PREFEITURA DA ESTÂNCIA DE ATIBAIA

REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL

Produto 5 - Proposta de Revisão Urbanística

Novembro de 2018

PRODUTO 5 - PROPOSTA DE REVISÃO URBANÍSTICA

Etapa 10 - Proposta de Revisão Urbanística

Prefeitura Estância de Atibaia

Oliver Arquitetura e Engenharia
Empresa de Consultoria

Novembro de 2018

Oliver Arquitetura e Engenharia

Prefeitura Municipal da Estância de Atibaia

Avenida da Saudade, 252, Centro – Atibaia/SP CEP:12.940-560

Telefone: (11) 4414-2000

www.atibaia.sp.gov.br

Oliver Arquitetura

Rua Galileu Galilei, 1.800, sala 904 - Ribeirão Preto/SP CEP:14.020-620

Telefone/Fax: (16) 3911-9596

www.oliverarquitetura.com.br

Oliver Arquitetura.

Revisão do Plano Diretor do Município da Estância de Atibaia: Produto 5 Etapa 10 – Revisão da Legislação Urbanística por Oliver Arquitetura. - Ribeirão Preto, São Paulo: [s.n.], 2018.

39 p.

1. Revisão Legislação 2. Revisão Legislação Urbanística. 3.Plano Diretor Municipal. I Título. Código

Revisão	Data	Modificação	Verificação	Aprovação

PREFEITURA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE ATIBAIA

Revisão do Plano Diretor do Município da Estância de Atibaia

Produto 5 – Revisão da Legislação Urbanística

Elaborado:	Aprovado:	
Verificado:	RT empresa: Sandra Neves	
Nº Contrato: 086/2018	Data: Nov/2018	Folha:
Revisão:		

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO 6

1 INTRODUÇÃO 7

1.1 PLANO DIRETOR 8

1.2 PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS DA PNDU 9

1.3 INSTRUMENTOS 19

2 EIXOS DE DESENVOLVIMENTO 22

3 PRODUTO 5 – PROPOSTA DE REVISÃO URBANÍSTICA 24

3.1 VISÃO FUTURA 25

3.2 MACROZONEAMENTO 29

3.3 MOBILIDADE URBANA E ESTRUTURAÇÃO VIÁRIA 33

3.4 ESTRUTURAÇÃO DO TRANSPORTE 36

3.5 ESTRUTURAÇÃO AMBIENTAL 39

APRESENTAÇÃO

Este documento apresenta o PRODUTO 5 – PROPOSTA DE REVISÃO URBANÍSTICA DA ETAPA 10 – PROPOSTA DE REVISÃO URBANÍSTICA do contrato de Revisão e Atualização do Plano Diretor do Município da Estância de Atibaia, referente ao Processo Interno n° 14.031/17 e do Contrato nº 086/2018 firmado entre a Prefeitura do Município da Estância Atibaia e a empresa Oliver Arquitetura Ltda., por meio da Concorrência nº 004/2017.

O processo de elaboração da Revisão e Atualização do Plano Diretor Municipal contempla 14 etapas que resultam em um conjunto de diretrizes e propostas que serão apresentadas publicamente. Dentre os produtos que compõem o contrato, o Produtos 5, agora apresentado, se insere contextualmente no escopo da Revisão e Atualização do Plano Diretor Municipal, como segue:

Produto 01 – Planejamento Executivo

Produto 02 – Leitura Comunitária

Produto 03 – Leitura Urbanística e Análise da Legislação Vigente

Produto 04 – Tendências de Crescimento e Expansão

Produto 05 – Proposta de Revisão Urbanística

Produto 06 – Minuta de Lei e Relatório Final

Produto 07 – Resumo Executivo do PD

O documento que ora se apresenta, quinto produto do referido contrato, apresenta a Proposta da Revisão Urbanística.

1 INTRODUÇÃO

No ano de 1988, quando a Constituição Brasileira estava em processo de consolidação, surgiu um movimento multisetorial de grande abrangência que clamava pela inclusão no texto constitucional da instauração da função social da cidade e da propriedade no processo de urbanização (ESTATUTO DA CIDADE).

Em consequência dessa mobilização, foi incluído na Constituição Brasileira um capítulo que tratava exclusivamente da política urbana, prevendo instrumentos que garantissem, no âmbito de cada município, o direito à cidade, a defesa da função social da cidade e da propriedade e a democratização da gestão urbana (ESTATUTO DA CIDADE).

Para que os princípios enunciados na Constituição pudessem ser cumpridos, era necessária uma legislação complementar de regulamentação dos instrumentos, além da obrigatoriedade da elaboração de Planos Diretores para municípios com mais de 20.000 habitantes.

Foi mais de uma década para que essa legislação fosse elaborada e negociada, até que em julho de 2001 o Estatuto da Cidade foi finalmente aprovado e entrou em vigência no dia 10 de outubro do mesmo ano. A partir de então, a Constituição de 1988 e o Estatuto da Cidade passaram a dar as diretrizes para a política urbana federal, estadual e municipal (ESTATUTO DA CIDADE).

Simultaneamente à elaboração do Estatuto da Cidade, diversos municípios começaram a instaurar práticas e implementar os princípios expressos na Constituição, gerando um processo de aperfeiçoamento no campo da política e do planejamento urbano. Nesses locais, a aprovação do Estatuto além de incorporar à experiência local, consagrando práticas e instrumentos já adotados, abriu espaço para que outros pudessem ser

implementados (ESTATUTO DA CIDADE).

De forma simplificada, o Estatuto da Cidade busca instaurar e regulamentar instrumentos de política urbana a fim de possibilitar espaços urbanos equitativos, sustentáveis e democráticos.

A partir da aprovação do Estatuto da Cidade, o Plano Diretor Participativo tem ganhado lugar de destaque nas discussões sobre planejamento. Afinal, ele é o principal instrumento municipal na busca pelo cumprimento dos princípios de política urbana. No bojo desta discussão, a incorporação aos planos de princípios, diretrizes e instrumentos que promovam a justiça social nas cidades, garantindo à população acesso à terra urbanizada e moradia adequada têm sido reivindicados, assim como a democratização do planejamento e a aplicação dos instrumentos do Estatuto da Cidade (VARGAS DE FARIA, 2012).

O processo político e o engajamento da sociedade civil são determinantes para definir a direção da intervenção e o uso (ou não) dos instrumentos propostos pelo Estatuto (ESTATUTO DA CIDADE).

O planejamento urbano recente aparece como sendo inovador e voltado para atender aos objetivos da reforma urbana. (VARGAS DE FARIA, 2012).

1.1 PLANO DIRETOR

Como dito anteriormente, o plano diretor é um dos principais instrumentos da política nacional de desenvolvimento urbano, ele é basicamente um pacto entre a população e seu território. É uma ferramenta que possibilita compartilhar a gestão do espaço local, democratizar os equipamentos urbanos, usufruir com racionalidade dos recursos naturais e fortalecer o potencial de renda e emprego de cada lugar (MINISTÉRIO DAS

CIDADES, 2005).

Quando elaborado de forma adequada, o plano diretor prepara o município para modelar o próprio desenvolvimento, com critérios condizentes com as necessidades da comunidade, aproveitando o potencial de seus recursos e respeitando sua história.

O Plano Diretor busca possibilitar a todos os cidadãos um lugar adequado para morar, trabalhar e viver com dignidade. Trata-se de uma lei que define melhor

forma de ocupar o território municipal e garante que o interesse coletivo prevaleça sobre os interesses individuais.

1.2 PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS DA PNDU

No ano de 2003 foi realizada a 1ª Conferência Nacional das Cidades, onde foi dado o pontapé inicial da definição da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano – PNUD. Foram aprovadas diretrizes para uma política de desenvolvimento urbano democrática e integrada, buscando alcançar uma cidade para todos. Abaixo estão especificados alguns dos princípios, diretrizes e objetivos da PNUD, as definições foram retiradas do Caderno MCidades 01 - Desenvolvimento Urbano – Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, publicado em 2004 pelo Ministério das Cidades.

Foram definidos nesta Conferência os seguintes princípios:

Direito à cidade – Todos os brasileiros têm direito à cidade, entendido como o direito à moradia digna, a terra urbanizada, ao saneamento ambiental,

ao

trânsito seguro, à mobilidade urbana, à infraestrutura e aos serviços e equipamentos urbanos de qualidade, além de meios de geração de renda e acesso à educação, saúde, informação, cultura, esporte, lazer, segurança pública, trabalho e participação.

Moradia digna – A moradia é um direito fundamental da pessoa humana, cabendo a União, o Distrito Federal, os estados e municípios promover, democraticamente, o acesso para todos, priorizando a população de baixa ou nenhuma renda, financiando e fiscalizando os recursos destinados à habitação. A promoção do acesso à moradia digna deve contemplar, ainda, o direito à arquitetura, a assistência aos assentamentos pelo poder público e a exigência do cumprimento da Lei Federal nº 10.098/02, que estabelece um percentual mínimo das habitações construídas em programas habitacionais adaptadas para as pessoas portadoras de deficiências. Entende-se por moradia digna aquela que atende às necessidades básicas de qualidade de vida, de acordo com a realidade local, contando com urbanização completa, serviços e equipamentos urbanos, diminuindo o ônus com saúde e violência e resgatando a autoestima do cidadão.

Saneamento ambiental público – Os serviços de saneamento ambiental são essenciais e vitais para o funcionamento das cidades, para a determinação das condições de vida da população urbana e rural, para a preservação do meio ambiente e para o desenvolvimento da economia.

Transporte público – O transporte público é um direito. Todos têm a prerrogativa de ter acesso aos seus serviços, cabendo aos três níveis de governo universalizar a sua oferta. A mobilidade está vinculada à qualidade dos locais onde as pessoas moram e para onde se deslocam, devendo estar articulada com o plano de desenvolvimento da cidade e com a democratização dos espaços públicos, conferindo prioridade às pessoas e não aos veículos.

Função social da cidade e da propriedade – A propriedade urbana e a cidade devem cumprir sua função social, entendida como a prevalência do interesse comum sobre o direito individual de propriedade, contemplando aspectos sociais, ambientais, econômicos (de inclusão social) e a implantação combinada com os instrumentos do Estatuto da Cidade.

Gestão democrática e controle social – Devem ser garantidos mecanismos de gestão descentralizada e democrática, bem como o acesso à informação, à participação e ao controle social nos processos de formulação, tomada de decisão, implementação e avaliação da política urbana. A gestão democrática deve reconhecer a autonomia dos movimentos sociais, sem discriminação, e estar sempre comprometida com o direito universal à educação, saúde, moradia, trabalho, previdência social, transporte, meio ambiente saudável, cultura e lazer.

Inclusão social e redução das desigualdades – A política urbana deve atender a população de baixa renda, a fim de reduzir as desigualdades sócio espaciais.

Sustentabilidade financeira e socioambiental da política urbana – A aplicação dos recursos deverá considerar critérios ambientais, sociais, regionais e de capacidade institucional. Devem ser estimuladas a elevação da produtividade, da eficiência, da eficácia e da efetividade, e a minimização do desperdício na produção da moradia, na urbanização e na implantação, operação e custeio dos serviços públicos urbanos, metropolitanos e de caráter regional, estabelecendo linhas de apoio e financiamento para a busca de novas tecnologias e para a formulação de planos e projetos de desenvolvimento urbano.

Combate à segregação urbana – Devem ser garantidas a redução e a eliminação das desigualdades sócio espaciais inter e intra-urbanas e regionais, bem como a integração dos subespaços das cidades, combatendo todas as formas de espoliação e segregação urbana. Garantir a acessibilidade de todos os cidadãos aos espaços públicos, aos transportes, aos bens e serviços públicos, à comunicação e ao patrimônio cultural e natural, para a sua utilização com segurança e autonomia, independente das diferenças.

Diversidade sócio espacial – Devem ser consideradas as potencialidades locais, especificidades ambientais, territoriais, econômicas, históricas, culturais, de porte e outras particularidades dos assentamentos humanos, resguardando-os da especulação imobiliária e garantindo a sustentabilidade das políticas urbanas. As seguintes diretrizes:

Políticas nacionais – Formular, implementar e avaliar a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano e as Políticas Fundiária, de Habitação, de Saneamento Ambiental, de Trânsito, de Transporte e Mobilidade Urbana de forma integrada, respeitando o pacto federativo, com participação da sociedade, em parceria com estados, municípios e Distrito Federal e articulada com todos os órgãos do Governo Federal. As políticas públicas devem ter como eixo norteador os princípios da universalidade, equidade, sustentabilidade, integralidade e gestão pública.

Política urbana, social e de desenvolvimento – Articular a política urbana às políticas de educação, assistência social, saúde, lazer, segurança, preservação ambiental, emprego, trabalho e renda e desenvolvimento econômico do país, como forma de promover o direito à cidade e à moradia, a inclusão social, o combate à violência e a redução das desigualdades sociais, étnicas e regionais, garantindo desconcentração de renda e crescimento sustentável. Promover políticas de desenvolvimento urbano que garantam

sustenta
bilidade social, cultural, econômica, política e ambiental baseada na garantia da qualidade de vida para gerações futuras, levando em conta a prioridade às cidades com menores IDH ou outros indicadores sociais. Efetivar os planos diretores em consonância com os zoneamentos ecológico-econômicos e ambientais. Implementar políticas públicas integradas entre o rural e o urbano com atendimento integral ao habitante do espaço municipal.

Estrutura institucional – Implementar a estrutura institucional pública necessária para efetivação da política urbana, promovendo a participação e a descentralização das decisões.

Participação social – Promover a organização de um sistema de conferências, conselhos em parcerias com usuários; setor produtivo; organizações sociais (movimentos sociais e ONGs); entidades profissionais, acadêmicas e de pesquisa; entidades sindicais; operadores e concessionários de serviços públicos; e órgãos governamentais, para viabilizar a participação social na definição, execução, acompanhamento e avaliação da política urbana de forma continuada, respeitando a autonomia e as especificidades dos movimentos e das entidades, e combinando democracia representativa com democracia participativa.

Políticas de desenvolvimento e capacitação técnico-institucional – Desenvolver, aprimorar, apoiar e implementar programas e ações de aperfeiçoamento tecnológico, capacitação profissional, adequação e modernização do aparato institucional e normativo, a fim de garantir a regulação, a regularização, a melhoria na gestão, a ampliação da participação, a redução de custos, a qualidade e a eficiência da política urbana, possibilitando a participação das universidades.

Diversidade urbana, regional e cultural – Promover programas e ações adequados às características locais e regionais, respeitando-se as condições ambientais do território, as características culturais, vocacionais, o porte, as especificidades e potencialidades dos aglomerados urbanos, considerando os aspectos econômicos, metropolitanos e outras particularidades e promovendo a redução de desigualdades regionais, inclusive pela prestação regionalizada de serviços e pela prática de mecanismos de solidariedade social, com a preservação e valorização de uma identidade brasileira transcultural. O Ministério das Cidades deve criar vínculos profundos com o Ministério da Educação, trabalhando conjuntamente na formação acadêmica voltada para a cidadania e defesa de uma cidade para todos; criar parcerias entre o Ministério das Cidades e entidades estudantis que se comprometam com a garantia do direito à cidade e com a melhoria das condições de vida da população de baixa renda, para que a juventude estudantil possa colaborar na troca de conhecimento e estar preparada, no futuro, para exercer a justiça e a responsabilidade social. Garantir que a juventude esteja envolvida nas questões que foram debatidas na Conferência das Cidades, como meio de assegurar a continuidade desses trabalhos, desses princípios e, sobretudo do direito à cidade para as futuras gerações.

Políticas abrangentes e massivas – As políticas do Ministério das Cidades deverão ser abrangentes e massivas para enfrentar todo o déficit habitacional (qualitativo e quantitativo); garantir o acesso à terra urbanizada, à regularização fundiária, à qualidade do meio ambiente, à assistência técnica e jurídica gratuita; promover a utilização de prédios públicos e a desapropriação de prédios particulares, que não tenham fins sociais, para fins de moradia; promover a universalização dos serviços de saneamento ambiental, energia elétrica, iluminação pública e equipamentos urbanos nas áreas urbanas e rurais; promover o aumento e a qualificação da acessibilidade e da mobilidade, a qualidade do trânsito e a segurança de todos os cidadãos, possibilitando a inclusão social. A política de desenvolvimento urbano deve atuar para corrigir as desigualdades atualmente existentes, contemplando a regularização

fundiária,

urbanização dos assentamentos precários, a erradicação de riscos, a mobilidade urbana, o saneamento ambiental, o abastecimento de água, o esgotamento sanitário e a gestão de resíduos sólidos e drenagem.

Redes de cidades mais equilibradas – Apoiar a estruturação de uma rede de cidades mais equilibrada do ponto de vista do desenvolvimento socioeconômico e da redução das desigualdades regionais, respeitando as características locais e regionais, estimulando a formação de consórcios regionais, e articulando as políticas urbana, social e ambiental, a fim de promover a desconcentração e a descentralização do desenvolvimento urbano, evitando problemas como a emancipação de cidades sem condições de assumir tal responsabilidade e a ação de lobistas para a obtenção de recursos públicos. Promover políticas de formação, informação e educação relativas aos instrumentos de implementação do direito à cidade aos mais diversos segmentos sociais, garantindo a participação cidadã na gestão pública. Promover a elaboração de planos e projetos municipais acompanhados pela União e pelos estados, de forma a garantir o atendimento às exigências técnicas e legais; e incentivar o desenvolvimento regional endógeno naquelas regiões onde já existe oferta de infraestrutura instalada, possibilitando a geração de emprego e renda através de arranjos produtivos locais e regionais.

E os seguintes objetivos:

Redução do déficit habitacional – Reduzir o déficit habitacional qualitativo e quantitativo em áreas urbanas e rurais, promovendo integração e parcerias nos três níveis de governo, por meio de políticas que atendam às necessidades da população – com particular atenção para as camadas sem renda ou com renda de até três salários mínimos – e de ações que promovam o acesso à moradia digna. Investir em tecnologia adequada, incorporando requisitos de conforto ambiental, eficiência energética e acessibilidade, priorizando locais já urbanizados, de forma integrada com políticas de geração de

emprego
e renda, saúde, educação, lazer, transporte, mobilidade urbana e saneamento ambiental.

Acesso universal ao saneamento ambiental – Promover o acesso universal ao saneamento ambiental, priorizando o atendimento às famílias de baixa renda localizadas em assentamentos urbanos precários e insalubres, em áreas de proteção ambiental, municípios de pequeno porte e regiões rurais. Entende-se por saneamento ambiental o abastecimento de água em condições adequadas; a coleta, o tratamento e a disposição adequada dos esgotos, resíduos sólidos e emissões gasosas; a prevenção e o controle do excesso de ruídos; a drenagem de águas pluviais e o controle de vetores com seus reservatórios de doenças. Defender a essencialidade e a natureza pública que caracterizam a função social das ações e serviços de saneamento ambiental, garantindo a gestão pública nos serviços e a prestação por órgãos públicos. Os serviços de saneamento ambiental são de interesse local e o município é o seu titular, responsável pela sua organização e prestação, podendo fazê-lo diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, associado com outros municípios ou não, mantendo o sistema de subsídios cruzados, respeitando a autonomia e soberania dos municípios.

Gestão integrada e sustentável da política de saneamento – Garantir a qualidade e a quantidade da água para o abastecimento público, com especial atenção às regiões de proteção aos mananciais. Elevar a qualidade dos serviços de água e esgoto, apoiando, promovendo e financiando o desenvolvimento institucional e a capacitação das empresas públicas de saneamento; reduzir as perdas no abastecimento e promover a conservação da água; reorientar as concepções vigentes na drenagem urbana, privilegiando o enfoque integrado e sustentável, a fim de prevenir de modo eficaz as enchentes urbanas e ribeirinhas. Aumentar a eficiência dos serviços de limpeza pública (coleta, disposição final e tratamento); promover a modernização e a organização sustentável dos serviços de limpeza pública e a inserção social

dos

catadores; estimular a redução, a reciclagem e a coleta seletiva de resíduos sólidos; promover a recuperação de áreas contaminadas, propondo o desenvolvimento e aplicação de tecnologias adequadas às diversas realidades do país; e incentivar as intervenções integradas, articulando os diversos componentes do saneamento. Implementar políticas públicas para a gestão sustentável de resíduos sólidos, promovendo a eficiência dos serviços por meio de investimentos em sistemas de reaproveitamento de resíduos (coleta seletiva de orgânicos, inorgânicos e inertes e destinação para reciclagem dos catadores); educação socioambiental voltada para a redução, reutilização e reciclagem de resíduos; mobilização, sensibilização e comunicação destinadas à população dos municípios brasileiros para estimular novas práticas em relação aos resíduos que tragam benefícios para o meio ambiente e que convirjam para sistemas de coleta seletiva solidária (que envolve também coleta, triagem, pré-beneficiamento, industrialização e comercialização de resíduos); controle social, fiscalização e monitoramento das políticas desenvolvidas no setor de resíduos sólidos; desenvolvimento de tecnologias sociais e ambientalmente sustentáveis; definição de metas e métodos para erradicação dos lixões, que garantam a erradicação do trabalho de crianças e adolescentes e sua inclusão escolar, bem como a capacitação e integração dos adultos em sistemas públicos de reaproveitamento de resíduos sólidos urbanos; implantação da coleta seletiva com inclusão social em todos os municípios do Brasil; criação de mini centrais de reciclagem.

Mobilidade urbana com segurança – Ampliar a mobilidade urbana com segurança, priorizando o transporte coletivo e os não-motorizados; desestimulando o uso de automóvel; priorizando o pedestre e privilegiando a circulação de pessoas com mobilidade reduzida; melhorando as condições do trânsito; prevenindo a ocorrência e reduzindo a violência e a morbimortalidade decorrente de acidentes; e integrando e fortalecendo entidades e órgãos gestores de trânsito, transporte e planejamento urbano.

Q

Qualidade ambiental urbana – Promover a melhoria da qualidade ambiental urbana, priorizando as áreas de maior vulnerabilidade e precariedade, especialmente quando ocupadas por população de baixa renda, e estimulando o equilíbrio entre áreas verdes e áreas construídas.

Planejamento e gestão territorial – Promover a melhoria do planejamento e da gestão territorial de forma integrada, levando em conta o ordenamento da cidade e seus níveis de crescimento, em uma visão de longo prazo, articulando as administrações locais e regionais. Elaborar diretrizes nacionais transitórias de um pacto de gestão urbana cidadã, destinadas à utilização pelos municípios, antes e durante o período em que estiver ocorrendo revisão e/ou elaboração de seus planos diretores, para apoiar e nortear os poderes executivos e legislativos municipais na contenção de alterações pontuais de zoneamento, usos e ocupações do solo urbano e/ou para garantir, até a aprovação do plano diretor, a implementação somente de operações consensuadas na municipalidade e que estejam de acordo com os instrumentos de controle social, da função social da propriedade e de análise dos impactos ambiental e de vizinhança.

Diversificação de agentes promotores e financeiros – Incentivar a participação de agentes promotores e financeiros e apoiar a atuação e a formação de cooperativas e associações comunitárias de autogestão na implementação de políticas, programas e projetos de desenvolvimento urbano, habitação e gestão ambiental.

Estatuto da cidade – Promover a regulamentação e a aplicação do Estatuto da Cidade, de outros instrumentos de política urbana e dos princípios da Agenda 21, garantindo a ampla participação da sociedade e a melhoria da gestão e controle do uso do solo, na perspectiva do cumprimento da função social e ambiental da cidade e da propriedade e da promoção do bem-estar da população.

Democratização do acesso à informação – Criar sistema de informações, acessível a qualquer cidadão, que permita a obtenção de dados sobre atos do poder público, aplicação de recursos dos programas e projetos em execução, valor dos investimentos, custos dos serviços e arrecadação.

Geração de emprego, trabalho e renda – Visando à inclusão social e considerando as potencialidades regionais, integrar as ações de política urbana com as ações de geração de emprego, trabalho e renda, com destaque para a universalização da assistência técnica e jurídica; promoção da qualificação profissional; incentivo às empresas para geração do primeiro emprego; incentivo à descentralização industrial; incentivo ao emprego de idosos; concessão de linhas de crédito; estímulo à diversificação da produção; apoio a cooperativas ou empreendimentos auto gestionários; promoção de políticas de desenvolvimento produtivo nas regiões não contempladas pela política regional de investimentos na produção; reformulação da política de incentivo a instalação de indústrias, fortalecendo o comércio, a agricultura e os serviços; e apoio e financiamento de parcerias para a realização de serviços públicos que promovam a coesão e inclusão social ao gerarem trabalho e renda.

1.3 INSTRUMENTOS

O Estatuto da Cidade traz diversos instrumentos tributários, financeiros, jurídicos e políticos a fim de sustentar o município no planejamento e controle do seu território. Essas ferramentas devem ser usadas de acordo com a realidade de cada município sendo que algumas delas são obrigatórias, como a cobrança de IPTU e definição do perímetro urbano. A seguir estão descritos de forma simplificada três importantes instrumentos:

Outorga onerosa – O Poder Público permite que uma ampliação de gabarito, por exemplo, seja feita em um local não permitido. O proprietário fornece uma contrapartida e esse valor é destinado ao fundo de desenvolvimento urbano e habitação para futuramente ser aplicado em uma área carente.

Parcelamento e edificação compulsórios – Obriga o proprietário de um terreno vazio ou subutilizado a dar uma destinação ao mesmo em um prazo definido por lei. Caso ele não cumpra, começa a ser aplicado o IPTU progressivo, aumentando o imposto a cada ano de uso ocioso do imóvel. Esse instrumento é aplicado quando um terreno não está cumprindo sua função social; em outras palavras: a sociedade pagou por toda a infraestrutura ali presente (calçadas, esgoto, água, drenagem, iluminação, escola próxima e etc.), e tudo isso faz com que a área seja mais valorizada.

Estudo de impacto de vizinhança (EIV) – Analisa e informa previamente à gestão municipal quais serão as repercussões da implantação de empreendimentos e atividades impactantes, privadas ou públicas em áreas urbanas. Seu objetivo é evitar um crescimento desequilibrado da cidade, garantir condições mínimas de qualidade urbana e zelar pela ordem urbanística. É discutido também com os usuários do entorno se aquele empreendimento irá gerar barulho, trânsito, valorização imobiliária e outros.

O Plano Diretor é parte indispensável do processo de planejamento municipal, abrangendo a área do território municipal como um todo, definindo diretrizes, tanto no âmbito urbano como rural, e deve ser permanentemente atualizado e revisto, pelo menos a cada 10 (dez) anos.

Constitui o instrumento orientador dos demais instrumentos que

compõe
m o sistema de planejamento municipal, entre eles o Plano Plurianual (PPA), a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e a Lei Orçamentária Anual (LOA).

A Lei Complementar nº 507 de 2006 que dispõe sobre o Plano Diretor do Município da Estância de Atibaia prevê em seu artigo 4º a vigência do Plano para 10 anos.

2 EIXOS DE DESENVOLVIMENTO

O documento que ora se apresenta faz parte do Produto 5 - Etapa 10 – Propostas de Revisão Urbanística. Este documento, que se baseia no levantamento elaborado nas Etapas 7 e 8 do processo que ora se desenvolve, basicamente compreende a definição das revisões propostas para o planejamento territorial do município, contemplando as questões para o desenvolvimento ambiental, socioeconômico, socioespacial, de infraestrutura e institucional.

Complementarmente à definição de temas prioritários e propostas, serão indicados os instrumentos de política urbana, sua espacialização e operacionalização, que, uma vez aplicados, venham mitigar os impasses.

Ressalte-se que diferentemente do Produto 3 das Etapas 7 e 8 cujo conteúdo é eminentemente analítico, o Produto 5 – Etapa 10 tem caráter propositivo. Trata-se das providências a serem tomadas pelo poder público, sua instrumentalização e implementação.

É nesta Etapa 10, mais do que em qualquer outra da revisão do Plano Diretor da Estância de Atibaia, que se substancia e se impõe a interlocução entre a empresa, a equipe de coordenação técnica da prefeitura municipal e a CRAPDA - Comissão para Revisão e Atualização do Plano Diretor de Atibaia. Isto porque são os subsídios fornecidos por esta CRAPDA que possibilitarão a perfeita sintonia entre as propostas que serão apresentadas e as deficiências específicas enfrentadas pelo Município da Estância de Atibaia. Trata-se, antes de tudo de um trabalho a ser executado coletivamente.

Este documento está estruturado da seguinte forma.

Primeiramente serão apontados os 5 eixos estratégicos de intervenção, seus respectivos problemas e soluções propostas, conforme identificado nas análises apresentadas no Produto 3 – Etapas 7 e 8.

Isto feito serão descritos e mapeados os instrumentos aplicáveis na solução dos problemas apontados nos respectivos eixos, bem como sua forma de implementação.

Todo este trabalho, objeto da Etapa 10 – Produto 5, será, desta forma, o conteúdo prático que resultará na elaboração do projeto de lei do plano diretor, objeto da Etapa 13, denominado “Elaboração do Relatório Final” que concluirá o trabalho em desenvolvimento, e poderá alterar, no que julgar-se pertinente, o Plano Diretor do Município da Estância de Atibaia, dando-lhe maior efetividade e aplicabilidade.

3 PRODUTO 5 – PROPOSTA DE REVISÃO URBANÍSTICA

Conforme explanado no capítulo anterior, houve-se por bem proceder metodologicamente ao enquadrinhamento das deficiências do Município da Estância de Atibaia a partir de eixos estratégicos bem delineados.

Tal procedimento, confere maior clareza ao relatório e facilita a indicação de propostas específicas para cada eixo.

Cada eixo irá se dividir em temas prioritários e indicará na forma de propostas os caminhos a serem adotados para a superação dos problemas.

Dentre os Eixos apresentados que constituem a Revisão do Plano Diretor da Estância de Atibaia, as propostas de revisão urbanística abrangem toda área compreendida pelo território da Estância de Atibaia, com indicativos para o desenvolvimento socioeconômico, ambiental, socio-espacial e físico-territorial.

O Estatuto da Cidade – Lei nº 10.257/2001 estabelece que os municípios façam seus direcionamentos para um horizonte de dez anos e induz a consolidação de uma sistemática de planejamento através da implementação do Plano Diretor.

A proposta de Revisão do Plano Diretor da Estância de Atibaia estrutura-se em 5 (cinco) Eixos, sendo:

- VISÃO FUTURA
- MACROZONEAMENTO
- MOBILIDADE URBANA E ESTRUTURAÇÃO VIÁRIA
- ESTRUTURAÇÃO DO TRANSPORTE
- ESTRUTURAÇÃO AMBIENTAL

3.1 VISÃO FUTURA

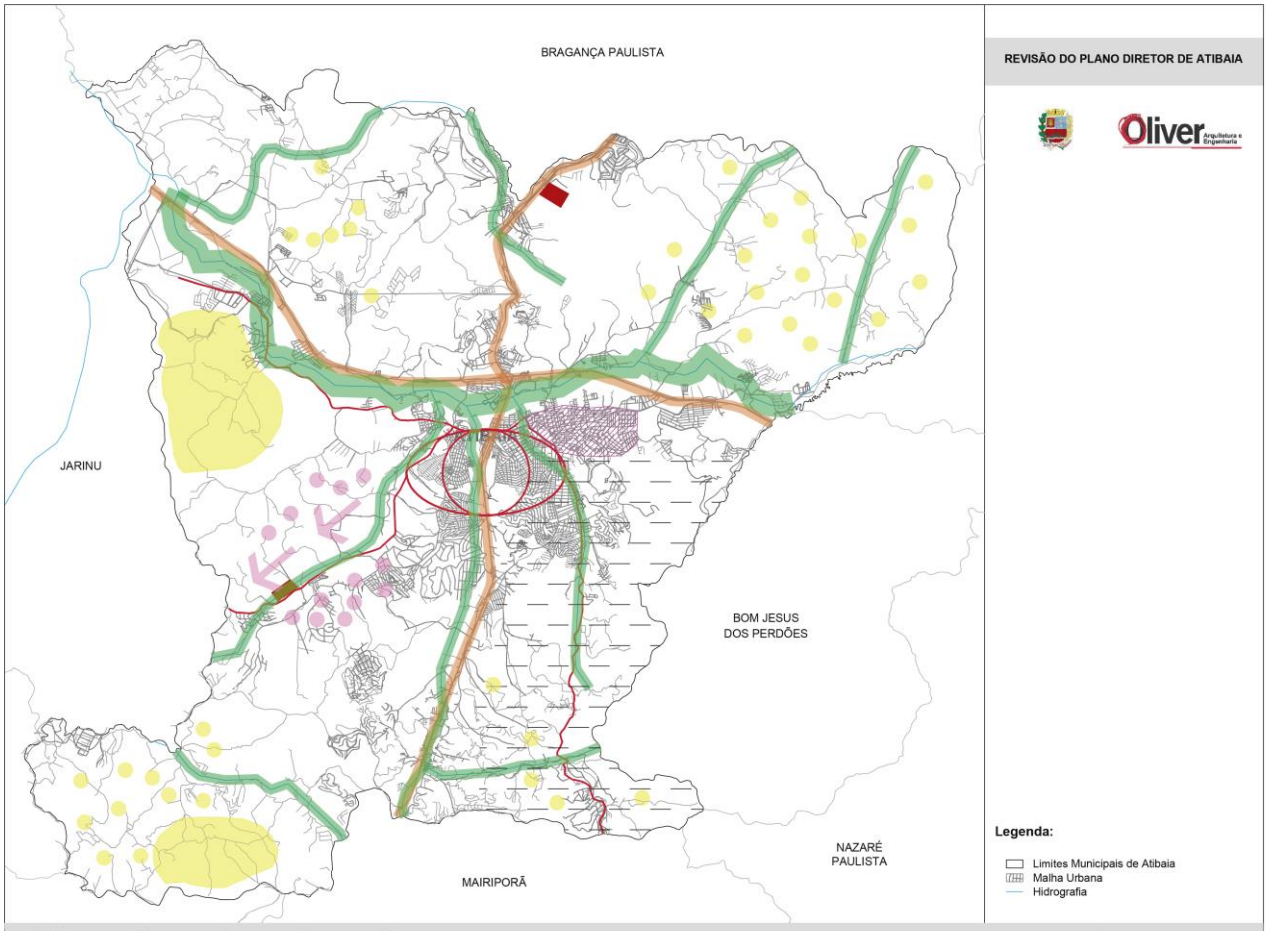
A política de estruturação urbana tem como objetivo geral orientar, ordenar e disciplinar o desenvolvimento da cidade e tem por diretrizes principais:

- transformar eixos já existentes situados nas vias principais norte sul e leste oeste e nos anéis viários urbanos em corredores com integração de uso do solo mais intenso, habitacional e comercial, dotados de infraestrutura viária e de transporte de maior capacidade
- ordenar o funcionamento do transporte por meio da classificação dos eixos de transporte em: estruturante urbana principal (linha leste oeste e anéis urbanos principais que são responsáveis pelos principais fluxos urbanos), estruturante rodoviária (onde deve haver transporte de passageiros dos bairros para os locais de emprego), interbairros (ligações circulares entre os bairros) e locais;
- consolidar terminais de integração física do transporte, especialmente para mudança de linhas;
- consolidar centros lineares de bairro ao longo de suas vias principais de comércio e serviço, para atendimento local da população e desenvolvimento econômico próximo a moradia;
- consolidar as rodovias como eixos estratégicos de desenvolvimento econômico voltado para produção industrial e à logística, com foco em instalações não poluentes e de alta tecnologia.
- orientar a expansão urbana específica para estes usos industriais e logísticos ao longo da rodovia.
- consolidar o Eixo do Rio Atibaia e sua APA como um grande parque municipal, estimulando implantação de infraestrutura de lazer, vias parques, implantação de Reservas do Patrimônio Particular Natural, permitindo o espraiamento do rio em caso de enchente e promovendo a biodiversidade e proteção do manancial.

- promover a regularização fundiária ao longo da antiga ferrovia.
- incentivar habitação de interesse social ao longo dos eixos principais de desenvolvimento a fim de otimizar o uso da infraestrutura implantada.
- definir percentual mínimo de habitação de interesse social nas áreas de expansão urbana.
- estimular a distribuição espacial da população e de atividades econômicas em áreas dotadas de infraestrutura.
- hierarquizar o sistema viário, considerando as extensões e tipos de ligações promovidas pelas vias de forma a propiciar o melhor deslocamento de pedestres e veículos, atendendo as necessidades da população e do sistema de transporte coletivo, individual e de bens.
- consolidar o centro histórico tradicional, com incentivo ao restauro do patrimônio histórico.
- promover mobilidade não motorizada por meio da implantação de rede cicloviária municipal.
- promover a integração de usos, com a diversificação e mescla de atividades compatíveis, de modo a equilibrar a distribuição da oferta de emprego e trabalho na cidade;
- direcionar a expansão urbana industrial e logística ao longo das rodovias e a habitacional no quadrante sudoeste da cidade.
- estimular a atividade rural, especialmente voltada para agricultura familiar de cinturão verde.
- avançar na implantação das redes de saneamento municipal, em especial água e esgoto.
- induzir a ocupação de áreas não edificadas, subutilizada ou não utilizadas, dotadas de infraestrutura e equipamentos públicos, fazendo cumprir a função social da propriedade urbana.
- planejar a distribuição espacial dos equipamentos e serviços públicos e buscar mecanismos para viabilizar sua implantação, de forma a atender os

interesses e necessidades da população atual e projetada, com foco na mudança da pirâmide etária e o envelhecimento da população.

- promover tipologias diferenciadas de edificações e de formas de ocupação do território.
- promover a integração da cidade com a região, especialmente Região Metropolitana de Campinas, Região Metropolitana de São Paulo e Aglomerado Urbano de Jundiaí.
- incentivar e promover ações para regularização de edificações.
- A consolidação da visão futura da cidade será baseada nos seguintes princípios:
- valorização do suporte natural como elemento estruturante da cidade e sua paisagem urbana.
- integração entre uso do solo, sistema viário, transporte coletivo, desenvolvimento ambiental e desenvolvimento econômico;
- consolidação de um sistema integrado de transportes;
- busca de cidade cada vez mais mista em seus diversos compartimentos;
- promoção de mobilidade não motorizada;
- promoção de desenvolvimento econômico sustentável.



Legenda:

1 - Consolidar as rodovias como eixos de produção industrial não poluente e de logística voltado principalmente à indústria 4.0 com expensão urbana específica
2 - Criar grandes eixos de adensamento e geração de emprego nas áreas urbanas com destaque para os anéis 1 e 2 de desenvolvimento e transporte
3 - Consolidar centros lineares de bairros constituídos por vias com maior possiblidade de uso e ocupação do solo
4 - Avançar a criação de um grande parque urbano ao longo do rio Atibaia e corredores de biodiversidade em rios afluentes
5 - Promover a regularização fundiária especialmente ao longo da rodovia
6 - Estimular que a expansão ocorra ao longo dos eixos estruturantes e no quadrante sudoeste
7 - Controle rígido de uso e ocupação do solo especialmente expansão urbana no quadrante sudeste
8 - Consolidar centro histórico tradicional
9 - Estímulo à atividade rural especialmente voltada a agricultura familiar de cinturão verde

3.2 MACROZONEAMENTO

O Macrozoneamento é um dos principais instrumentos presentes no Plano Diretor, este se constitui como um referencial espacial para o uso e a ocupação do solo na cidade, em concordância com as estratégias de política urbana. Brasil (2002).

As Macrozonas reúnem, a partir da definição supracitada, os princípios balizadores indicados no Plano Diretor representado neste pelos Eixos Estratégicos previamente definidos e considerados essenciais para o desenvolvimento do Município da Estância de Atibaia.

O Macrozoneamento é estabelecido em áreas diferenciadas de adensamento, uso e ocupação do solo, dando a cada região melhor utilização em função das diretrizes de crescimento, de mobilidade urbana, das características ambientais e locacionais, objetivando o desenvolvimento urbano sustentável e bem-estar de seus habitantes.

O Município Estância de Atibaia será dividido nas seguintes macrozonas:

Macrozona de Proteção Ambiental 1: compreende as Unidades de Conservação do Grupo de Proteção Integral e do Grupo Uso Sustentável no Município, e tem por objetivo proteger e conservar a qualidade ambiental e os ecossistemas existentes, em especial a qualidade e quantidade de água para fins de abastecimento público.

Macrozona de Proteção Ambiental 2: compreende a Zona de Amortecimento do Parque Estadual Itapetinga, que faz a transição entre a Unidade de Conservação e a área mais densamente ocupada, onde além das normas de uso e ocupação do solo, deverá atender ao disposto no regulamento próprio.

Macrozona de Destinação Específica: compreende áreas que da Zona Aeroportuária, Zona de Pouso, Área de Silêncio Elétrico do Observatório Itapetinga e as áreas de Regularização Fundiárias, que possuem regramento específico e próprio.

Macrozona Predominantemente Residencial de Baixa Densidade: onde deve se promover, prioritariamente, a ocupação residencial de baixa densidade, e usos comerciais, industriais e de serviço compatíveis com o uso residencial, de acordo com o suporte natural e infraestrutura implantada;

Macrozona Predominantemente Residencial de Média Densidade: onde deve se promover, prioritariamente, a ocupação residencial de média densidade, e usos comerciais, industriais e de serviço compatíveis com o uso residencial, de acordo com o suporte natural e infraestrutura implantada;

Macrozona de Uso Misto - Central: áreas centrais, onde deve se promover ocupação mista, residencial, comercial e de serviços, preferencialmente de média densidade, assim como promover a preservação do Patrimônio Histórico Municipal, de acordo com o suporte natural e infraestrutura implantada;

Macrozona de Uso Misto 2: onde deve se promover ocupação mista, residencial, comercial e de serviços, preferencialmente de média densidade;

Macrozona de Expansão Urbana 1: áreas de expansão urbana de uso predominantemente residencial, que devem possuir plano de ocupação próprio, prevendo, no mínimo o contido no Artigo 42-B da Lei 10.257/2001, inclusive percentual mínimo para habitação de interesse social, conforme estabelecerá regulamento específico.

Macrozona de Expansão Urbana 2: área de expansão situada ao longo das rodovias, com finalidade de promover o desenvolvimento econômico, especialmente logístico e industrial.

Eixos Estruturantes Urbanos: corredores de ocupação mista de média densidade, tendo como suporte os sistemas de circulação e transportes;

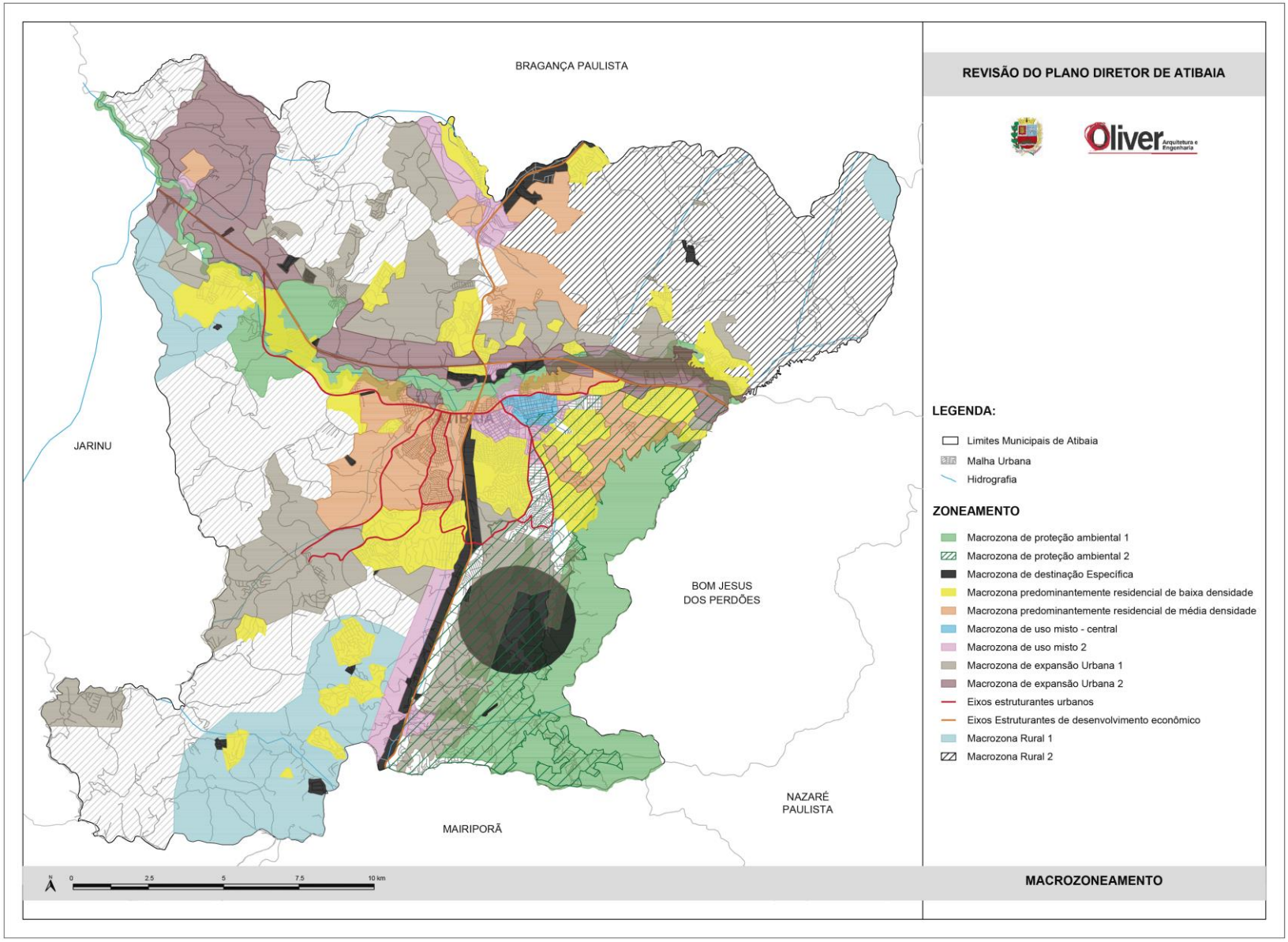
Eixos Estruturantes do Desenvolvimento Econômico: corredores ao longo das Rodovias caracterizados pela existência ou previsão de instalações destinadas a grandes usos institucionais, industriais, comerciais e de serviços, que por seu porte ou natureza exijam confinamento em áreas próprias.

Macrozona Rural 1: área de ocupação rural, onde há restrição de ocupação devido a condição geomorfológica, cuja ocupação deverá ser controlada.

Macrozona Rural 2: área de ocupação rural, onde se deve promover o desenvolvimento sustentável entre a atividade agropecuária, com preferência a produção hortifrutigranjeira familiar.

Entende-se por baixa densidade: até 80 habitações/ha

Entende-se por média densidade: até 400 habitações/ha


BRAGANÇA PAULISTA
JARINU
BOM JESUS
DOS PERDÕES
NAZARÉ
PAULISTA
MAIRIPORÃ
REVISÃO DO PLANO DIRETOR DE ATIBAIA
LEGENDA:
Limites Municipais de Atibaia
Malha Urbana
Hidrografia
ZONEAMENTO
Macrozona de proteção ambiental 1
Macrozona de proteção ambiental 2
Macrozona de destinação Específica
Macrozona predominantemente residencial de baixa densidade
Macrozona predominantemente residencial de média densidade
Macrozona de uso misto - central
Macrozona de uso misto 2
Macrozona de expansão Urbana 1
Macrozona de expansão Urbana 2
Eixos estruturantes urbanos
Eixos Estruturantes de desenvolvimento econômico
Macrozona Rural 1
Macrozona Rural 2
0
2.5
5
7.5
10 km
MACROZONEAMENTO

3.3 MOBILIDADE URBANA E ESTRUTURAÇÃO VIÁRIA

O Município possui Plano de Mobilidade aprovado cujas diretrizes podem ser acatadas pelo Plano Diretor.

A Mobilidade Urbana do Município Estância de Atibaia inclui diretrizes para o sistema viário, pólos geradores de tráfego, transporte não motorizado (pedestres e bicicletas), transporte coletivo, transporte público individual, transporte de cargas e o fundo municipal de mobilidade urbana.

A política municipal de mobilidade urbana deve facilitar os deslocamentos e circulação de pessoas e bens na cidade, seguindo as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e complementarmente as seguintes diretrizes locais:

- hierarquizar o sistema viário de forma a organizar o trânsito e orientar o uso do solo no município.
- priorizar no espaço viário o transporte coletivo em relação ao transporte individual motorizado, e o modo de deslocamento não motorizado ao motorizado.
- melhorar a integração do transporte público, inclusive com outros modais de transporte.
- ampliar a participação do transporte público coletivo.
- promover ações periódicas de educação no trânsito.
- promover segurança no trânsito.
- facilitar o deslocamento no município por meio de uma rede integrada de vias e estrutura cicloviária.
- promover modos de deslocamento e infraestrutura de mobilidade cada vez mais amigáveis ao meio ambiente, estimulando adoção de novas tecnologias que visem a redução de poluentes, resíduos e poluição sonora, assim como a adoção de fontes de energia renováveis.

- regulamentar, no que couber ao município, a instalação de áreas e equipamentos que possibilitem a operação de aeronaves, como helipontos e heliportos.
- regulamentar, no que couber ao município, a definição de espaços de circulação, instalação de áreas e equipamentos que possibilitam a operação de veículos aéreos não tripulados.
- implantar estrutura cicloviária.
- regulamentar política de estacionamentos públicos e privados.
- estabelecer política de deslocamento de cargas.
- regulamentar o fundo municipal de mobilidade urbana.
- controlar a instalação de polos geradores de viagens.

O Sistema Viário constitui o suporte físico para circulação, e ocorre segundo a seguinte hierarquia:

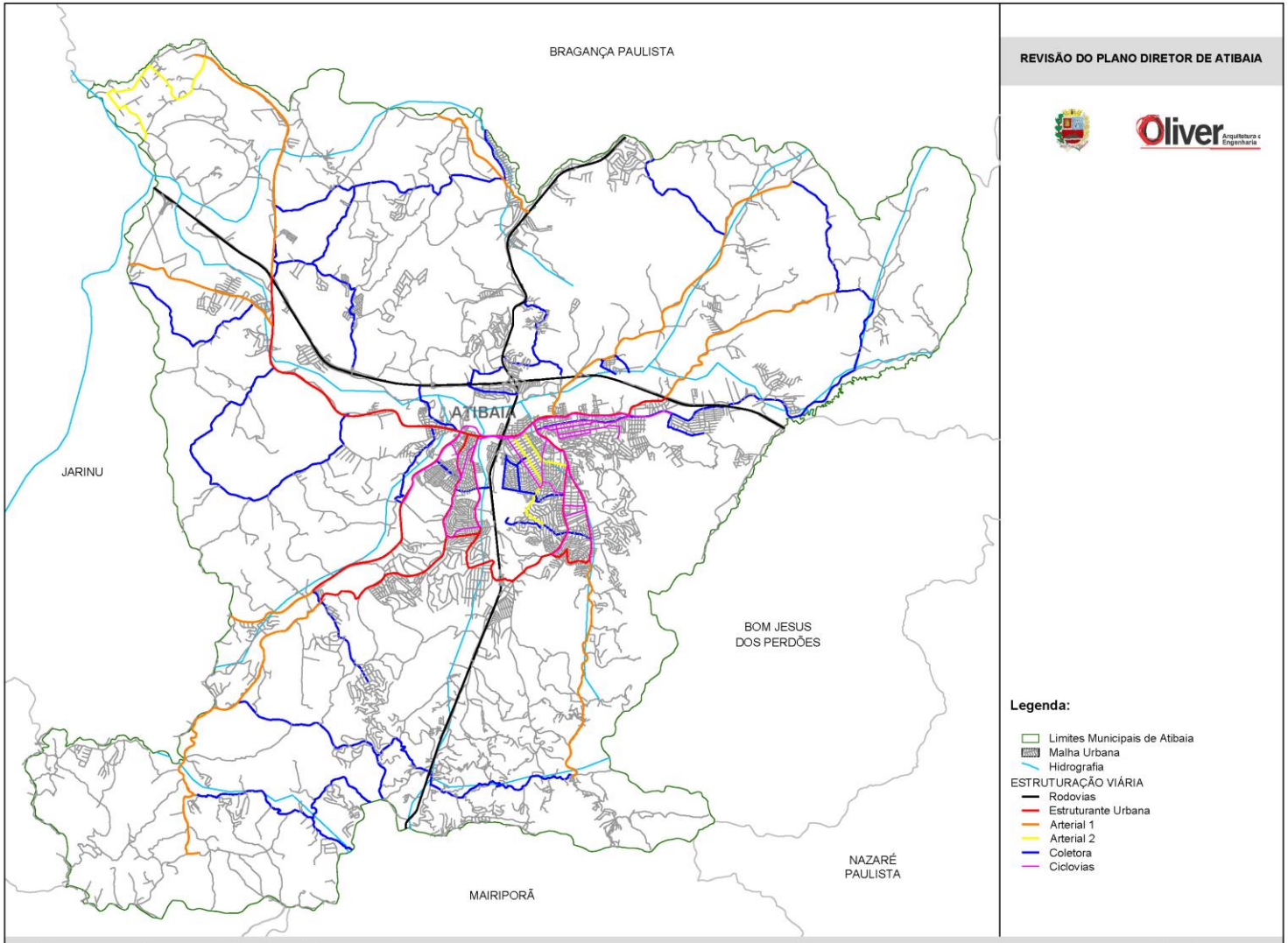
Rodovias:

Eixo Estruturante Urbano: principais eixos viários, constituídos preferencialmente por avenidas urbanas;

Vias Arteriais 1: Vias de grande percurso dentro do município, fazendo a ligação entre da área central com as áreas distantes dos limites da mancha urbana, além de possibilitar a ligação de Atibaia com os municípios limítrofes.

Vias Coletoras: vias que coletam e distribuem o trânsito proveniente ou com destino a vias arteriais ou locais, sendo ligações de pequenos e médios percursos, dentro de um bairro ou entre bairros devendo ter função de via comercial.

Rotas Cicloviárias: vias com infraestrutura cicloviária, podendo ser ciclovias, ciclofaixas, calçadas partilhadas, calçadas compartilhadas e/ou ciclorrotas.


BRAGANÇA PAULISTA
JARINU
ATIBAIA
BOM JESUS
DOS PERDÕES
NAZARÉ
PAULISTA
MAIRIPORÃ
0
2.5
5
7.5
10 km
REVISÃO DO PLANO DIRETOR DE ATIBAIA
Oliver
Legenda:
Limites Municipais de Atibaia
Malha Urbana
Hidrografia
ESTRUTURAÇÃO VIÁRIA
Rodovias
Estruturante Urbana
Arterial 1
Arterial 2
Coletora
Ciclovias
ESTRUTURAÇÃO VIÁRIA

3.4 ESTRUTURAÇÃO DO TRANSPORTE

O Município possui Plano de Transportes aprovado em 2012 cujas diretrizes foram referência para este capítulo. Porém propõe-se complementarmente uma organização das linhas de transporte coletivo.

São diretrizes específicas da política municipal de transporte público coletivo de passageiros:

promover a continuidade da organização dos modos de transporte público coletivo que operam no Município em uma rede única, integrada física e operacionalmente.

- ordenar o sistema viário priorizando a circulação do transporte coletivo sobre o individual.
- adotar modais de transporte e tecnologias apropriadas de acordo com as necessidades de cada demanda.
- buscar universalização do transporte público coletivo visando a integração física, operacional, tarifária e intermodal.
- promover a atratividade do uso do transporte coletivo por meio de deslocamentos rápidos, seguros e confortáveis.
- promover políticas tarifárias que garantam o acesso do usuário ao serviço de transporte coletivo.
- promover melhorias e modernizações nos equipamentos de infraestrutura do transporte público coletivo.
- adequar a oferta de transportes a demanda, compatibilizando seus efeitos indutores com os objetivos e diretrizes de uso e ocupação do solo e da circulação viária.
- promover e possibilitar às pessoas com deficiência, com dificuldades de locomoção, com necessidades específicas e aos idosos, condições adequadas e seguras de acessibilidade ao transporte público coletivo, inclusive ampliando o atual sistema integrado de transporte para o ensino especial.

- promover a melhoria de terminais e estações, levando-se em consideração aspectos como: condições térmicas, ergonômicas, acessibilidade, salubridade e saúde do trabalho, por meio da utilização de elementos e critérios definidos em instrumentos técnico legais, além das diretrizes estabelecidas pela Organização Internacional do Trabalho.

Para atender a demanda da mobilidade da população, integrada ao uso do solo e sistema de circulação urbana, o sistema de transporte coletivo da cidade apresenta uma macro-hierarquia com os seguintes eixos de estruturação:

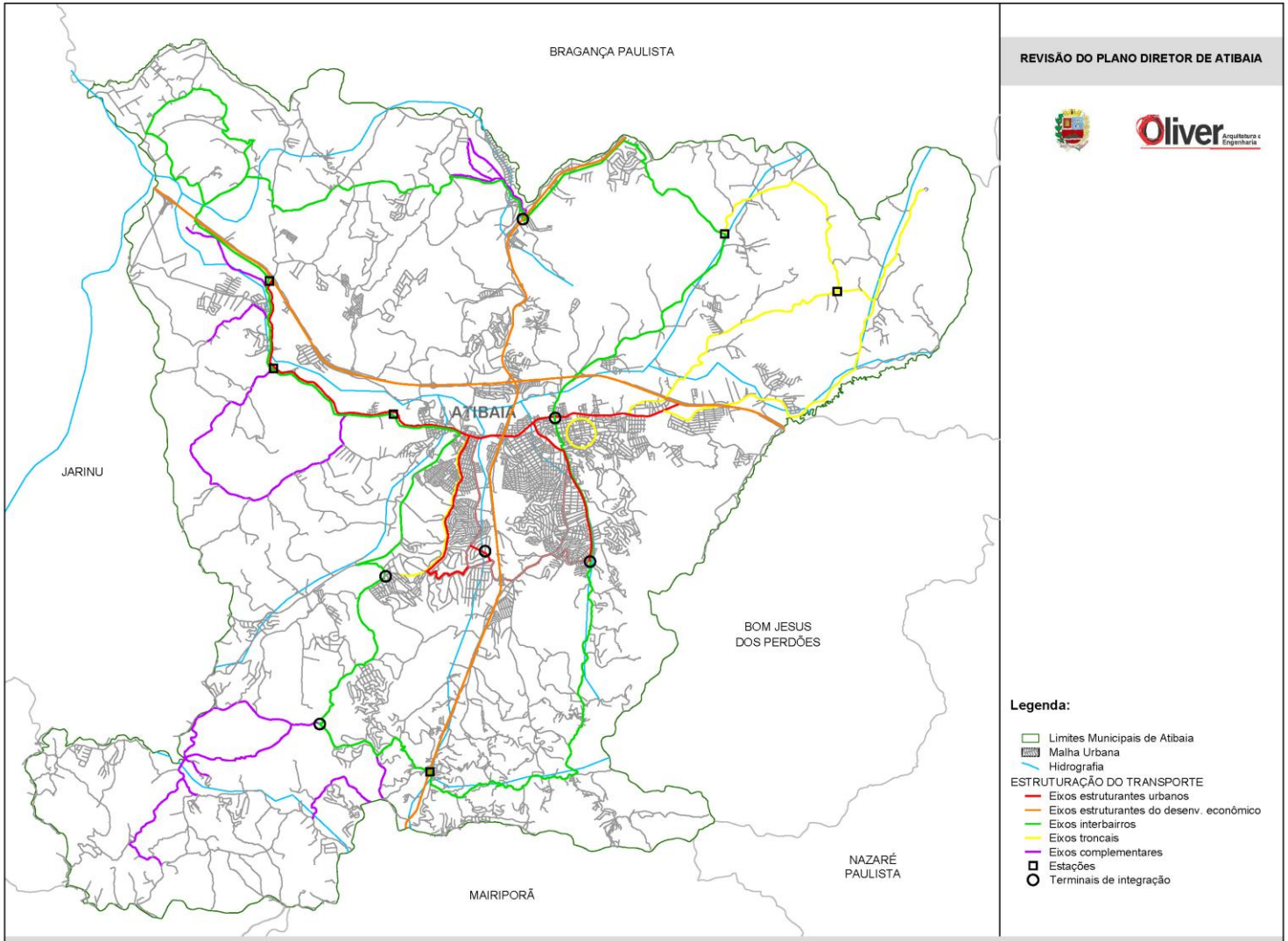
Eixos Estruturantes Urbanos: principais corredores de transporte coletivo urbano, preferencialmente com pistas exclusivas para o sistema de transporte de maior capacidade.

Eixos Estruturantes Do Desenvolvimento Econômico: rodovias, ao longo das quais concentram-se atividades econômicas.

Eixos Interbairros: eixos de transporte coletivo, circulares ou pendulares que interligam diversos bairros e integram eixos estruturantes e troncais.

Eixos Troncais: principais eixos de transporte coletivo de integração urbana, que iniciam ou passam por um terminal em direção ao centro da cidade.

Eixos Complementares: eixos constituídos por vias selecionadas em função da infraestrutura implantada que viabilizam a ligação entre os bairros e o centro da cidade, onde ocorre a concentração de itinerários de diferentes linhas do transporte coletivo.


BRAGANÇA PAULISTA
JARINU
ATIBAIA
BOM JESUS
DOS PERDÕES
NAZARÉ
PAULISTA
MAIRIPORÃ
0
2.5
5
7.5
10 km
REVISÃO DO PLANO DIRETOR DE ATIBAIA
Oliver
Legenda:
Limites Municipais de Atibaia
Malha Urbana
Hidrografia
ESTRUTURAÇÃO DO TRANSPORTE
Eixos estruturantes urbanos
Eixos estruturantes do desenv. econômico
Eixos interbairros
Eixos troncais
Eixos complementares
Estações
Terminais de integração
ESTRUTURAÇÃO DO TRANSPORTE

3.5 ESTRUTURAÇÃO AMBIENTAL

O Eixo Estratégico – Estruturação Ambiental surge como uma interface entre os aspectos ambientais e os de infraestrutura (abastecimento de água, esgoto, manejo de resíduos sólidos e drenagem urbana) com o objetivo principal de atenuar os impactos de ocupações em áreas com restrições ambientais ou carentes de infraestrutura que resulta em ambientes degradados.

Desta forma, o Eixo se propõe a debater as principais deficiências encontradas no Município da Estância de Atibaia e discutir propostas para sanar tais deficiências, ora usando potencialidades naturais do município, ora discutindo soluções e alternativas viáveis.

O desenvolvimento urbano e rural do Município Estância de Atibaia é fortemente condicionado por seus componentes ambientais.

Por isso, é importante estabelecer diretrizes claras, assim como as situações onde estes elementos devem prevalecer sobre a ocupação urbana ou rural.

A estruturação ambiental do município é constituída por:

Eixos Hídricos Principais: constituído pelos principais rios no município onde deve-se priorizar a preservação ambiental

Unidades de Conservação: espaço territorial e seus recursos ambientais com características naturais relevantes, legalmente instituído pelo Poder Público, com objetivos de conservação e limites definidos, sob regime especial de administração, ao qual se aplicam garantias adequadas de proteção, sendo: APA do Rio Atibaia, APA Represa Usina, Reservas Naturais do Patrimônio Particular, Parque Municipal Grota Funda, Serra do Itapetinga, Parque Estadual Itapetinga, Monumento Natural Municipal, Monumento Natural Estadual Pedra Grande, e tem regramento ambiental especial.

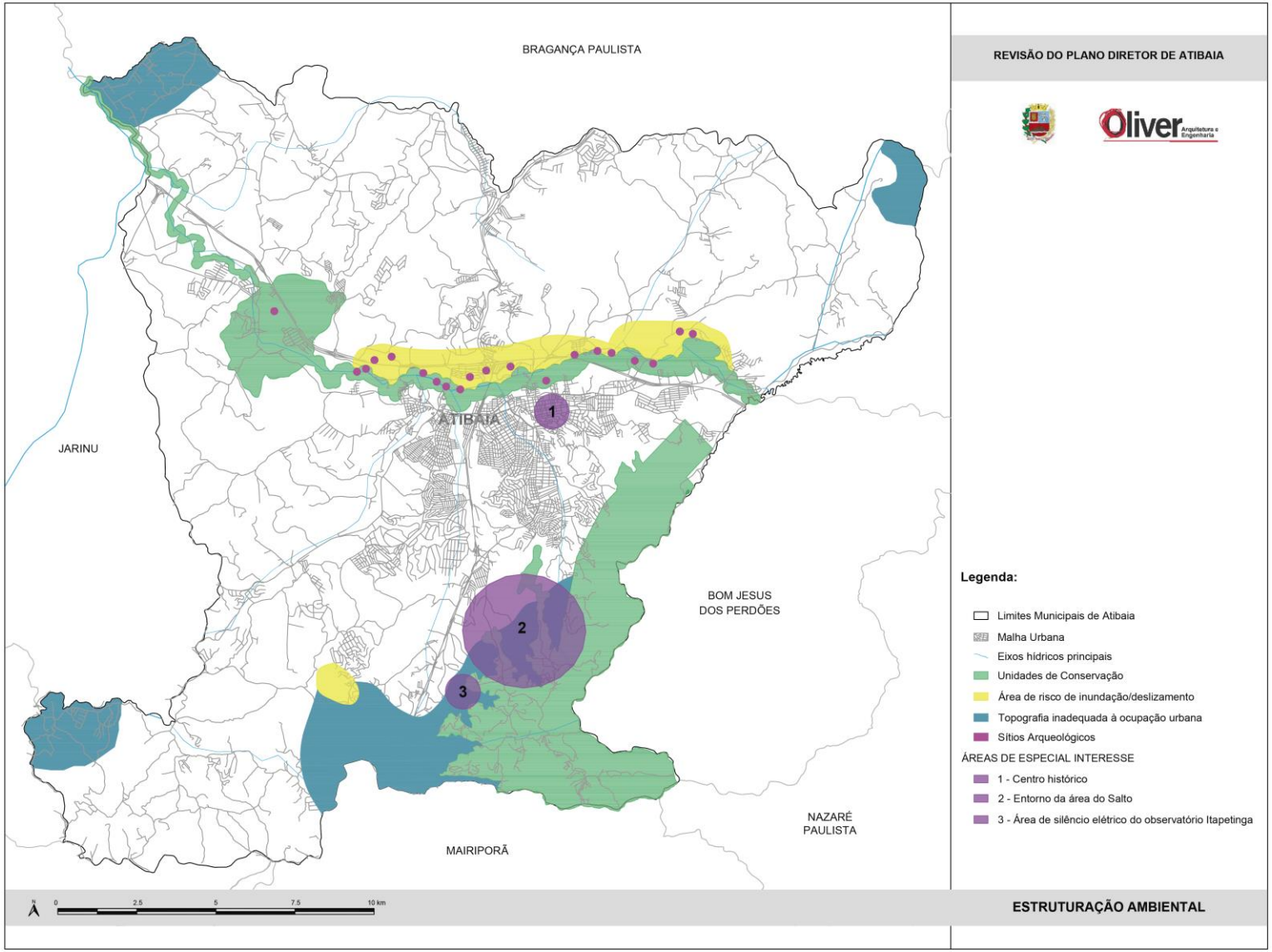
Zona de Amortecimento do Parque Estadual Itapetinga: em como objetivo minimizar os impactos do avanço das pressões urbanas sobre a unidade de conservação e contribuir com a conservação dos atributos do Parque Estadual de Itapetinga e tem regramento ambiental especial.

Área De Concentração De Sítios Arqueológicos: ao longo do Rio Atibaia, deve-se delimitar estas áreas de definir a política de proteção e intervenção junto ao Conselho Municipal da Cultura.

Áreas de Risco de Inundação/ deslizamento: áreas suscetíveis a inundação ou deslizamento.

Áreas Com Topografia Inadequada a ocupação urbana: áreas de serras.

Áreas De Interesse Especial: constituídas pelo Centro Histórico, área de silêncio elétrico do Observatório Itapetinga, entorno de área de salto.


BRAGANÇA PAULISTA
JARINU
ATIBAIA
BOM JESUS
DOS PERDÕES
NAZARÉ
PAULISTA
MAIRIPORÃ
1
2
3
0
2.5
5
7.5
10 km
REVISÃO DO PLANO DIRETOR DE ATIBAIA
Oliver Arquitetura e Engenharia
Legenda:
Limites Municipais de Atibaia
Malha Urbana
Eixos hídricos principais
Unidades de Conservação
Área de risco de inundação/deslizamento
Topografia inadequada à ocupação urbana
Sítios Arqueológicos
ÁREAS DE ESPECIAL INTERESSE
1 - Centro histórico
2 - Entorno da área do Salto
3 - Área de silêncio elétrico do observatório Itapetinga
ESTRUTURAÇÃO AMBIENTAL