

Sistema Viário Principal – Diretrizes

O Sistema Viário do Município tem suas diretrizes indicadas no MAPA 03 - "Sistema Viário Principal Proposto".

Gabaritos horizontais, indicados:

Para a malha viária em novos empreendimentos em geral fica estabelecido o gabarito horizontal mínimo de **vias locais e coletoras 15m**.

Plano vigente locais=14m, coletoras=20m

Vias terminadas em praças de retorno – “cul de sac”, projetadas em loteamentos, poderão obter sua aprovação junto a prefeitura no gabarito de 12m, conforme legislação vigente (código de arruamento e loteamento 1417/1966).

Anel Viário Municipal fica estabelecida uma seção-tipo com duas pistas centrais e duas laterais, todas com três faixas de tráfego, perfazendo uma faixa com largura mínima de 65,00m **(mantido)**

Mantido os 2 padrões de **vias arteriais**: Arterial Padrão I e Arterial Padrão II:

Arteriais Padrão I, seção-tipo largura total 30,00m; **(mantido)**

Arteriais Padrão II, seção-tipo largura total 40,00m. **(mantido)**

Via Coletora gabarito horizontal básico de 15,00m, caracterizada como via de uma só pista, com predominância do tráfego local;

Malha viária da Zona Industrial, gabarito horizontal 20m **(mantido)**.

A Prefeitura, através dos seus órgãos competentes, **poderá**, mediante justificativa técnica fundamentada, promover, as adequações de gabaritos e traçados tendo em vista as condições peculiares de cada área estudada.

As diretrizes e recomendações do Plano Diretor de Desenvolvimento Físico Territorial conjuntamente ao Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade – PDTUM, devem estar ajustadas e complementadas. E voltados para o planejamento e gestão do sistema de transporte e circulação da cidade.

Para o **Sistema de Transportes Coletivos** são consideradas **3 principais** prioridades:

I - a implantação de corredores exclusivos e faixas exclusivas para o transporte coletivo;

II - a implantação de linhas interbairros, com base em estudos e pesquisas de O.D. (origem e destino);

III - ampliação do sistema de **terminais e estações** de embarque e desembarque para as linhas de transporte coletivo, com base em estudos de origem e destino (O.D.).

O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade – PDTUM, alinhado a Política Nacional de Mobilidade Urbana, considera um dos principais objetivos, priorizar o transporte público e o não-motorizado na matriz de deslocamentos da população.

Para isso, os Planos de Mobilidade devem integrar planejamento urbano, transporte e trânsito, observando os princípios de **sustentabilidade e inclusão social**.

Além de atender a Lei Federal (12587/2012), suas diretrizes, ações e investimentos propostos deverão ser adequados aos objetivos da política de desenvolvimento urbano do Município e aos conceitos fundamentais mencionados (**sustentabilidade, inclusão social**) e desenvolvimento da cidade, bem como incluir, entre outros, estudos técnicos como:

- I - avaliação das condições gerais da mobilidade da população;
- II - avaliação das condições de circulação na área urbana;
- III - avaliação das condições gerais de circulação de mercadorias e cargas em geral na área urbana;
- IV - avaliação das condições de organização e prestação dos serviços de transporte público;
- V - avaliação das condições do plano cicloviário notadamente aquelas relacionadas às ciclovias e outras infraestruturas cicloviárias;
- VI - avaliação das condições do transporte suburbano e interurbano no âmbito municipal;
- VII - avaliação prospectiva do cenário futuro da mobilidade e transporte da cidade;
- VIII - diretrizes gerais e específicas para a mobilidade e transporte;
- IX - programas, políticas públicas, diretrizes e plano de ações, de investimentos em infraestrutura, tecnologias e serviços;
- X - diretrizes para a implantação de contorno ferroviário de cargas;
- XI - diretrizes para o aproveitamento dos leitos ferroviários atuais, para o transporte urbano de passageiro;
- XII - diretrizes para promover urbanização sustentável ligando o planejamento do uso do solo com o transporte público.

Compete à Prefeitura de Sorocaba executar políticas voltadas preferencialmente à melhoria das condições de circulação a pé, por bicicletas e por transportes coletivos.

É de extrema importância o planejamento em desenvolver **gestões** junto a órgãos dos **Governos** do Estado, da União e de **concessionárias** do setor rodoviário e de transportes, de modo a viabilizar obras de **interesse do Município**, notadamente **dispositivos** de acesso de vias locais às rodovias que cruzam o **Território Municipal**, em favor da **organização e hierarquia** dos vários modais de deslocamentos e transportes, garantindo segurança e qualidade de vida para a coletividade.

Estudar trechos de transposições: **Rios, Córregos, Rodovias e Ferrovias**.

A melhoria nas condições de circulação, por todo tecido urbano, em todos os modais também deve levar em conta: **portadores de necessidades especiais, as gestantes e os idosos**.

Os **passeios públicos** de pedestres, nas calçadas, deverão ser planos, livres de obstáculos e acessíveis, em conformidade as Leis e normas vigentes.

(para a situação em condições existentes, originalmente de urbanização consolidada, deverá haver plano específico para cada local considerando suas peculiaridades).

Eixos Estruturantes

A proposta da Prefeitura de Sorocaba é instituir ao longo de vias pré determinadas, os eixos estruturantes e de áreas da transformação urbana. Com objetivos específicos, de desenvolvimento urbano e aplicação dos instrumentos urbanísticos e ambientais diferenciados dos estabelecidos no zoneamento ao qual os eixos incidem; (lei específica para **aplicação de instrumentos urbanísticos – Estatuto das Cidades**) ao longo dos quais se propõe modificar e concentrar o processo de adensamento demográfico urbano e qualificar o espaço público.

Ficam definidos como prioritários à estruturação da transformação urbana, as seguintes vias estruturantes:

I - ao Norte: Rua Hermelino Matarazzo e Rua Comendador Oeterer, em todas as suas extensões;

II - ao Sul: Av. Barão de Tatuí, em toda sua extensão;

III - a Leste: **Av. São Paulo**, no trecho da Ponte Francisco Delosso até a Rua Pedro José Senger e Rua Gaspar Ricardo;
Rua Cel. Nogueira Padilha, no trecho, da Av. São Paulo até a Rua Granada;

IV - a Oeste: **Av. General Carneiro**, no trecho, da Praça Nove de Julho até a Rua Bento Manoel Ribeiro e Rua Belarmino Moraes Arruda;

V – Região Central, em área de estruturação delimitada pela **1ª Perimetral viária**, compreendida entre as avenidas: Dr. Afonso Vergueiro, Dr. Eugênio Salerno, Moreira Cesar, Presidente Juscelino Kubitscheck e Dom Aguirre, incluindo estas, todos os imóveis internos e lindeiros.

Os objetivos específicos, estratégicos sob aspectos urbanísticos e ambientais, a serem cumpridos pelos eixos de estruturação da transformação urbana são os seguintes:

I – promover melhor aproveitamento do solo nas proximidades do sistema estrutural de transporte coletivo com aumento na densidade construtiva, demográfica, habitacional e de atividades urbanas;

II – compatibilizar o adensamento com o respeito às características ambientais, geológico-geotécnicas e os bens e áreas de valor histórico, cultural, paisagístico e religioso;

III – qualificar e estimular a criação e oferta de comércios e serviços visando gerar empregos **e principalmente reduzir a distância entre moradia e trabalho**;

IV – ampliar a oferta de habitações de interesse social na proximidade dos corredores estruturantes de transporte coletivo;

V – promover a qualificação urbanística e ambiental, incluindo a ampliação de calçadas, **instalação de galerias subterrâneas para infraestrutura básica** com uso compartilhado de serviços públicos;

VI – garantir espaço para a ampliação da oferta de serviços e equipamentos públicos;

VII – desestimular o uso do transporte individual motorizado, articular o transporte coletivo com outros modais de transporte;

VIII – orientar a produção imobiliária da iniciativa privada de modo a gerar:
a) diversificação nas formas de implantação das edificações nos lotes;

- b) maior fruição pública no pavimento térreo dos empreendimentos;
- c) incentivar a implantação de fachadas ativas no pavimento térreo dos edifícios;
- d) promover a ampliação das calçadas, dos espaços livres de uso público, praças e áreas verdes e permeáveis nos lotes; **(incentivo a fruição pública)**

IX) estimular a aplicação de soluções de estruturas permeáveis nos imóveis;

- a) promover a conexão convivência entre os espaços públicos e privados. E entre usos residenciais e não residenciais;
- b) estimular a ampliação da produção de Habitação de Interesse Social e de mercado popular

X – admitir e prever a implantação de **mercados populares** com áreas **organizadas** e controladas para o comércio ambulante e usos complementares, em especial em locais com grande circulação de pedestres e nas proximidades de estações de trem e terminais de ônibus, observando-se a compatibilidade entre o equipamento, as instalações, **o fluxo seguro de pedestres e as normas de acessibilidade.**

Para os eixos e áreas de estruturação da transformação urbana deverão ser desenvolvidos estudos, planos e projetos de intervenção urbana, os quais deverão **indicar programa de interesse público**, seu perímetro de intervenção, as ações de intervenções com **parâmetros urbanísticos específicos**, além de propostas econômico-financeiras **de gestão democrática que viabilizem sua implantação.**

A admissibilidade de instalação de usos e atividades, assim como a aplicação de novos índices urbanísticos e parâmetros de ocupação inerentes diferenciados e disciplinados em Lei municipal específica, relacionada aos eixos de estruturação da transformação urbana e seus perímetros de influência, passarão a vigorar **somente** após a emissão, pelos órgãos competentes, de **todas as autorizações e licenças urbanísticas e ambientais** pertinentes.

Novos “modais”, de futuros meios de transportes individuais ou coletivos, poderão ser admitidas em nosso Município, desde que tenham suas propostas analisadas pelos órgãos e setores responsáveis, pelo gerenciamento da Mobilidade Municipal e que tenha sua viabilidade autorizada por **legislação específica.**