

**PROJETO DE LEI 01-0466/2008 do Vereador Aurélio Nomura (PV)**

“Institui no âmbito do município de São Paulo, o Programa Municipal de Tráfego Seguro, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo D E C R E T A:

Art. 1º - Fica instituído no âmbito do município de São Paulo, o Programa Municipal de Tráfego Seguro, política pública de natureza permanente que consiste na aplicação de um conjunto de técnicas e medidas que visam minimizar os efeitos negativos do uso de veículos automotores, ciclistas e pedestres, no sentido de harmonizar o uso compartilhado das vias por usuários motorizados e não motorizados. Com atenção a segurança, respeito à comunidade e ao meio ambiente.

Art. 2º - São objetivos do programa ora instituído, entre outros possíveis decorrentes de sua natureza, conforme fixado no artigo 1º desta lei:

I – minimizar o domínio do automóvel nas vias locais de áreas predominantemente residenciais;

II – reduzir a severidade dos acidentes;

III – redução da poluição sonora;

IV – redução da poluição do ar;

V – melhoria de qualidade da vida urbana;

VI – incentivo à utilização do transporte coletivo;

VII – conscientização dos produtores, distribuidores, comerciantes de veículos automotores e da população em geral, informações sobre o programa municipal de tráfego seguro;

Art. 3º - São princípios orientadores que regem o programa que trata o artigo 1º desta lei:

I – sustentabilidade ambiental, social e econômica do programa;

II – conscientização de todos os agentes que produzem, distribuem, comercializam ou utilizam veículos automotores;

III – inserção do usuário de veículo automotor, como agente de viabilização do Programa e de controle da melhoria da qualidade de vida;

IV – articulação e integração das ações de todos os agentes sociais envolvidos na questão do Trânsito e Transporte: Poder Público, Produtores, Distribuidores, Comerciantes, Consumidores, Ciclistas e Pedestres;

V – transparência, com a participação direta ou através de representantes, na forma do regulamento desta lei, de todos os interessados no programa;

VI – priorização da ação preventiva em detrimento da ação repressiva;

VII – estímulo para utilização de alternativas no uso do transporte público;

Art. 4º Deverão ser estudadas soluções técnicas a serem aplicadas nas vias públicas.

§ único – Todas as soluções técnicas a serem adotadas, deverão ser sinalizadas adequadamente a receberem tratamento paisagístico e ambiental.

I – deflexão vertical, alteração no nível da via.

a) ondulação: alteração vertical do perfil viário que tem por objetivo de melhorar as condições de segurança na via através da redução de velocidade, entende-se por uma porção elevada da via de perfil circular em ângulo reto em relação à direção do tráfego;

b) plataforma: as plataformas deverão ser construídas com perfil plano e rampas e são colocadas em ângulo reto em relação à direção do tráfego, a superfície plana deverá ser construída com tijolos ou outro material de textura utilizado na via;

c) almofada: porção elevada, tem largura menor que a bitola de um ônibus convencional, porém, maior que a bitola média dos veículos leves;

d) platô: seção elevada da via, de mesma altura que a calçada e com perfis planos e rampas, reduzindo a velocidade de veículos leves e facilitando o percurso de pedestres;

II – deflexão horizontal, alteração no traçado horizontal da via que redistribuem o espaço viário para usos de calçadas e canteiros centrais.

a) ponto de estrangulamento: redução da largura da seção transversal da via em alguns pontos, nos dois sentidos de circulação simultaneamente ou em apenas um dos sentidos de circulação;

b) chicana: modifica o caráter linear da via, adotando o estrangulamento em lados alternados da via;

c) estreitamento da via: implementados ao longo de toda a extensão a ser tratada, limitando a velocidade e as ultrapassagens, através de medidas físicas como extensão de calçadas, organização do estacionamento, ilhas centrais e vegetação;

d) ilha central: deverão ser localizadas no eixo da via, podendo ser projetada em curvas para separar o tráfego e criar refúgio para os pedestres.

III – gerenciamento de tráfego, direcionando o fluxo de veículos, moderando-o de forma que a segurança viária seja assegurada.

a) rotatória: intersecção em círculo com o objetivo de limitar a velocidade de veículos motorizados e organizar o fluxo, deverão ser instalados tachões, e executado jardim para implantação de área verde;

Art. 5º - O Poder Público Municipal poderá firmar convênios e parcerias com universidades, escolas, órgãos de outras esferas de governo, empresas e entidades não governamentais do terceiro setor para a plena consecução dos objetivos visados nesta lei.

Art. 6º - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.

Art. 7º - O Poder Executivo regulamentará a presente lei, no que couber, no prazo máximo de 90 (noventa) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 8º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 10 de julho de 2008. Às Comissões competentes”.