Subsistema Cicloviário;

III– Subsistema Viário.

Art. 9º São diretrizes do Sistema Municipal de Vias:

I– Integrar os elementos de locomoção, tais como calçadas, faixas de travessia de pedestres, transposições, passarelas, com o sistema de transporte coletivo;

II– Incorporar as diretrizes de acessibilidade, quando possível, em todas as intervenções relacionadas ao Sistema de Mobilidade Urbana do município;

III– Promover a implantação do sistema cicloviário na Estância de Atibaia;

IV– Propor no sistema viário estrutural de interesse do transporte coletivo, tratamento adequado, para priorização desse modo;

V– Propor a melhoria das vias arteriais e coletoras;

VI– Adotar para os projetos de intervenções viárias, sempre que possível, os parâmetros estabelecidos na legislação urbanística do município e as normas de acessibilidade vigentes;

VII– Implantar novas vias, para a integração e continuação da malha

Atos do Poder Executivo

viária existente, respeitando os padrões estabelecidos no município e as normas de acessibilidade vigentes;

VIII– Criar alternativas viárias para restringir a circulação de veículos pesados que utilizem o sistema viário central como rota de passagem;

IX– Viabilizar recursos junto aos governos estadual e federal, e de outras fontes de financiamento externo, para a implantação das obras viárias.

Art. 10 Os programas, as ações prioritárias e os investimentos públicos e privados, devem ser orientados para atingir os seguintes objetivos específicos:

I– Garantir a implantação de estruturas de moderação de tráfego (traffic calming), em locais onde existir maior circulação de pedestres;

II– Implantar as ciclovias e ciclofaixas indicadas no Plano de Mobilidade Urbana, e definir os locais onde deverão ser implantados a infraestrutura básica de apoio;

III– Implantar sinalização adequada nas ciclovias e ciclofaixas.

Art. 11 Serão consideradas obras prioritárias do município, as seguintes intervenções:

I– Instituição do Anel Arterial na área central, com o intuito de priorização das obras de melhoria de infraestrutura, composto pelas vias: Avenida Lucas Nogueira Garcêz, Avenida Joviano Alvim, Avenida Alfredo André, Avenida Vereador Gaspar Camargo, Avenida Professor Carlos Alberto A. Carvalho Pinto, Avenida Jerônimo de Camargo, Avenida Professor Doutor Flávio Pires de Camargo, Avenida Industrial Walter Kloth, Avenida Imperial, Avenida Brasil e outras vias que a interliguem de modo que formem um circuito fechado de circulação e distribuição;

II– Transposição do bairro Jardim Imperial para o bairro Alvinópolis, após estudos para locação da via em local adequado e com viabilidade socioeconômica;

III– Obras viárias para adequação das vias em que haja viabilidade socioeconômica, para que contemplem as dimensões mínimas conforme a legislação urbanística e normas técnicas vigentes, priorizando as vias Arteriais;

IV– Obras viárias para adequação das vias Arteriais e Coletoras em que haja viabilidade socioeconômica, para que contemplem as dimensões mínimas conforme a legislação urbanística e normas técnicas vigentes.

SEÇÃO I

SUBSISTEMA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES

Art. 12 O Subsistema de Circulação de Pedestres é o conjunto de vias e elementos físicos de suporte à circulação de pedestres.

Art. 13 Na implantação das vias de pedestres, deverão ser observados os preceitos de acessibilidade.

Art. 14 As calçadas das vias, independentemente dos parâmetros mínimos estipulados, deverão ser estimadas para atender às dimensões de sua classificação e os fluxos de circulação nas mesmas.

Art. 15 As calçadas serão subdivididas em faixas com finalidades e dimensionamentos mínimos específicos, conforme as definições desta lei complementar.

§ 1º– Deverá ser reservado um espaço mínimo para as faixas de serviço de 0,80 m (oitenta centímetros) para a instalação dos equipamentos

urbanos e outros elementos pertinentes.

§ 2º– Nas faixas de circulação de pedestres (passeios), os pisos deverão ser lisos, livres de obstáculos, antiderrapantes e adequados à acessibilidade universal, com largura livre mínima de 1,20 m (um metro e vinte centímetros).

§ 3º– As faixas de acesso só existirão em calçadas maiores do que 2,00 m (dois metros), podendo abrigar parte das rampas de acesso ao imóvel.

Art. 16 É de incumbência da administração pública elaborar um plano específico que vise à acessibilidade para adequar e recuperar os passeios públicos, assim como sua manutenção, priorizando as rotas de maior fluxo de pedestres.

Parágrafo Único As diretrizes para a regularização e adequação das calçadas e passeios públicos às normas de acessibilidade, deverão ser regulamentados por Decreto do Poder Executivo.

SEÇÃO II

SUBSISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 17 O Subsistema Cicloviário se caracteriza por ser um sistema de vias para veículos não motorizados, composto por infraestruturas necessárias para a circulação segura dos ciclistas.

Art. 18 São componentes do subsistema cicloviário as ciclovias, ciclofaixas, bicicletários, paraciclos e demais equipamentos urbanos de suporte, além de sinalização adequada.

Art. 19 O subsistema cicloviário deverá ser priorizado para atender as possibilidades de deslocamentos em e entre todas as regiões da cidade.

Art. 20 O subsistema cicloviário deverá ser implantado no município prioritariamente sobre a rede viária estrutural (vias expressas, arteriais e coletoras), podendo ser implantado em outros locais em que tenha sido detectada a sua necessidade.

Art. 21 Ao longo da malha cicloviária deverão estar dispostos paraciclos ou bicicletários em pontos próximos a Polos Geradores de Tráfego, além dos equipamentos de transporte público, escolas, postos de saúde, praças e parques, conforme estudos de necessidade e viabilidade socioeconômica, efetuados pela Prefeitura.

Art. 22 Em parques urbanos e equipamentos de interesse turístico, o Poder Público poderá explorar, ou conceder a exploração, para o serviço de locação de bicicletas interconectado pela malha cicloviária.

Art. 23 As ciclovias propostas no município estão listadas no Anexo IV, e novas vias poderão ser incorporadas a rede cicloviária proposta, de acordo com a dinâmica urbana.

SEÇÃO III

SUBSISTEMA VIÁRIO

Art. 24 O Subsistema Viário configura-se pelas vias de trânsito rápido ou expressas, arteriais, coletoras e locais, conforme as definições desta lei complementar, que estruturam a dinâmica da cidade e serve como suporte para a realização dos fluxos.

Art. 25 Todas as vias de circulação deverão ser projetadas de modo a garantir a continuidade do traçado das vias oficiais existentes e respeitarão a topografia local, devendo ser hierarquizadas conforme as suas funções e capacidades, possibilitando, sempre que possível, a existência de arborização.

Atos do Poder Executivo

§ 1º- As dimensões mínimas das vias públicas ou particulares estão estipuladas no Anexo II desta lei complementar complementar.

§ 2º- As vias de circulação de veículos com declividade longitudinal maiores do que 12% (doze por cento), além dos itens mínimos exigidos no Anexo II desta lei complementar complementar, deverão apresentar adicionalmente, faixas de acessos nas calçadas com largura de 1,00 m (um metro).

§ 3º- A hierarquização das vias deverá ser explícita de modo a se identificar a subordinação das vias locais às coletoras ou arteriais, das vias coletoras às vias arteriais ou expressas e das vias arteriais às expressas.

§ 4º- As vias de circulação que constituírem prolongamento de vias existentes deverão ter a seção transversal igual ou maior que estas últimas, observada a seção mínima do tipo da via, sendo imperativo que o acesso existente ao novo loteamento deverá ser compatível com a dimensão do empreendimento ou deverão ser propostas alternativas mitigadoras que criem essa condição.

§ 5º- Deverão ser incorporados ao domínio público, os trechos de terrenos resultantes de modificações no arruamento cujas dimensões não atendam às especificações desta lei complementar.

§ 6º- As servidões de passagem que eventualmente gravem as áreas a parcelar, deverão ser integradas às novas vias de circulação do loteamento, garantindo os acessos já existentes.

§ 7º- As vias arteriais e expressas deverão ser projetadas de modo que garantam a sua futura continuidade em áreas contíguas sujeitas à implantação posterior de empreendimentos ou loteamentos.

Art. 26 A classificação das vias existentes do município está indicada no Anexo III.

Parágrafo Único A tabela do Anexo III deverá ser atualizada e publicada anualmente na Imprensa Oficial Eletrônica do município, incluindo as novas vias expressas, arteriais e coletoras criadas pelos novos loteamentos aprovados e com sua implantação concluída.

Art. 27 As vias arteriais existentes a serem reconfiguradas ou ampliadas, deverão prever em seu projeto, espaços para implantação de ciclovias ou ciclofaixas.

Art. 28 As vagas necessárias para cada tipo de atividade a ser implantada, deverão ser previstas na legislação de uso e ocupação do solo do município.

SEÇÃO IV EMPREENDEIMENTOS IMPACTANTES

Art. 29 Os Empreendimentos Impactantes subdividem-se em função do grau de impacto no sistema viário:

I– Empreendimentos de Baixo Impacto;

II– Empreendimentos de Médio Impacto;

III– Empreendimentos de Grande Impacto.

§ 1º- A classificação dos Empreendimentos Impactantes pelo grau de impacto viário (médio e grande impactos) estão estabelecidas no Anexo I desta lei complementar.

§ 2º- Caso a atividade pretendida não esteja especificada, será adotado o

parâmetro por similaridade de uso.

§ 3º- Os Empreendimentos de Baixo Impacto não terão condicionantes para aprovação e implantação da atividade no que diz respeito a impactos no sistema viário.

§ 4º- Os Empreendimentos de Médio Impacto deverão condicionar sua aprovação à análise do órgão responsável pelo planejamento de mobilidade no município.

§ 5º- Os Empreendimentos de Grande Impacto deverão condicionar sua aprovação a um Relatório de Impacto e Trânsito (RIT), submetido à análise do órgão responsável pelo planejamento de mobilidade no município.

§ 6º- Os procedimentos para análise e aprovação do órgão responsável pelo planejamento de mobilidade no município serão regulamentados pelo Poder Executivo.

Art. 30 No caso de exigência do RIT, o mesmo deverá ser elaborado por profissional técnico habilitado, com a apresentação do respectivo documento de responsabilidade técnica (ART / RRT).

§ 1º- Fica sob responsabilidade da Secretaria de Mobilidade e Planejamento Urbano a análise e as definições das medidas mitigadoras e/ou compensatórias a serem implantadas.

§ 2º- Caso o RIT apresentado seja julgado insuficiente, o responsável pelo empreendimento deverá refazê-lo, com recursos financeiros próprios, e reapresentá-lo para avaliação, no prazo máximo de 30 dias corridos, sob pena do indeferimento do pedido e arquivamento do processo.

Art. 31 Caso a conclusão da análise do RIT indique a necessidade da execução de obras e/ou serviços relacionados à operação do Sistema Viário, o empreendedor arcará com as despesas que couberem.

CAPÍTULO V DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE E COMPONENTES

Art. 32 São serviços de transporte:

I– Transporte Público Coletivo – serviços de ônibus municipal e intermunicipal, trens, bondes, metrô, funiculares ou veículos similares;

II– Transporte por Bicicleta – bicicleta pública;

III– Transporte Público Individual – serviços de táxis;

IV– Transporte Escolar – serviços de transporte escolar;

V– Transporte de Carga – serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias.

SEÇÃO I TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 33 São Componentes do Sistema Municipal de Transporte coletivo:

I– Veículos que realizam os serviços de transporte público coletivo;

II– Pontos de parada, estações de transferência e terminais de integração;

III– Vias por onde circulam os veículos que realizam os serviços de transporte público coletivo;

Atos do Poder Executivo

IV – Pátio de manutenção e estacionamento dos veículos;

V – Instalações e edificações de apoio ao sistema.

Art. 34 O transporte público coletivo urbano é o serviço público acessível a toda a população mediante pagamento individual, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público.

Art. 35 Considera-se que a operação, a gestão e a fiscalização dos serviços de Transporte Público Coletivo são de responsabilidade Prefeitura Municipal, em concordância com o Artigo 30 da Constituição Federal.

Art. 36 As diretrizes, os objetivos e as ações a serem executadas ficarão sob a responsabilidade da Secretaria de Mobilidade e Planejamento Urbano.

Art. 37 Todos os levantamentos, dados e informações referentes às reais necessidades de implantação de linhas e sistemas de transporte público, deverão ser custeados pelas concessionárias dos serviços ao Poder Público quando assim solicitados, no intuito de justificar toda sua operação, linhas implantadas, equipamentos utilizados e custos das tarifas.

SEÇÃO II TRANSPORTE POR BICICLETA

Art. 38 O transporte por bicicletas deverá ser estimulado pelo Poder Público, através do Sistema Ciclovitário.

Art. 39 O sistema ciclovitário deverá garantir e atender os seguintes objetivos:

I – A inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos como forma de redução do custo da mobilidade;

II – A integração aos modos coletivos de transporte, através da construção de bicicletários e/ou paraciclos em pontos próximos aos equipamentos de transporte público, escolas, postos de saúde, praças, parques e Polos Geradores de Tráfego.

SEÇÃO III TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

Art. 40 O serviço de transporte público individual (táxi) é o serviço remunerado de transporte de passageiros realizado por veículos de aluguel (permissionários) ou particulares (serviços por aplicativo), para a realização de viagens individualizadas;

Art. 41 Caracteriza-se, como um serviço público com destinação única e não sujeito a delimitação de itinerário.

Art. 42 Por se tratar de serviço público de transporte, é sujeito a concessão, permissão ou autorização da Prefeitura da Estância de Atibaia.

Art. 43 O transporte público individual deverá atender as exigências previstas na Lei Federal nº 9.503/97 – Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 44 O serviço de transporte público individual (táxi) deverá obedecer a regulamentação estabelecida na Lei Complementar nº 247/98.

SEÇÃO IV TRANSPORTE ESCOLAR

Art. 45 O transporte escolar de caráter público poderá ser terceirizado mediante processo licitatório público.

Art. 46 O transporte escolar privado ficará sujeito às exigências previstas na Lei Federal nº 9.503/97 – Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 47 Aos veículos de transporte escolar poderão ser concedidos espaços de parada específicos sobre a via pública não sendo aceitas condições de restrição, exclusividade ou privatizantes do seu uso.

Art. 48 As diretrizes, os objetivos e as ações a serem executadas para o Transporte Escolar Público ficarão sob a responsabilidade da Secretaria de Mobilidade e Planejamento Urbano.

SEÇÃO V TRANSPORTE DE CARGA

Art. 49 O Transporte de cargas e mercadorias no município deverá ser disciplinado e regulamentado pela Prefeitura, onde deverão ser estipulados limites de horários, tipos de veículos, tamanho, peso, grau de periculosidade, locais permitidos dentre outros parâmetros a serem adotados.

Art. 50 Nas áreas adensadas poderão ser criadas vagas de estacionamento exclusivas para carga e descarga.

Art. 51 Projetos de ampliação viária deverão considerar alternativas para o transporte de cargas.

Art. 52 Poderão ser previstas estações de transbordo de mercadorias para veículos de carga, com os parâmetros estabelecidos pelo poder público e compatíveis com o tráfego da região.

CAPÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 53 Esta Lei Complementar entrará em vigor na data de sua publicação.

Parágrafo Único O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser revisado e/ou atualizado no prazo máximo de 10 (dez) anos.

Art. 54 Revogam-se as disposições em contrário.

PREFEITURA DA ESTÂNCIA DE ATIBAIA, “FÓRUM DA CIDADANIA”, aos 16 de agosto de 2019.

– Emil Ono –
PREFEITO DA ESTÂNCIA DE ATIBAIA EM EXERCÍCIO

– André Picoli Agatte –
SECRETÁRIO DE MOBILIDADE E PLANEJAMENTO URBANO

Publicado e Arquivado na Secretaria de Governo, na data supra.

– Luiz Benedito Roberto Toricelli –
SECRETÁRIO DE GOVERNO SUBSTITUTO

Atos do Poder Executivo

Anexo I

Classificação dos empreendimentos impactantes pelo grau de impacto no sistema viário

Categoria	CNAE [1]	Sujeitos à Análise (Médio Impacto)	Sujeitos a RIT (Alto Impacto)	Descrição simplificada
Indústria	4 a 33 [2]	--x--	Acima de 750m² [3]	Qualquer tipo
Comércio	45.11-1	De 250m² até 750m² [3]	Acima de 750m² [3]	Comércio de veículos automotores, apenas concessionárias de veículos novos
	46.2 a 46.9 [2]			Comércio atacadista, quando localizado em ZM2, ZR3 ou ZR4
	47.11-3			Hipermercados e supermercados
	47.3 [2]	Sem loja de conveniência	Com loja de conveniência	Comércio varejista de combustíveis para veículos automotores
	47.44-0	De 250m² até 750m² [3]	Acima de 750m² [3]	Comércio varejista de ferragens, madeira e materiais de construção
Comércio e Serviços	--x--	De 250m² até 750m² [3]	Acima de 750m² [3]	Edificações comerciais de uso coletivo com acesso comum às unidades privativas, com mais de 10 unidades ou 4 pavimentos
Serviços	64.21 / 22 / 23 [2]	--x--	Qualquer	Bancos
	45.20-0	De 250m² até 750m² [3]	Acima de 750m² [3]	Manutenção e reparação de veículos (mecânicas, borracharias, funilarias, lavagem, etc.), quando localizados em ZM1, ZM2, ZR3 ou ZR4
	52.22-2	--x--	Qualquer	Terminais Rodoviários
	52.40-1	--x--		Aeroportos, heliportos, aeródromos, helipontos, hangares e campos de pouso
Habitação	--x--	Acima de 16 U.H. e até 100 U.H.	Acima de 100 U.H.	Condomínios residenciais ou conjunto vila com mais de 16 unidades
	--x--			Edifícios de apartamentos ou grupo de edifícios de apartamentos com mais de 16 unidades ou mais de 4 pavimentos
Hospedagem	55.10-8	De 10 a 20 quartos	Acima de 20 quartos	Hotéis, motéis, pousadas, apart-hotéis e similares
Entretenimento e Esporte	59.14-6	De 250m² até 750m² [3]	Acima de 750m² [3]	Cinemas, auto-cine, drive-in
	90.01-9			Auditórios e espaços para apresentações de circo, teatro, música, dança, espetáculos e atividades complementares
	93.11-5			Ginásios de esporte e outras instalações esportivas
	93.12-3	--x--	Qualquer	Clubes sociais, esportivos e similares
	93.19-1			Autódromos, kartódromos, velódromos, hipódromos, pistas de corrida
	93.21-2			Parques de diversões, parques temáticos
	93.29-8	De 250m² até 750m² [3]	Acima de 750m² [3]	Discotecas, danceterias, salões de dança, salões de festa, bares
Saúde	86.30-5	De 250m² até 750m² [3]	Acima de 750m² [3]	Consultórios, ambulatórios, postos de assistência médica, clínicas médicas, postos de saúde pública, exceto consultórios individuais e clínicas médicas com até 5 salas de atendimento
	86.40-2			Laboratórios, hemonúcleos, serviços de complementação diagnóstica, hemodiálise, tomografia, ressonância, ultrassonografia, quimioterapia, radioterapia, radiodiagnóstico e similares
	87.20-4			Atividades de assistência psicossocial e à saúde a portadores de distúrbios psíquicos, deficiência mental e dependência química
	86.10-1	Até 50 leitos	Acima de 50 leitos	Hospitais
Educação	85 [2]	De 250m² até 750m² [3]	Acima de 750m² [3]	Educação profissional de nível técnico e tecnológico, escolas de educação infantil, ensino fundamental, médio e superior
Outros	94.91-0	Até 250m² [3]	Acima de 250m² [3]	Igrejas, casas de culto e atividades de organizações religiosas

Observações:

[1] Ver a descrição completa das atividades enquadradas na estrutura detalhada e notas explicativas da CNAE 2.0.

[2] Computadas todas as suas subcategorias.

[3] As áreas anotadas são referentes à área construída do imóvel.

Atos do Poder Executivo

Anexo II

Dimensionamento viário

Classificação		Vias expressas ou de trânsito rápido [4]	Vias arteriais	Vias coletoras	Vias locais	Vias locais sem saída	Ciclovias [5]	Vias exclusivas de pedestres	Vias particulares [3]	Vias particulares sem saída [3]	Estradas rurais
Requisitos											
Calçada	QUANT.	2	2	2	2	2	--x--	1	1	1	--x--
	LARG. TOTAL	5m	4m	3m	2m	2m	--x--	3m	2m	2m	--x--
	LARG. PASSEIO	2,4m	1,8m	1,2m	1,2m	1,2m	--x--	3m	1,2m	1,2m	--x--
	LARG. FX. SERVIÇO	0,8m	0,8m	0,8m	0,8m	0,8m	--x--	--x--	0,8m	0,8m	--x--
Canteiro Central		LARG.	1,5m	1,5m	--x--	--x--	--x--	--x--	--x--	--x--	--x--
Ciclovía	QUANT.	2	2	--x--	--x--	--x--	2	--x--	--x--	--x--	--x--
	LARG.	1,25m	1,25m	--x--	--x--	--x--	1,25m	--x--	--x--	--x--	--x--
Via marginal	QUANT.	2	--x--	--x--	--x--	--x--	--x--	--x--	--x--	--x--	--x--
	LARG.	6m	--x--	--x--	--x--	--x--	--x--	--x--	--x--	--x--	--x--
Faixas de rolamento	QUANT.	4	4	4	2	2	--x--	--x--	2	2	2
	LARG.	3,5m	3,5m	2,8m	2,8m	2,8m	--x--	--x--	3,5m	2,5m	3,5m
Faixas de estacionamento	QUANT.	--x--	--x--	2	2	1	--x--	--x--	--x--	--x--	2
	LARG.	--x--	--x--	2,4m	2,2m	2,4m	--x--	--x--	--x--	--x--	3,5m
Reserva para ampliação		LARG.	--x--	--x--	--x--	--x--	--x--	--x--	--x--	--x--	4m
Total da faixa de domínio		40m	26m	22m	14m	12m	2,5m	3m	9m	7m	18m
Diâmetro da praça de manobra [1]		--x--	--x--	--x--	--x--	18m	--x--	--x--	--x--	18m	--x--
Comprimento máximo da via		--x--	--x--	--x--	--x--	100m	--x--	50m	--x--	50m	--x--
Número máximo de lotes ou unidades atendidas		--x--	1800	600	200	30	--x--	--x--	--x--	15	--x--
Declividade longitudinal máxima		8%	12%	15%	18%	18%	10%	12%	18%	18%	--x--
Recuo frontal para a edificação [2]		5m	5m	5m	--x--	--x--	--x--	--x--	--x--	--x--	10m

[1] Diâmetro livre do leito carroçável

[2] Contados após a faixa de domínio centralizada no eixo da via

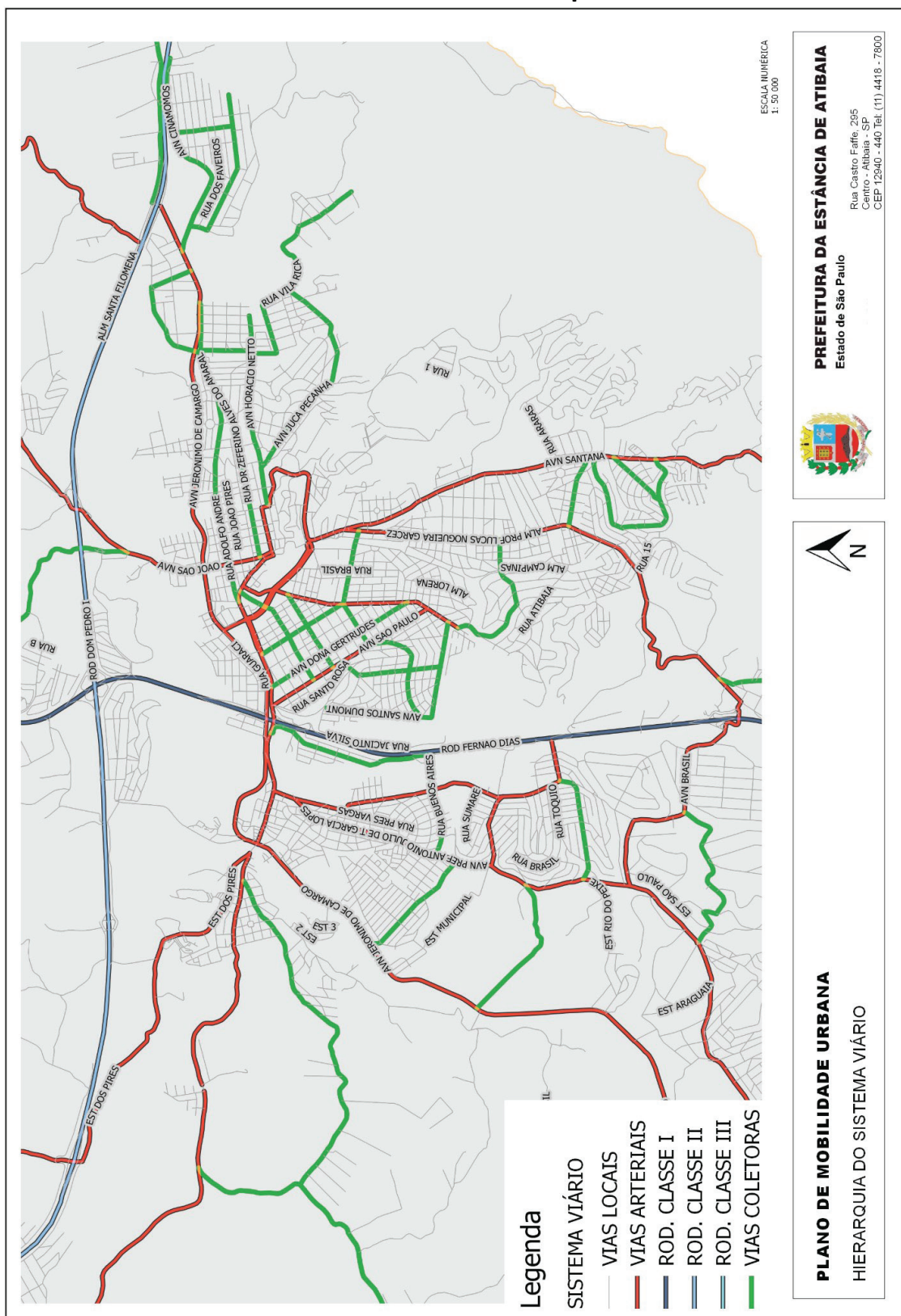
[3] Caso haja mais de uma face da via lindeira a terrenos, deverão ser previstas calçadas em ambos os lados

[4] Os acessos diretos aos terrenos só poderão ser efetuados pelas vias marginais

[5] Autorizados trechos com declividade de até 15%, desde que o total dos trechos de maior inclinação não ultrapassem 10% do total da ciclovía

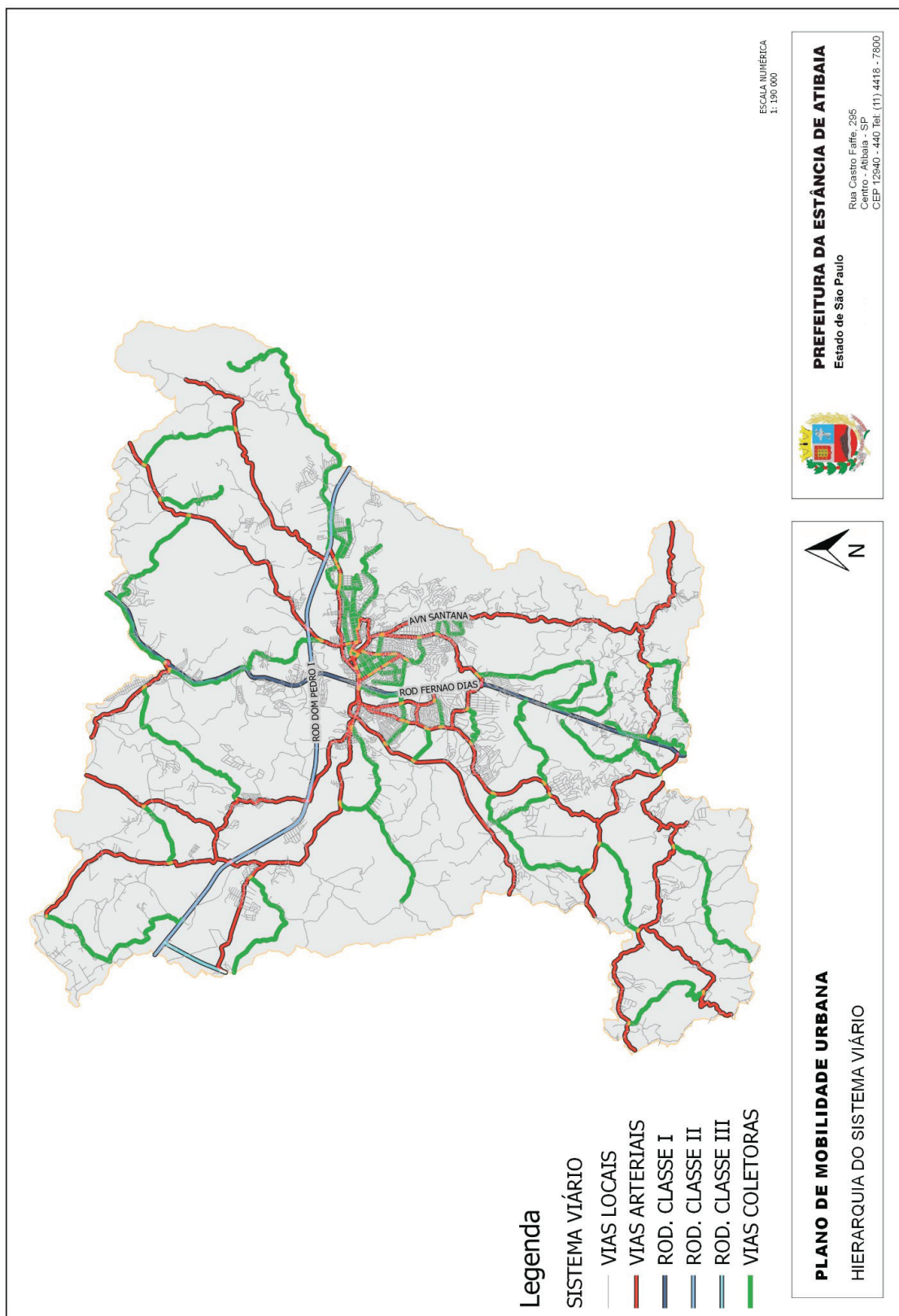
Atos do Poder Executivo

Anexo III – Mapa 1



Atos do Poder Executivo

Anexo III – Mapa 2



Atos do Poder Executivo

Anexo III

Classificação das vias públicas estruturais existentes no município ^[1]

Código	Nome
Vias coletoras	
002300	Alameda Doutor Arão Sahm
000028	Avenida 9 De Julho - Revolução Constitucionalista de 1932
000680	Avenida Amador Peçanha Franco
000245	Avenida Atibaia
000694	Avenida Coronel Ernesto Andrade Alves
000695	Avenida Chrisanto Henrique Duarte Filho
000588	Avenida Cinamomos
000689	Avenida Coronel Miguel Brizola De Oliveira
000699	Avenida Dom Pedro II
000698	Avenida Dona Gertrudes
000255	Avenida dos Ipês
000563	Avenida dos Jacarandás
000704	Avenida dos Pinheiros
000256	Avenida Engenheiro Paulo Izzo
000706	Avenida Espraiada
000021	Avenida Horácio Netto
000238	Avenida John Fitzgerald Kennedy
000005	Avenida Juca Peçanha
000719	Avenida Lucas de Siqueira Franco
000158	Avenida Maristela
001875	Avenida Mitsuki Kurosawa
	Avenida Municipal Maria Luiza
002184	Avenida Nossa Senhora do Rosário
000265	Avenida Paulista
001851	Avenida Professor Doutor José Pugliesi
001027	Avenida Professor Odair da Silva Pinto
	Avenida Professor Waldemar Bastos Bulher
000736	Avenida Santos Dumont
001939	Estrada Água Espraiada
002255	Estrada Atsonobu Matunaga
000821	Estrada Bacaris

Atos do Poder Executivo

Anexo III

Classificação das vias públicas estruturais existentes no município ^[1]

Código	Nome
	Estrada Bento Soares
000836	Estrada Curitiba
	Estrada da Boa Vista
	Estrada da Campininha
	Estrada da Capela do Rosário
	Estrada da Fazenda Santa Isabel
	Estrada da Fazenda Santa Maria
002258	Estrada Daniel Silveira
002251	Estrada Dionysio José Dorathiotto
	Estrada do Hotel Tauá
001903	Estrada do Jataí
	Estrada do Retiro
000850	Estrada do Roncador
	Estrada dos Anjos
	Estrada dos Barbosa
	Estrada dos Coqueiros
000857	Estrada dos Pereiras
002300	Estrada Estadual Arão Sahm
002252	Estrada Francisco Dorigo
000809	Estrada Harukichi Yamanaka
	Estrada Motomu Maeda
000969	Estrada Municipal
	Estrada Municipal Antonio Gallo
002229	Estrada Municipal Carlos Cavalaro
	Estrada Municipal da Pararanga
002195	Estrada Municipal Giacobbe Burigo - Bafo
002194	Estrada Municipal José Nogueirão Puga
000809	Estrada Municipal Maracanã
002031	Estrada Municipal Minoru Inui
002228	Estrada Municipal Toshio Furuya
002195	Estrada Municipal Yuzuru Nagai
	Estrada Oswaldo Gil

Atos do Poder Executivo

Anexo III

Classificação das vias públicas estruturais existentes no município ^[1]

Código	Nome
002253	Estrada Rodolpho Polydori
	Estrada Santa Cruz
000938	Estrada Tomogoro Matsuda
000556	Estrada Velha Atibaia – Bragança
002042	Estrada Vicinal Mario da Silveira Leite
000914	Estrada Xavantes
000926	Praça Alvise Abramo
000047	Praça Aprígio De Toledo
000928	Praça Brasília
000050	Praça Doutor Miguel Vairo
000055	Praça Pio XII
000035	Praça Roberto Gomes Pedrosa
000946	Praça Santo Antonio
001412	Rua 9
001522	Rua A
000001	Rua Adolfo André
000011	Rua Albertina Mieli Pires
	Rua Antonio Bueno do Prado
001932	Rua Antonio da Cunha Leite
000667	Rua Antonio Garcia Lara
000312	Rua Araraquara
001050	Rua Bartolomeu De Andrade E Silva
000249	Rua Bragança Paulista
001081	Rua Buenos Aires
000341	Rua Cazuarina
000494	Rua Cipriano de Oliveira Negrão
000802	Rua Clóvis Soares
001813	Rua das Camélias
000675	Rua das Esmeraldas
001899	Rua das Lantanas
001744	Rua das Palmas
001266	Rua das Turmalinas

Atos do Poder Executivo

Anexo III

Classificação das vias públicas estruturais existentes no município ^[1]

Código	Nome
001901	Rua do Sapateiro
002440	Rua domingos Jarussi
001282	Rua dos Cravos
000372	Rua dos Gerânios
000375	Rua dos Manacás
000494	Rua Doutor Cipriano de Oliveira Negrão
001360	Rua Doutor Eurico de Souza Pereira
000092	Rua Doutor Zeferino Alves do Amaral
001861	Rua Doutora Marines Carichio Boselli de Souza
000751	Rua Elizeu Corradini
001248	Rua Emidio Fazzio
002189	Rua Emília Bizarre Moreira
001460	Rua Francisco Macedo
000987	Rua Hélio Fazzio
000969	Rua Joana D'arc
002110	Rua João Cifarelli
001441	Rua João Netto
	Rua João Netto Junqueira
001076	Rua João Umbelino
001845	Rua L
001900	Rua Manoel Gomes La Torre
002334	Rua Nova Atibaia
001330	Rua Ouro Preto – Patrimônio da Humanidade
001413	Rua Padre Feliciano Grande
000444	Rua Ribeirão Preto
000809	Rua Sebastião Pereira da Silva
000420	Rua Serra do Itapetinga
002068	Rua Sueli Aparecida Leite Nogueira
000169	Rua Thomé Franco
001420	Rua Tomas Antonio Gonzaga
000471	Rua Topázio
001030	Rua Ver Napoleão Novisk

Atos do Poder Executivo

Anexo III

Classificação das vias públicas estruturais existentes no município ^[1]

Código	Nome
001334	Rua Vila Rica
001385	Rua Yolando Malozzi
001097	Rua Yunes Demétrio Sabbag
Vias arteriais	
002441	Alça de Acesso Br-381
000006	Alameda Professor Lucas Nogueira Garcez
000012	Avenida Alfredo André
000558	Avenida Brasil
000029	Avenida Doutor Joviano Alvim
000714	Avenida Imperial
000713	Avenida Industrial Walter Kloth
000020	Avenida Jerônimo de Camargo
000025	Avenida Juvenal Alvim
000826	Avenida Maria Luiza Rocca Borges
000566	Avenida Prefeito Antonio Júlio de Toledo Garcia Lopes
000016	Avenida Professor Carlos Alberto A Carvalho Pinto
000709	Avenida Professor Doutor Flávio Pires de Camargo
000259	Avenida Santana
000031	Avenida São João
000564	Avenida São Paulo
001997	Avenida Vereador Gaspar Camargo
002196	Estrada Agroflora
002044	Estrada Benedito Bueno de Salles
	Estrada da Fazenda Capuava
001989	Estrada da Teteia
001903	Estrada do Jatai
000732	Estrada dos Pires
	Estrada Doutor Junqueira
000809	Estrada Harukichi Yamanaka
000700	Estrada Hisaichi Takebayashi
001970	Estrada Municipal Atilio Squizzato
000761	Estrada Municipal Campo Limpo Atibaia

Atos do Poder Executivo

Anexo III

Classificação das vias públicas estruturais existentes no município ^[1]

Código	Nome
	Estrada Municipal do Caiçara
000954	Estrada Municipal do Laranjal
001946	Estrada Municipal do Mingu
001990	Estrada Municipal Francisco José Inácio
002043	Estrada Municipal José Cintra
002226	Estrada Municipal José Ivo
000278	Estrada Municipal Juca Sanches
000935	Estrada Municipal Luciano Rocha Peçanha
	Estrada Municipal Rubens Hernandez Montoya
002206	Estrada Municipal Shambala
002227	Estrada Municipal Tomoteru Takase
	Estrada Oswaldo Gil
000831	Estrada Parque das Cascatas
	Estrada Rocca Borges
	Estrada Vitória Regia
000049	Praça Bento Paes
000052	Praça Guilherme Gonçalves
000055	Praça Pio XII
001436	Rua 1
000014	Rua Brigadeiro José Vicente Faria Lima
001265	Rua da Meca
001356	Rua Engenheiro Sílvio Alvim Soares
002201	Rua Hajime Chimura
001868	Rua Ibira
000395	Rua Itália
	Rua João Netto Junqueira
000131	Rua José Alvim
001098	Rua José Pires de Oliveira
001300	Rua Nazareno Rossi
000842	Rua Nello Bacci
001471	Rua Presidente Vargas
002200	Rua Toshihiro Kobayashi

Atos do Poder Executivo

Anexo III

Classificação das vias públicas estruturais existentes no município ^[1]

Código	Nome
Vias expressas	
000529	Rodovia Fernão Dias
001060	Rodovia Dom Pedro I
001979	Rodovia Edgard Máximo Zambotto

[1] As demais vias não classificadas neste anexo, serão consideradas vias locais

Atos do Poder Executivo

Anexo IV

Ciclovias / ciclofaixas propostas no município ^[1]

Código	Nome da via para implantação da ciclovias / ciclofaixa
TRECHO 1	
000020	Avenida Jerônimo de Camargo
000588	Avenida Cinamomos
TRECHO 02	
000032	Rua João Pires
000001	Rua Adolfo André
000092	Rua Dr Zeferino Alves Do Amaral
000054	Praça Pedro De Toledo
000025	Avenida Juvenal Alvim
000055	Praça Pio XII
002218	Rua Moacyr Colturato Filho
TRECHO 03	
000059	Rua Esmeraldo Tarquinio
000131	Rua José Alvim
000018	Avenida da Saudade
000169	Rua Thomé Franco
000113	Rua José Roberto Alvim Netto
000068	Rua Attilio Russomanno
000145	Rua Monsenhor Kohly
000092	Rua Doutor Zeferino Alves do Amaral
000031	Avenida São João
000030	Rua Presidente Lincoln
000050	Praça Dr Miguel Vairo
000049	Praça Bento Paes
000047	Praça Aprígio De Toledo
TRECHO 04	
000006	Alameda Professor Lucas Nogueira Garcez
000012	Avenida Alfredo André
001997	Avenida Vereador Gaspar Camargo
000395	Rua Itália

Atos do Poder Executivo

Anexo IV

Ciclovias / ciclofaixas propostas no município ^[1]

Código	Nome da via para implantação da ciclovia / ciclofaixa
TRECHO 05	
000006	Alameda Professor Lucas Nogueira Garcez
TRECHO 06	
000259	Avenida Santana
TRECHO 07	
000383	Rua Rubens Paiva
000304	Rua Antonio Sílvio Cunha Bueno
TRECHO 08	
000205	Avenida Campinas
000268	Avenida Piracicaba
000201	Alameda Araraquara
TRECHO 09	
000014	Avenida Brigadeiro José Vicente Faria Lima
TRECHO 10	
000564	Avenida São Paulo
001362	Rua Durval De Souza
TRECHO 11	
000709	Avenida Professor Doutor Flávio Pires De Camargo
000016	Avenida Professor Carlos Alberto A. Carvalho Pinto
TRECHO 12	
000714	Avenida Imperial
000213	Avenida Industrial Walter Kloth
000566	Avenida Prefeito Antonio Júlio de Toledo Garcia Lopes
001265	Rua da Meca
001471	Rua Presidente Vargas
TRECHO 13	
000699	Avenida Dom Pedro II
000919	Rua Tóquio
TRECHO 14	
000566	Avenida Prefeito Antonio Júlio de Toledo Garcia Lopes

Atos do Poder Executivo

Anexo IV

Ciclovias / ciclofaixas propostas no município ^[1]

Código	Nome da via para implantação da ciclovia / ciclofaixa
TRECHO 15	
000723	Avenida Maracanã
001006	Rua Dona Ana Pires
001156	Rua Londres
001236	Rua Mantiqueira
TRECHO 16	
000020	Avenida Jerônimo de Camargo

[1] Os traçados e a locação nestas vias, dependerão de projeto específico de implantação das ciclovias, podendo sofrer alteração de locação, após justificativas técnicas, inclusive a utilização de outras vias não listadas