



Município da Estância Turística de Piraju

LEI COMPLEMENTAR Nº. 176/2018

Estabelece as diretrizes do Plano Municipal de Mobilidade Urbana e sistema viário do município da Estância Turística de Piraju, revoga os dispositivos legais que menciona e dá outras providências.

O PREFEITO DA ESTÂNCIA TURÍSTICA DE PIRAJU, Estado de São Paulo, usando de suas atribuições legais, FAZ SABER que a Câmara Municipal aprovou e ele sancionou e promulga a seguinte Lei Complementar:

TÍTULO I - DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º - Esta Lei Complementar estabelece as diretrizes do PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA que é um instrumento de desenvolvimento urbano sustentável e tem como objeto regulamentar o Sistema Viário do Município da Estância Turística de Piraju, norteado pelos princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2.012.

Art. 2º - O Sistema Viário do Município da Estância Turística de Piraju será estabelecido de forma integrada e compatibilizado com as legislações de Parcelamento e Zoneamento do Uso e Ocupação do Solo e com a Mobilidade Urbana do Município, conforme disposto no Plano Diretor vigente. A política de transporte e de mobilidade do município tem por objetivo melhorar a circulação e o transporte, integrando o seu território, facilitando o acesso e a mobilidade da população.

Parágrafo único - É parâmetro básico da Política de Mobilidade o conceito de desenho universal, com objetivo de democratizar a circulação e o acesso de todas as pessoas.

Art. 3º - O Programa de Mobilidade no Território Municipal propõe qualificar a circulação e o transporte, para proporcionar os deslocamentos no município atendendo as diferentes necessidades da população e tem por objetivo:

- I - estabelecer a hierarquização do sistema viário a partir da estruturação urbana definida no Plano Diretor do Município em consonância com o Código de Trânsito Brasileiro;
- II - estabelecer funções diferenciadas para o sistema viário, priorizando os transportes coletivos, os não motorizados, os pedestres e às bicicletas;
- III - redução de distâncias a percorrer, dos tempos de viagem, dos custos operacionais, das necessidades de deslocamento, do impacto ambiental;
- IV - estabelecer critérios para intervenções necessárias às adequações das vias existentes da malha viária, dos sistemas de transporte, dos sistemas operacionais de tráfego e dos equipamentos de apoio;
- V - preservar setores urbanos à mobilidade local;
- VI - estimular a implantação de garagens e estacionamentos para preservar ou reconquistar logradouros públicos para integração social;
- VII - estimular a implantação de serviço de compartilhamento de bicicletas;
- VIII - disciplinar os deslocamentos na malha urbana e rural.

Art. 4º - Malha Viária são o conjunto de vias do Município, classificadas e hierarquizadas segundo critérios funcionais e estruturais, observados os padrões urbanísticos estabelecidos no Plano Diretor e suas Leis correlatas.



Município da Estância Turística de Piraju

§ 1º - A função da via é determinada pelo seu desempenho de mobilidade, considerados os aspectos da infraestrutura, do uso e ocupação do solo, dos modais de transporte e do tráfego veicular.

§ 2º - Aplica-se à malha viária a Legislação Federal, Estadual e Municipal, obedecendo ao que prescreve o Código de Trânsito Brasileiro e Legislação complementar.

Art. 5º - Integram a malha viária do Município o Sistema Viário Municipal e o Sistema Viário Urbano, descritos e representados nos Anexos I, II e III da presente Lei Complementar.

Art. 6º - É considerado Sistema Viário Municipal, para fins desta Lei Complementar, as rodovias e estradas existentes no Município definidas no Mapa do Sistema Viário Municipal, Anexo I da presente Lei Complementar, bem como o conteúdo do Anexo III - Perfis das Vias.

Art. 7º - É considerado Sistema Viário Urbano, para fins desta Lei Complementar, o conjunto de vias e logradouros públicos definidos no Mapa do Sistema Viário Urbano, Anexo II, bem como o conteúdo do Anexo III - Perfis das Vias - da presente Lei Complementar.

Art. 8º - São partes integrantes desta Lei Complementar os seguintes anexos:

- I - Anexo I - Mapa do Sistema Viário Municipal;
- II - Anexo II - Mapa do Sistema Viário Urbano da Sede Municipal;
- III - Anexo III - Perfis das Vias.

Art. 9º - A mobilidade compreende os seguintes conceitos:

- I - Setor Urbano de Mobilidade – áreas com restrição ao tráfego (veículo, pedestre, bicicleta, animais, veículos de carga, coletivos, etc.);
- II - Corredores Viários - vias ou conjunto de vias, de diferentes categorias funcionais ou não, com vistas a aperfeiçoar o desempenho do sistema de transporte urbano;
- III - Sistema de Transporte Urbano - conjunto das diferentes modalidades de transporte de passageiros ou de cargas e seu inter-relacionamento com a cidade;
- IV - Sistema de Transporte Coletivo – linhas e itinerários operados por veículos com tecnologias para média e baixa capacidade de passageiros, integrados ou não com outras modalidades de transporte urbano;
- V - Sistema de Transporte Seletivo - linhas e itinerários operados por veículos com tecnologias para baixa capacidade de passageiros sentados, serviços e tarifação diferenciados, integrados ou não com outras modalidades de transporte urbano;
- VI - Rede de Transporte Coletivo – equipamentos de apoio e conjunto de vias, ruas e avenidas;
- VII - Rede de Transporte Seletivo – equipamentos de apoio, ruas, avenidas;
- VIII - Rede Ciclo Viária – conjunto de ciclovias integradas com o sistema de transporte urbano;
- IX - Centro de Transferência – terminais de manejo de cargas, de abastecimento, inclusive centrais de armazenamento e comercialização atacadista;
- X - Terminais de Estacionamentos – estacionamentos em áreas públicas ou privadas, destinados a substituir progressivamente os estacionamentos nos logradouros;
- XI - Estacionamentos Temporários – estacionamentos públicos com tarifação periódica, ao longo de logradouros de áreas centrais.

Art. 10 - Entende-se como suporte da mobilidade das Pessoas Portadoras de Mobilidade Reduzida, o corpo humano, auxiliado ou não, por elementos específicos para seu deslocamento.

§ 1º - Entende-se como pessoa com mobilidade reduzida, aquela que, não se enquadrando no conceito de pessoa com deficiência, tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentar-se, permanente ou temporariamente, gerando redução efetiva da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção.



Município da Estância Turística de Piraju

§ 2º - Entende-se como pessoas com deficiência aquelas definidas na legislação federal específica, complementada pela legislação municipal.

Art. 11 - Cabe à Prefeitura do Município da Estância Turística de Piraju assegurar aos portadores de deficiência o pleno exercício de seus direitos básicos de mobilidade, acessibilidade e transporte público em conformidade com a Lei Federal nº 10.098/2000 e o Decreto Federal nº 5.296/2004.

Art. 12 - Fica sujeito ao cumprimento das disposições desta Lei Complementar, sempre que houver interação com matéria nela regulamentada:

I – a aprovação de projetos de natureza arquitetônica urbanística, de transporte coletivo, bem como a execução de qualquer tipo de obra, quando tenham destinação pública ou coletiva;

II – a outorga de concessão, permissão, autorização ou habilitação de qualquer natureza.

Art. 13 - Cabe ao Departamento de Serviços, Trânsito e Fiscalização - DSTF, no âmbito das suas competências, coordenar, fiscalizar, formular normas e legislação específica, orientar, executar e controlar as intervenções físicas e reguladoras relativas à mobilidade e acessibilidade às Pessoas Portadoras de mobilidade reduzida na rede viária, no sistema de transporte e em praças, bem como em próprios públicos e privados, até onde a lei permite e ampara.

§ 1º - Ao Departamento Municipal de Engenharia e Urbanismo - DEENG, cabe estudar e projetar obras relativas à mobilidade e acessibilidade das pessoas portadoras de mobilidade reduzida, e atuar subsidiariamente às competências do DSTF.

§ 2º - As organizações representativas das Pessoas Portadoras de Mobilidade reduzida terão legitimidade para acompanhar o cumprimento de requisitos definidos pelo DSTF e pelo DEENG. Devem ser utilizadas, como referência para a elaboração do cumprimento das ações orientadas à mobilidade e acesso das Pessoas Portadoras de Mobilidade Reduzida, as legislações federal, estadual e municipal vigentes.

Art. 14 - A Prefeitura da Estância Turística de Piraju deve, através de projeto de lei de execução orçamentária a ser encaminhado à Câmara Municipal, propor anualmente um Programa de Investimentos Específico prevendo a destinação de dotação orçamentária e metas para as adaptações, eliminações e supressões de barreiras arquitetônicas e urbanísticas na rede viária e no sistema de transporte e de prédios públicos municipais.

Parágrafo único – O programa e as metas que visam acessibilidade e mobilidade das pessoas portadoras de mobilidade reduzida na rede viária e no sistema de transporte deverão ser propostas pelas instituições envolvidas, com a coordenação do DSTF.

Art. 15 - A política setorial de transporte e mobilidade tem por prioridade as seguintes ações para o transporte coletivo:

I - dar preferência ao transporte coletivo, além do não motorizado, sempre que possível, principalmente nas vias de tráfego intenso através da instalação de sinalização apropriada, da restrição parcial ou total de estacionamento e da estipulação de mão única nas vias.

II - realizar estudo completo com pesquisas de satisfação dos usuários, dos itinerários das linhas de transporte coletivo de forma a atender todos os bairros do município.

III - possibilitar a abertura de linhas atendidas por micro ônibus ou vans, de forma oficial, nas áreas da cidade nas quais os números de usuários forem menores e ainda não servidos por outras linhas regulares.

IV - desenvolver estudos de sistemas de transporte coletivo no meio rural.

V - melhorar o Terminal Rodoviário, adequando o acesso ao trecho, implantando



Município da Estância Turística de Piraju

no local, pontos de ônibus cobertos, oferecendo comodidade aos usuários.

VI - elaborar Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, para a implantação de novos pontos e Terminais Urbanos, se necessários, a critério do Departamento de Serviços, Trânsito e Fiscalização;

VII – estudar a implantação de sistema de integração de transporte urbano, com tarifa única.

TÍTULO II - DOS OBJETIVOS E DIRETRIZES

Art. 16 - Esta Lei Complementar dispõe sobre a regulação do sistema viário do Município da Estância Turística de Piraju, visando os seguintes objetivos:

I- Induzir o desenvolvimento pleno das áreas urbanas do Município, através de uma compatibilização coerente entre circulação e zoneamento de uso e ocupação do solo, face da forte relação existente entre o ordenamento do sistema viário e o estabelecimento das condições adequadas ao desenvolvimento das diversas atividades no meio urbano;

II- adaptar a malha viária existente urbana e rural, para as melhorias das condições de circulação;

III - hierarquizar as vias urbanas, bem como programar soluções visando maior fluidez no tráfego de modo a assegurar segurança e conforto;

IV - eliminar pontos críticos de circulação, principalmente em locais de maior ocorrência de acidentes;

V - adequar os locais de concentração, acesso e circulação pública as pessoas portadoras de deficiências.

VI – adequar horários e trajetos do transporte público municipal de forma a garantir direitos essenciais relacionados ao bem estar, estudo, lazer e trabalho.

Parágrafo único - Os projetos de médio e grande porte que envolva construção de novos eixos viários, pontes, duplicação de vias ou de reestruturação viária urbana ou rural, deverão, quando exigido em Lei Estadual ou Federal, ser licenciados nos órgãos estaduais ou federais competentes e estará sujeitos a análise e aprovação do DER no caso de obras em rodovias de ligação regional.

Art. 17 - Constituem Programas de Mobilidade:

I - Programa de Transporte Coletivo que abrange as questões físicas, operacionais e tecnológicas ligadas ao transporte de média e baixa capacidade, bem como ao transporte seletivo, em suas diferentes modalidades;

II - Programa Viário que abrange os gravames, projetos e as obras de implementação da malha viária, inclusive das ciclovias e vias de pedestre;

III - Programa de Trânsito – potencialidades de engenharia de tráfego, detalhamento da malha viária básica do Município;

IV – Transporte de Cargas;

V – Transporte individual privado, taxi, uber ou outro meio de transporte que vier a ser criado.

Parágrafo único – Os programas descritos neste artigo serão legalmente regularizados e regulamentados, após a vigência desta Lei Complementar.

Art. 18 - A malha viária é o conjunto de vias do município, classificadas e hierarquizadas segundo critérios de funcionalidade e hierarquia definidas no Plano Diretor e suas leis correlatas.

Art. 19 - A política setorial de transporte e mobilidade tem por prioridade as seguintes ações para os estacionamentos nas áreas centrais:

I - Implementar um sistema de controle eficiente no estacionamento regulamentado denominado Zona Azul, Eletrônica ou não Eletrônica, visando disciplinar o trânsito de passagem na área central.

II - providenciar estudos quanto aos estacionamentos nas praças tombadas como



Município da Estância Turística de Piraju

Patrimônio Histórico, Paisagístico e Cultural, de forma a caracterizar os imóveis e o seu entorno objetivando a exploração turística, preservando a integridade dos bens tombados.

Art. 20 - A política setorial de transporte e mobilidade estabelece como prioridades as seguintes ações no que se refere a Moto Fretes, Moto Táxis, Táxis, Veículos de Transporte Escolar e de Aluguel:

- I - fiscalizar os serviços de Moto Táxi e de Moto Frete, de acordo com a legislação municipal;
- II – fiscalizar os serviços de táxi, de acordo com a legislação Municipal;
- III – fiscalizar os serviços de Veículos de Transporte Escolar, no que se refere às normas de segurança, através do Setor de Transporte Escolar do Município.

Art. 21 - A política setorial de transporte e mobilidade estabelece como prioridade a seguinte ação no que se refere às ciclo faixas: promover estudo técnico sobre a viabilidade de implantação de ciclovias que liguem as regiões Leste-Oeste e Norte-Sul, passando nas proximidades do centro da cidade, diminuindo a utilização de veículos automotores nas áreas centrais.

Art. 22 - A política setorial de transporte e mobilidade estabelece como prioridades as seguintes ações para a regulamentação no que se refere às solicitações de interrupção de vias para obras e eventos e restrições de trânsito:

I - restringir o trânsito de veículos pesados, no perímetro da Zona Azul no horário comercial (9h00 às 18h00, de segunda a sábado), incluindo-se nesta restrição os veículos oficiais, tais como coletores de lixo, excetuando-se apenas os veículos oficiais em situações de emergência.

II - restringir, sempre que possível, o trânsito de veículos pesados acima de 05 (cinco) toneladas nas áreas residenciais;

III - toda obra ou evento que possa interromper a livre circulação de veículos ou das linhas de transportes coletivo fica obrigado a obter permissão prévia do DSTF, devendo o interessado solicitar a interrupção, com antecedência mínima de 07 (sete) dias, através de requerimento protocolado junto ao DSTF, ficando ainda obrigado de sinalizar pela execução e manutenção da obra ou do evento;

IV – salvo em casos de emergência, a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via avisará a comunidade, por intermédio dos meios de comunicação social, com quarenta e oito horas de antecedência, de qualquer interdição da via, indicando-se os caminhos alternativos a serem utilizados;

V - criar taxa para o fechamento de vias, regulamentada por portaria do Departamento de Serviço, Trânsito e Fiscalização, cuja arrecadação será revertida para o Fundo a ser criado para o DSTF (Departamento de Serviço, Trânsito e Fiscalização), devendo os casos omissos e não definidos passar por deliberação do DSTF.

VI – Regularizar, estacionamento dos veículos de transporte coletivo escolar nas avenidas e ruas das escolas e no seu entorno, criando bolsões de estacionamento em terrenos públicos a serem determinados em conjunto pelo DSTF e DEENG.

Art. 23 - A política setorial de transporte e mobilidade tem por prioridade as seguintes ações quanto ao tratamento das vias públicas:

I – implantar, após estudo de viabilidade técnica e financeira, redes e galerias de águas pluviais atendendo, a princípio, ao projeto já existente de micro e macro drenagem do município.

II - implantar, após estudo de viabilidade técnica e financeira, infraestrutura viária com os seguintes itens: pavimentação, guias, sarjetas e galerias de águas pluviais nos locais ainda desprovidos desses melhoramentos.



Município da Estância Turística de Piraju

Art. 24 - A política setorial de transporte e mobilidade tem por prioridade as seguintes ações quanto ao Controle e Monitoramento de Tráfego:

I – habilitar profissional, funcionário público, para especialização em tráfego, a partir da publicação deste;

II – estudar a implantação de sistema integrado eletrônico, para controle e monitoramento de tráfego, prevendo monitoramento e sincronização de semáforos, lombadas eletrônicas e radares, precedida de campanhas educativas de trânsito.

Art. 25 - A política setorial de transporte e mobilidade tem por prioridade as seguintes ações quanto ao Departamento de Serviços, Trânsito e Fiscalização:

I - criar calendário permanente de Educação no Trânsito, em integração com outros Conselhos Municipais;

II - ampliar o trabalho que já é feito com as crianças, visando educar melhor os motoristas do futuro.

Art. 26 - Deverá o Executivo através do Departamento de Serviços, Trânsito e Fiscalização e do Conselho Municipal de Trânsito, realizar a revisão do Plano Municipal de Mobilidade Urbana no prazo máximo de 48 (quarenta e oito) meses a contar da aprovação e publicação desta Lei Complementar.

TÍTULO III - DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 27 - Considera-se sistema viário do município da Estância Turística de Piraju o conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articulada com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas, sendo consubstanciado nos Anexos I, II e III desta Lei.

CAPÍTULO I - DAS VIAS DE COMUNICAÇÃO

Art. 28 - É de competência do Poder Executivo, a classificação das vias propostas nos projetos de parcelamentos de solo, segundo as leis e exigências técnicas pertinentes.

Parágrafo único - Não se caracteriza como loteamento a execução de vias públicas de circulação – compreendendo abertura, prolongamento, modificação ou ampliação – efetivada pelo Município, de acordo com planos ou prioridades, com vistas a dar continuidade à sua malha viária.

Art. 29 - Para os efeitos de interpretação e aplicação desta Lei Complementar adotam-se os seguintes conceitos e definições:

I - ACESSIBILIDADE - consiste na facilidade de acesso e uso de ambientes, produtos e serviços por qualquer pessoa e em diferentes contextos;

II - ACESSO - é o dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre:

a)- logradouro público e propriedade privada;

b)- propriedade privada e áreas de uso comum em condomínio;

c)- logradouro público e espaço de uso comum em condomínio;

III - ACOSTAMENTO - é a parcela da área adjacente à faixa de rolamento, objetivando:

a)- permitir que veículos em início de processo de desgoverno retomem a direção correta;

b)- proporcionar aos veículos acidentados, com defeitos, ou cujos motoristas fiquem incapacitados de continuar dirigindo, um local seguro para serem estacionados fora da trajetória dos demais veículos;

c)- permitir o embarque e desembarque sem interrupção de fluxo de tráfego.



Município da Estância Turística de Piraju

- IV - ALINHAMENTO - é a linha divisória entre o terreno de propriedade particular e o logradouro público, incluindo calçada;
- V - ANEL VIÁRIO - via que se caracteriza por circundar a malha urbana, possibilitando o tráfego de veículos de passagem sem adentrar a área central da cidade;
- VI - CALÇADA ou PASSEIO PÚBLICO - parte do logradouro, normalmente segregada e em nível diferente, destinada ao trânsito de pedestres e de bicicletas quando este for dotado de ciclovia e a implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins, composta de faixa de circulação e faixa de serviço;
- VII - CANTEIRO - área ajardinada ou pavimentada situada no centro de uma via e que separa dois leitos carroçáveis;
- VIII - CANTEIRO CENTRAL - espaço compreendido entre os bordos internos das pistas de rolamento, objetivando separá-las física, operacional e esteticamente;
- IX - CICLOFAIXAS - parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica;
- X - CICLOVIAS - pista própria destinada à circulação de ciclos ou bicis ou seus equivalentes, não motorizados, separada fisicamente do tráfego comum;
- XI - CONFRONTANTE - área que fica na divisa ou frente a frente de outras áreas e do sistema viário;
- XII - CRUZAMENTOS - destinam-se a articular o sistema viário nas suas diversas vias, e se classificam em dois tipos:
- a)- cruzamento simples: São os cruzamentos em nível com, no máximo, duas vias que se interceptam, de preferência, ortogonalmente;
- b)- cruzamento rotulado: são cruzamentos de duas ou mais vias, feitos em nível com controle de fluxo sinalizado (Placas: PARE/VIA PREFERENCIAL), ou semáforos, conforme estudos de volume de fluxo.
- XIII - CUL-DE-SAC - espaço para retorno de veículos ao final de uma rua sem saída;
- XIV - ESTACIONAMENTO - é o espaço público ou privado destinado à guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação;
- XV - ESTRADAS VICINAIS - estradas principais de acesso às regiões de produção agrícola e demais atividades econômicas localizadas fora da zona urbana;
- XVI - ESTRADAS DE PENETRAÇÃO OU CORREDORES - vias secundárias de acesso a uma ou mais propriedades ou estabelecimentos;
- XVII - FAIXA DE CIRCULAÇÃO - parte da calçada destinada exclusivamente a livre circulação de pedestres;
- XVIII - FAIXA DE DOMÍNIO - superfície lindeira às rodovias e anel viário, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via e definidos pelo DER, nas rodovias, e pelo município, nas estradas municipais;
- XIX - FAIXA NON AEDIFICANDI - É área de terra onde é vedada à edificação de qualquer natureza, que não retira a propriedade nem impede que o proprietário a utilize para qualquer outro fim;
- XX - FAIXA DE ROLAMENTO ou FAIXA CARROÇÁVEL - cada uma das faixas que compõem a área destinada ao tráfego de veículos nas vias de circulação;
- XXI - FAIXA PARA TRAVESSIA DE PEDESTRE - sinalização transversal às pistas de rolamento de veículos, destinada a ordenar e indicar os deslocamentos dos pedestres para a travessia da via;
- XXII - FAIXA DE SERVIÇO - parte da calçada, preferencialmente permeável, adjacente ao meio-fio destinada à locação de mobiliários e equipamentos urbanos e de infraestrutura, vegetação, postes de sinalização, grelhas, rebaixo de meio fio para acesso de veículos aos imóveis, lixeiras, postes de iluminação e eletricidade, tampas de inspeção e outros correlatos;
- XXIII - GREIDE - é a linha reguladora de uma via, composta de uma sequência de retas com declividades permitidas, traçadas sobre o perfil longitudinal do terreno;



Município da Estância Turística de Piraju

- XXIV - ILHA - obstáculo físico, inserido na pista de rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção;
- XXV - IMPEDÂNCIA - elementos ou condições que possam interferir no fluxo de pedestres, tais como: mobiliário urbano, entradas de edificações e vitrines junto ao alinhamento, vegetação e postes de sinalização;
- XXVI - INTERSEÇÃO - todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação;
- XXVII - LARGURA DE UMA VIA - é a distância entre os alinhamentos da via;
- XXVIII - LOGRADOURO - espaço livre, destinado a circulação pública de veículos e de pedestres, reconhecido pela municipalidade, que lhe confere denominação oficial; são as ruas, travessas, becos, avenidas, praças e pontes;
- XXIX - LOGRADOURO PÚBLICO - área de uso comum ou especial da população, destinada exclusiva ou predominantemente à circulação;
- XXX - MEIO-FIO - é a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa o passeio da faixa de rolamento ou do acostamento;
- XXXI - MOBILIDADE URBANA - atributo das cidades no que se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, tanto por meios motorizados quanto não motorizados;
- XXXII - PAVIMENTAÇÃO - revestimento do solo, com material apropriado onde se pisa ou trafega;
- XXXIII - PISO TÁTIL - piso caracterizado pela diferenciação de textura em relação ao piso adjacente destinado a constituir alerta ou linha guia, perceptível por pessoas com deficiência visual;
- XXXIV - PROJECÇÃO DE ALARGAMENTO - projetos de alargamento de via para melhoria de circulação;
- XXXV - RAMPA - inclinação da superfície de piso, longitudinal ao sentido de caminamento;
- XXXVI - REMANESCENTE VIÁRIO - sobra de área do sistema viário;
- XXXVII - RODOVIA - estrada que converge para a malha urbana e permite conectar o município com outras cidades ou regiões;
- XXXVIII - ROTATÓRIA - tratamento viário que organiza a trajetória dos veículos e que induz a diminuição da velocidade em cruzamentos;
- XXXIX - ROTAS URBANAS DE CARGA - são vias, rodovias e anel viário inseridos na malha urbana para fins de circulação de veículos de carga;
- XL - SEPARADOR FÍSICO - elemento que delimita o uso de determinada área;
- XLI - SEÇÃO TRANSVERSAL FINAL - largura total da via incluindo pista de rolamento, calçadas, ciclovias e canteiros centrais;
- XLII - SISTEMA VIÁRIO - conjunto de vias de forma hierarquizada e articulada;
- XLIII - TRINCHEIRA - obra de construção civil destinada a servir de passagem sob um determinado local;
- XLIV - VIA - superfície para onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central;
- XLV - VIA ARTERIAL - via caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, permitem ligações intraurbanas, com média ou alta fluidez de tráfego, baixa acessibilidade, apresentando restrita integração com o uso e ocupação do solo e são próprias para operação de sistemas de transporte de alta capacidade de transporte coletivo, segregado do tráfego geral e de cargas, com acessibilidade aos lotes lindeiros e as vias locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade;
- XLVI - VIA COLETORA - via que coleta e distribui o tráfego oriundo de vias locais e arteriais, apresentando equilíbrio entre fluidez de tráfego e acessibilidade, possibilitando sua integração com o uso e ocupação do solo e são próprias para a operação de sistemas de transporte coletivo, compartilhado com o tráfego geral e de transporte seletivo, preferencialmente, de cada bairro;
- XLVII - VIAS DE CIRCULAÇÃO - espaço destinado à circulação de veículos e pedestres;



Município da Estância Turística de Piraju

XLVIII - VIAS PARA PEDESTRES - logradouros públicos com características infraestruturas e paisagísticas próprias de espaços abertos exclusivos para pedestres, permitindo a circulação de veículos com acesso controlado, quando necessário;

IL - VIAS SECUNDÁRIAS - ligações entre vias locais, exclusivas ou não para pedestres;

L - VIA DE SERVIÇO - via destinada ao trânsito de veículos de cargas na distribuição de mercadorias e produtos;

LI - VIAS DE TRÂNSIÇÃO – estabelecem a ligação entre o sistema rodoviário interurbano e o sistema viário urbano, apresentando altos níveis de fluidez de tráfego, baixa acessibilidade, apresentando restrita integração com o uso e ocupação do solo e são próprias para a operação de sistemas de transporte de alta capacidade;

LII - VIA ESTRUTURAL - via que constitui a ossatura principal do Sistema Viário, dando suporte ao transporte coletivo urbano;

LIII - VIAS LOCAIS - promovem a distribuição do tráfego local, apresentando baixa fluidez de tráfego, alta acessibilidade, caracterizando-se pela intensa integração com o uso e ocupação do solo;

LIV - VIA MARGINAL - via implantada às margens das rodovias, anel viário, ferrovias, cursos d'água, permitindo a circulação e acesso as edificações lindeiras, sem prejudicar a fluidez e segurança das rodovias;

LV - VIA PÚBLICA - via de circulação, de uso público, aceita, declarada ou reconhecida como oficial pela Prefeitura;

LVI - VIADUTO - obra de construção civil destina a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior.

Parágrafo único. Para efeito de complementação, serão consideradas as definições e conceitos das Leis do Plano Diretor e de Parcelamento e Uso do Solo da Estância Turística de Piraju.

Art. 30 - Sem prejuízo de outras disposições desta Lei Complementar, a largura das vias de comunicação, sua divisão em faixas de rolamento e passeio, e demais especificações técnicas, deverão obedecer aos padrões estabelecidos na Lei de Parcelamento e Uso do Solo da Estância Turística de Piraju.

Art. 31 - Os parcelamentos situados ao longo de estradas estaduais ou municipais deverão conter vias locais com largura mínima de 14,00 m (quatorze metros), paralelas e contíguas à faixa não edificada das referidas estradas.

Parágrafo único - Será obrigatória a reserva de faixa não edificada com largura mínima de 15 m (quinze metros), ao longo das rodovias, adutoras e linhas de transmissão de energia elétrica.

Art. 32 - O Órgão Técnico de Engenharia e Planejamento Urbano do Município poderá determinar, em vista das necessidades e no interesse público, a previsão de continuidade da via projetada e alças de acesso, devendo a construção destas, estar de acordo com as normas e padrões dos órgãos competentes.

CAPÍTULO II - DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS

Art. 33 - A hierarquia viária é estabelecida em função da capacidade de tráfego, da integração com a mobilidade e malha urbana e da compatibilidade com os usos estabelecidos pela Lei de Uso e Ocupação do Solo do Município da Estância Turística de Piraju.

Art. 34 - O Sistema Viário do Município divide-se em urbano e rural, estruturado de acordo com a seguinte hierarquia viária:

I - Sistema Viário Urbano:

a)- Rodovias e Anel Viário;

b)- Via Estrutural;

c)- Via Arterial;



Município da Estância Turística de Piraju

- d)- Via de Transposição;
- e)- Via Principal;
- f)- Via Local;
- g)- Via Marginal;
- h)- Ciclovia ou Ciclo faixa;
- i)- Via de Pedestre;
- j)- Via de Serviço;
- k)- Rotas Urbanas de Carga (RUC).

II - Sistema Viário Rural:

- a)- Rodovias Estadual e Municipal;
- b)- Anel Viário;
- c)- Estrada Alimentadora ou Vicinal;
- d)- Estrada de Penetração ou Corredor.

Parágrafo único - A estrutura hierárquica acima definida está representada nos mapas da área urbana no Anexo I, e da área rural no Anexo II, constantes desta Lei.

CAPÍTULO III - DA HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 35 - As vias do Sistema Viário são classificadas, segundo a natureza da sua circulação e do zoneamento do uso do solo, como segue:

I - RODOVIAS DE LIGAÇÃO REGIONAL - compreendendo aquelas de responsabilidade da União ou do Estado, com a função de interligação com os municípios vizinhos;

II - VIAS DE ESTRUTURAÇÃO MUNICIPAL – são as que, no interior do Município, estruturam o sistema de orientação dos principais fluxos de carga com a função de interligação das diversas partes do território, bem como a comunidades rurais e a outros municípios. São classificadas, na área rural, como Principais e Secundárias; sendo as Principais, as que interligam a sede do município aos bairros rurais, e as Secundárias, as que interligam propriedades rurais as estradas principais;

III - VIAS ARTERIAIS - são vias que tem a finalidade de canalizar o tráfego de um ponto a outro dentro da área urbana, e se constituem como vias estruturantes da área urbana. Tais vias alimentam e coletam o tráfego das vias Coletoras e Locais;

IV - VIAS PRINCIPAIS - são as que coletam o tráfego das vias locais e encaminham-no às de maior fluxo (Arteriais);

V - VIAS LOCAIS - caracterizadas pelo baixo volume de tráfego e pela função prioritária de acesso as propriedades e aos lotes;

VI - VIAS MARGINAIS - são vias auxiliares de uma via arterial, adjacentes, geralmente paralelas, que margeiam e permitem acesso aos lotes lindeiros, possibilitando à limitação de acesso à via principal.

CAPÍTULO IV - DAS FAIXAS DE DOMÍNIO E SEÇÃO TRANSVERSAL MÍNIMAS

Art. 36 - As vias, conforme suas classificações deverão obedecer as seguintes faixas de domínio e seção transversais finais mínimas:

I - Rodovias Municipais ou Vicinais:

- a)- faixa de domínio com largura mínima de 5,00 m (cinco metros) de cada lado;
- b)- pista de rolamento com largura mínima de 6,00 m (seis metros);

II – Vias Principais: seção transversal final de, no mínimo, 14,00 m (quatorze metros);

III – Vias Locais: seção transversal final de, no mínimo, 12,00 m (doze metros);

IV - Vias Marginais - seção transversal final de, no mínimo, 20,00 m (vinte metros);

V - Ciclovias: mínimo de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) para sentido bidirecional e 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) para sentido unidirecional.



Município da Estância Turística de Piraju

§1º - As vias, quando inseridas em regiões da cidade, já consolidadas poderão permanecer ou ter a seção transversal final alterada a critério do órgão municipal responsável pelo planejamento urbano.

§2º - O perfil das seções transversais finais das vias consta do Anexo III desta Lei Complementar.

Art. 37 - Nos loteamentos destinados exclusivamente a fins industriais, as vias principais industriais de acesso aos lotes deverão ter seção transversal mínima de 21,00 m (vinte e um metros), conforme Anexo III desta Lei Complementar.

Paragrafo Único - As vias locais industriais de acesso aos lotes deverão ter seção transversal mínima de 14,00 m (quatorze metros), conforme Anexo III desta Lei Complementar.

Art. 38 - Nos condomínios para fins residenciais, as vias internas deverão ter seção transversal final mínima de 12,00 m (doze metros), conforme Anexo III desta Lei Complementar.

TÍTULO IV - DAS DISPOSIÇÕES TÉCNICAS

Art. 39 - O planejamento da rede cicloviária do município ficará a critério dos órgãos responsáveis pelo planejamento urbano, trânsito e transportes.

Art. 40 - A localização das aberturas para retornos em canteiros centrais de vias deverão ter a aprovação do órgão responsável pelo trânsito e transportes.

Art. 41 - As interseções das vias nos novos loteamentos devem, sempre que possível, formar ângulos entre 80° (oitenta graus) e 100° (cem graus).

Parágrafo único - Os casos em que as características topográficas do local implicar em algumas interseções com angulação inferior ou superior aos limites estabelecidos no caput, dependerão de avaliação e aprovação do órgão municipal responsável pelo planejamento urbano.

Art. 42 - Os acessos de entrada e saída de veículos em lotes de esquina deverão estar localizados a uma distância mínima de 5,00 m (cinco metros), a partir do alinhamento do lote com a calçada lateral.

Parágrafo único - Nos lotes de esquina, os acessos de entrada e saída de veículos deverão estar dispostos separadamente em uma testada ou limitados a um acesso por testada.

Art. 43 - O rebaixamento de meios-fios, para acesso de entrada e saída de veículos, poderá ser de até 50% (cinquenta por cento) da testada do lote, desde que cada rebaixamento não ultrapasse 5,00 m (cinco metros).

Parágrafo único - Quando houver mais de um rebaixamento, a distância mínima entre eles será de 5,00 m (cinco metros), sendo que as medidas acima já contemplam 0,50 cm (cinquenta centímetros) de cada lado para inclinação do meio-fio.

TÍTULO V - DAS AÇÕES ESTRATÉGICAS

Art. 44 - O DEENG em conjunto com o DSTF, deverão definir a priorização das ações estratégicas a ser adotadas na rede viária e no sistema de transporte, para a Mobilidade e Acessibilidade das Pessoas Portadoras de Mobilidade Reduzida.

Art. 45 - Como forma de garantir acessibilidade, ocupação física e a circulação de Pessoas Portadoras de Mobilidade Reduzida na rede viária e no sistema de transporte, ficam instituídas, para definição das ações estratégicas, as seguintes diretrizes:



Município da Estância Turística de Piraju

I – Garantia da acessibilidade, ocupação física e circulação nas edificações e nos equipamentos públicos e privados, novos ou existentes da rede viária e do sistema de transporte público;

II – Garantia da mobilidade, acessibilidade e circulação autônoma no Sistema Integrado de Transportes Públicos.

III – Adequação gradativa do acesso aos veículos de transporte coletivo público municipais e terceirizados conforme estabelecido no artigo 38 do Decreto Federal 5.296/2004, demais leis federais complementadas por lei municipal.

IV – Viabilização dos serviços adequados de transporte público para atendimento com segurança e conforto das necessidades desses usuários;

V – Instituição de programas de implantação e fiscalização da aplicação de normas de construção, recuperação e ocupação da rede viária para o deslocamento a pé, que garantam as condições de acessibilidade, ocupação física e circulação com segurança, seguridade e conforto;

VI – Estabelecer, implantar e fiscalizar a aplicação de normas de remoção de barreiras e de obstáculos nas vias públicas e no acesso ao transporte público;

VII – Participar da elaboração, revisão e aprovação de normas de instalação de equipamentos e mobiliário urbano que sejam afetos à rede viária e ao sistema de transporte;

VIII – Estabelecer a regulamentação para circulação, parada e estacionamento de veículos e implantar a respectiva sinalização de trânsito, compatível com a segurança e as necessidades da circulação e acessibilidade desses usuários;

IX – Garantir nos espaços públicos e privados dos polos geradores de viagens de médio e grande porte, analisados pelo DEENG, medidas e dispositivos de acesso, ocupação física e circulação;

X – Ampliar os canais de informação, comunicação e de participação da comunidade, devidamente adequados a todos os tipos de deficiência.

Art. 46 - Os serviços de transporte público poderão ser prestados diretamente pelo poder público ou por terceiros, através de concessão ou contratação segundo legislação específica.

Art. 47 – A Política de Mobilidade e Acessibilidade de Pessoas com Mobilidade Reduzida deve também prever as atividades de capacitação dos trabalhadores que têm contato com o público e dos servidores públicos que exercem atividades de planejamento, projetos e operações do sistema viário e de transportes, com o objetivo de permitir melhor entendimento das especificidades dos Portadores de Mobilidade Reduzida, bem como adquirir instrumental que permita a comunicação e o melhor atendimento a esses usuários.

Art. 48 – O DSTF deverá desenvolver atividades educativas relativas à mobilidade e à acessibilidade das Pessoas Portadoras de Mobilidade Reduzida na rede viária e ao sistema de transporte.

Art. 49 - O disposto neste Plano Municipal deverá ser observado nos seguintes casos:

I - para aprovação de projetos de natureza arquitetônica, urbanística, paisagística ou de transporte, bem como na execução de qualquer tipo de obra, seja ela permanente ou temporária, quando a mesma tiver como objetivo a utilização pública e coletiva de espaços externos e internos;

II - para aprovação de projetos de sinalização e comunicação, nos espaços internos e externos de utilização pública e coletiva;

III - na outorga de concessão, permissão, autorização ou habilitação para prestação de serviço público municipal; e,

IV - para aprovação de projetos de natureza arquitetônica, urbanística, paisagística ou de transporte, com destinação pública, frutos de convênio, contrato, acordo ou termo similar.



Município da Estância Turística de Piraju

TÍTULO VI - DO SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTE

Art. 50 - O Sistema Municipal de Transporte compreende os seguintes elementos:

- I - veículos de transporte coletivo rodoviário;
- II - estações, terminais, pontos de parada e seus entornos;
- III - rotas de acesso;
- IV - bilheterias e plataformas;
- V - estacionamentos e áreas de embarque e desembarque;
- VI - polos geradores de tráfego;
- VII - equipamentos e mobiliário da infraestrutura básica de transporte; e,
- VIII - veículos de transporte individual;
- IX - ciclovias.

Art. 51 - O Sistema Municipal de Transporte deve atender às seguintes diretrizes:

- I - regulação dos serviços de transporte público com a adoção de um modelo que exija, nos processos de concessão, permissão ou autorização, o cumprimento das normas e critérios de acessibilidade;
- II - adaptação da infraestrutura da rede de transporte público para garantir acessibilidade arquitetônica e comunicacional;
- III - integração dos modos de transporte coletivo, complementarmente ao desenvolvimento de rotas alternativas acessíveis; e,
- IV - capacitação continuada de condutores, cobradores e demais profissionais do Sistema Municipal de Transporte Público, com orientação para o atendimento adequado à pessoa com deficiência e mobilidade reduzida.

Art. 52 - O Sistema Municipal de Transporte deve compreender projetos e ações que tenham como referência os princípios do Desenho Universal, a legislação federal e as normas técnicas de acessibilidade vigentes.

Art. 53 - Na construção, ampliação ou reforma de rotas acessíveis, deverá ser considerado, na formulação dos projetos, a implantação de elementos que permitam a interligação das vias com os sistemas de transporte existentes, de forma a permitir o uso, com segurança e autonomia, pelas pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

Art. 54 - Os semáforos de pedestres localizados nas vias públicas deverão estar equipados com mecanismo que forneça orientação para a travessia segura das pessoas com deficiência visual nos locais onde a periculosidade da via assim exija, ou mediante solicitação dos munícipes e iluminação em cima das faixas de pedestres, aumentando a segurança dos mesmos.

Art. 55 - As empresas concessionárias, permissionárias e os órgãos públicos municipais responsáveis pela administração do Sistema Municipal de Transporte, de acordo com suas atribuições legais, deverão garantir trajetos e horários adequados aos diversos grupos de usuários, notadamente idosos, estudantes e pessoas com mobilidade reduzida.

Art. 56 - O Poder Executivo Municipal desenvolverá, no prazo de dois anos, programas de incentivo e metas para a adaptação de veículos e serviços pelo setor privado de transporte, visando o melhor atendimento à pessoa com deficiência e mobilidade reduzida.

Parágrafo único - A fiscalização do cumprimento das metas de adaptação de veículos e serviços prestados pelo setor privado de transporte ficará a cargo do DSTF, devendo ser observados os princípios do Desenho Universal, a legislação e as normas técnicas de acessibilidade vigentes.



Município da Estância Turística de Piraju

CAPÍTULO I - DAS GARAGENS E ESTACIONAMENTO

Art. 57 - As garagens e estacionamentos são, respectivamente, edificações e áreas cobertas ou descobertas destinadas à guarda de veículos.

§ 1º - Garagens e estacionamentos comerciais são os prédios e áreas destinadas predominantemente à prestação de serviços de guarda de veículos, sem prejuízo dos serviços afins.

§ 2º - Garagens e estacionamentos gerais são prédios e áreas destinadas à guarda de veículos, tais como lotação, micro-ônibus e ônibus.

§ 3º - Nas edificações multifamiliares, de comércio, serviço e de atividades especiais, as garagens e estacionamentos são os espaços destinados à guarda de veículos com função complementar à atividade.

§ 4º - Excetuando-se os prédios residenciais, todas as garagens e estacionamentos, incluindo estacionamentos em via pública, deverão prever espaços com localização privilegiada para veículos automotores de pessoas com deficiência física.

Art. 58 - É proibido o estacionamento de tratores e máquinas, veículos de cargas, e de transporte coletivo em vias públicas.

Parágrafo único – Somente será permitido o estacionamento durante o tempo necessário a carga e descarga, ao embarque e desembarque de passageiro, e tão somente em horários e locais definidos e demarcados pelo órgão competente.

TÍTULO VII - DO DIMENSIONAMENTO DAS VIAS

Art. 59 - As vias públicas deverão ser dimensionadas tendo como parâmetros os seguintes elementos (ver Anexos I, II e III):

- I - faixa de rolamento para veículos;
- II - faixa de estacionamento/acostamento para veículos;
- III - ciclovia unidirecional com, no mínimo, 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) ou ciclovia bidirecional com, no mínimo, 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros);
- IV - passeio para pedestre, para o perímetro urbano.

Art. 60 - As Vias de Estruturação Municipais Principais deverão comportar as dimensões estabelecidas na legislação em vigor, com no mínimo, 12,00 m (doze metros), contendo (ver Anexo III):

- I – 2 (duas) faixas de rolamento para veículos de carga de, no mínimo, 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros) cada;
- II – 2 (duas) faixas de no mínimo 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) cada, de acostamento;
- III – 2 (duas) faixas de no mínimo 1,00 m (um metro) cada, de sarjeta para escoamento de águas pluviais;
- IV - faixa *non aedificandi* de 16,00 m (dezesesseis metros) a partir da margem, nos dois lados da via, podendo o produtor utilizar esta área especificamente para o plantio de cultura semi-perene.

Art. 61 - As Vias de Estruturação Municipais Secundárias deverão comportar, no mínimo, 9,00 m (nove metros), contendo (ver Anexo III):

- I – 2 (duas) faixas de rolamento para veículos de carga de, no mínimo, 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros) cada;
- II – 2 (duas) faixas de no mínimo 1,00 m (um metro) cada, de sarjeta para escoamento de Águas pluviais;



Município da Estância Turística de Piraju

III - faixa *non aedificandi* de 12,00 m (doze metros) a partir da margem, nos dois lados da via, podendo o produtor utilizar esta área especificamente para o plantio de cultura semiperene.

Art. 62 - As Vias Arteriais deverão comportar, no mínimo, 21,00 m (vinte e um metros), contendo (ver Anexo III):

I - 2 (duas) faixas de rolamento para veículos de, no mínimo, 4,00 m (quatro metros) cada;

II - 2 (duas) faixas para estacionamento de veículos de, no mínimo, 2,75 m (dois metros e setenta e cinco centímetros) cada;

III - 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 3,00 m (três metros) cada;

IV - canteiro central de, no mínimo, 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros).

Art. 63 - As Vias Principais deverão comportar no mínimo 14,00 m (quatorze metros), contendo (ver Anexo III):

I - 2 (duas) faixas de rolamento para veículos de, no mínimo, 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) cada;

II - 2 (duas) faixas de estacionamento para veículos de, no mínimo, 2,00 m (dois metros) cada;

III - 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) cada.

Art. 64 - As Vias Locais deverão possuir, no mínimo, 12,00 m (doze metros), contendo (ver Anexo III):

I - 1 (uma) faixa de rolamento para veículos de, no mínimo, 5,00 m (três metros);

II - 2 (duas) faixas de estacionamento para veículos de, no mínimo, 2,00 m (dois metros);

III - 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) cada.

Art. 65 - As Vias Marginais deverão possuir, no mínimo, 15,00 m (quinze metros), contendo (ver Anexo III):

I - 2 (duas) faixas de rolamento para veículos de, no mínimo 3,00 m (três metros) cada;

II - 1 (uma) faixa para estacionamento de veículos de, no mínimo, 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros), no lado das edificações;

III - 1 (uma) ciclovia bidirecional, para fluxo nos dois sentidos, com, no mínimo, 3,00 m (três metros) incluindo o separador de pistas de 0,50 m (cinquenta centímetros) de largura, no lado das edificações;

IV - 1 (um) passeio para pedestres de, no mínimo, 3,00 m (três metros) no lado das edificações;

V - 1 (um) separador de pistas com 0,50 m (cinquenta centímetros) de largura, no lado da rodovia.

Art. 66 - Nos terrenos lindeiros as vias que constituem o sistema rodoviário estadual ou federal será obrigatória à reserva de uma faixa "*non aedificandi*" de 15,00 m (quinze metros) conforme a Lei Federal n.º. 6.766/79 para a implantação de via marginal. A via marginal poderá ter dimensão maior do que a faixa *non aedificandi* desde que respeitadas às dimensões, a hierarquia e os demais critérios estabelecidos na Lei do Sistema Viário do Município.

Art. 67 - Quando do licenciamento ou da expedição de alvará para o funcionamento de atividades ou execução de obras é obrigatório à reserva de faixa para o alargamento previsto na faixa de domínio.



Município da Estância Turística de Piraju

Art. 68 - As ruas dos novos loteamentos deverão observar as diretrizes viárias e continuidade das vias existentes, devendo ter dimensionamento adequado às funções a que se destinam, de acordo com o Plano Diretor Municipal e suas leis complementares.

TÍTULO VIII - DA ADEQUAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 69 – Toda a sinalização de interesse do usuário deve ser prestada também às Pessoas Portadoras de Mobilidade Reduzida, na forma adequada ao seu entendimento.

Art. 70 – As condições estabelecidas pelas normas devem ser aplicadas nas edificações do sistema de transporte municipal existentes, através de adaptações das construções, se necessárias.

Parágrafo único – Durante a realização de obras e atividades de manutenção e conservação, devem ser adotadas medidas que preservem as condições de acessibilidade, ocupação física e circulação das Pessoas Portadoras de Mobilidade Reduzida.

TÍTULO IX - DA CIRCULAÇÃO E SINALIZAÇÃO VIÁRIA

Art. 71 - A determinação das vias preferenciais, no sentido dos fluxos da organização e das limitações de tráfego, deverá obedecer às diretrizes estabelecidas na presente Lei Complementar.

Art. 72 - Caberá ao Poder Público Municipal o disciplinamento do uso das vias de circulação no que concerne:

I - ao estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga e descarga e estacionamento de veículos;

II - ao estabelecimento de rotas especiais para veículos de carga e de produtos perigosos;

III - a adequação dos passeios para pedestres onde estão localizados os serviços públicos como escolas, terminal rodoviário, casa da cultura e outros, de acordo com as normas de acessibilidade universal, em especial as diretrizes formuladas pelo Decreto Federal n.º. 5.296/04, que regulamenta as Leis Federais de Acessibilidade n.º. 10.048/2000 e n.º. 10.098/2000 e, posteriormente, adequação de todos os passeios do perímetro urbano que não se enquadrem nas normas citadas, desde que haja viabilidade técnica e financeira para isso.

Parágrafo único - A implantação de atividades afins e correlatas às referidas no caput do artigo poderão ser realizadas em conjunto com Órgãos de outras esferas governamentais.

Art. 73 - O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer as Normas Técnicas Específicas pela ABNT.

TÍTULO X - DOS PASSEIOS E ARBORIZAÇÃO

Art. 74 - Os passeios, sempre que possível tecnicamente, devem ser contínuos e não possuir degraus, rebaixamentos, buracos ou obstáculos que prejudiquem a circulação de pedestres.

Parágrafo Único - A manutenção dos passeios será de responsabilidade dos proprietários dos lotes, cabendo ao Executivo Municipal efetuar a fiscalização de acordo com o Código de Obras e demais legislação vigente, além de exigir a sua adequação em conformidade com o estabelecido neste artigo.

Art. 75 - Nas esquinas, sempre que possível técnica e financeiramente, deverá ser executada rampa para portador de necessidades especiais, conforme as normas especificadas pela NBR9050 da ABNT.

Parágrafo único. – As atuais rampas deverão ser verificadas quanto a instalação apropriada dentro de até 180 (cento e oitenta) dias.



Município da Estância Turística de Piraju

Art. 76 - A arborização urbana, importante pelo sombreamento de proteção ao portador de necessidades especiais, seguirá lei específica municipal de Arborização do Município.

§ 1º - Os passeios sem arborização receberão novas mudas de acordo com o Plano de Arborização Urbana ou do Departamento Municipal de Agricultura e Meio Ambiente, que definirá, no prazo de doze meses, as espécies adequadas para o local.

§ 2º - Os responsáveis pelo plantio das árvores nas calçadas têm a obrigatoriedade de mantê-las por, pelo menos 12 meses após o habite-se, sob pena de multa de 10,00 (dez) UFESP e plantio da muda.

TÍTULO XI - DAS CALÇADAS

Art. 77 - As Calçadas Públicas serão compostas de faixa de circulação, faixa permeável e faixa de serviço.

Art. 78 - A faixa de circulação destina-se exclusivamente ao trânsito de pedestres, não podendo ser atribuído outro uso, mesmo que temporário, e deverá ter inclinação transversal máxima de 2% (dois por cento), ter permanente manutenção, superfície regular, firme, estável e antiderrapante, sob qualquer condição, e deverá evitar trepidação que prejudique a livre circulação.

§ 1º - Consideram-se materiais adequados para acabamento de faixas de circulação:

- a)- cimentado áspero;
- b)- cimentado estampado;
- c)- ladrilho hidráulico;
- d)- bloco intertravado;
- e)- placa pré-moldada de concreto,

§ 2º - Quando o acabamento for executado por assentamento de peças com existência de juntas, como blocos intertravados, placas de concreto, ou quando o processo executivo necessitar ou se caracterizar por ranhura ou sulcos na superfície, como concreto estampado, as juntas, ranhuras ou sulcos não poderão ter espessuras e profundidades superiores a 5 mm (cinco milímetros).

§ 3º - A faixa de circulação deve ser completamente desobstruída e isenta de interferências, tais como vegetação, mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura urbanos aflorados (postes, armários de equipamentos, e outros), orlas de árvores e jardineiras, rebaixamentos para acesso de veículos, bem com a qualquer outro tipo de interferência ou obstáculo que reduza a largura da faixa livre;

§ 4º - É vedada a pintura resinada da faixa de circulação.

Art. 79 - A faixa de serviço, conforme sua definição deverá ser contígua ao meio-fio para uso específico de infraestrutura, instalação de mobiliário urbano e arborização, podendo ser permeável.

Art. 80 - No planejamento e execução das calçadas de equipamentos públicos, de Vias Estruturais e Arteriais, deverão ser cumpridas as exigências dispostas nesta Lei e na Norma Brasileira de Acessibilidade NBR 9050/2004 ou norma posterior que lhe altere.

§ 1º - Incluem-se na condição estabelecida no caput:

I - a construção de calçadas para circulação de pedestres tendo faixas recobertas com pisos táteis como diferenciados com indicação de piso alerta e piso guia para deficientes visuais.

II - as faixas de travessia em segurança devem atender obrigatoriamente a norma técnica de acessibilidade NBR 9050/2004 ou posterior que lhe altere, e vir seguidas de rampas contínuas.

Art. 81 - É vedada a abertura de portas, portões e grades, com ocupação parcial ou total da calçada, independente da forma de acionamento.



Município da Estância Turística de Piraju

§ 1º - Os portões com abertura basculante instalados no alinhamento das divisas com as vias públicas somente poderão ter abertura com a sua aresta inferior basculando para dentro.

§ 2º - Somente será permitido portão com abertura para fora quando a projeção do portão aberto estiver totalmente dentro do limite do lote.

§ 3º - A altura mínima da parte projetada sobre a calçada é de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros).

Art. 82 - Nos empreendimentos caracterizados como condomínios ou loteamentos de acesso controlado, as calçadas das vias de acesso ao empreendimento deverão ser contínuas, inclusive naquelas onde forem implantados os acessos de veículos.

Parágrafo único - Nestes casos, o rebaixamento da calçada pública para acesso de veículos deverá ser implantado tanto na faixa de serviço quanto no alinhamento do imóvel, na parte interna do lote.

Art. 83 - A implantação do rebaixamento de meio-fio e execução de rampa de acesso de veículos somente será permitida dentro da faixa de serviço.

Parágrafo único - Para estabelecimentos de grande porte e com fluxo intenso de entrada e saída de veículos motorizados, como postos de abastecimento de combustíveis, supermercados, shopping-centers, garagem e edifícios-garagem, deverão ser apresentados projeto de circulação de veículos e pedestres, com a indicação dos locais de acesso de pedestres separado dos acessos de veículos, locais de entrada e saída, sinalização vertical e horizontal e sinalização de luzes intermitentes no alinhamento do imóvel, devendo ser aprovado pelos órgãos responsáveis pelo planejamento urbano e trânsito e transportes.

Art. 84 - Toda obra, licenciada ou não, que no decorrer de sua execução apresentar irregularidades ou infringir as disposições deste capítulo, estará sujeita as penalidades previstas no Código de Obras Municipal vigente.

§ 1º - Para garantir o estabelecido no caput deste artigo, poderá ser modificado o formato original da calçada, sendo analisados especificamente os casos de intervenção em locais pertencentes ao patrimônio histórico e cultural.

§ 2º - O material para pavimentação reforma ou ampliação de calçadas deverá permitir uma superfície antiderrapante, com características mecânicas de resistência, nivelamento uniforme e que propicie sua fácil substituição e manutenção.

§ 3º - As grelhas e juntas de dilatação dos passeios devem estar, preferencialmente, fora do alcance do fluxo principal de circulação.

§ 4º - Em rotas acessíveis, quando instaladas transversalmente, as grelhas e juntas de dilatação não devem ter espessura maior do que 15 mm (quinze milímetros).

Art. 85 - Caberá ao Departamento de Engenharia - DEENG definir o modelo de calçada a ser utilizados nos passeios e vias públicas municipais, tendo em vista os critérios técnicos de acessibilidade.

Art. 86 - A responsabilidade pela adaptação e manutenção permanente das calçadas e dos passeios em praças, parques, largos, orlas, vias estruturais e demais espaços públicos será do Poder Executivo Municipal.

Art. 87 - O Poder Executivo Municipal criará, no prazo de quatro anos, um programa prioritário estabelecendo rotas estratégicas, que abranjam serviços básicos, como escolas, hospitais, bancos, correios, paradas de embarque e desembarque de passageiros, as quais terão prioridade no redesenho de suas calçadas.

TÍTULO XII - DAS EDIFICAÇÕES

Art. 88 - As edificações de uso público ou coletivo deverão disponibilizar infraestrutura que



Município da Estância Turística de Piraju

permita o acesso e a circulação das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, inclusive em seu entorno, tendo como referência os critérios arquitetônicos e urbanísticos previstos na norma ABNT NBR 9050 e suas normas complementares.

Art. 89 - A contratação de obras e serviços para construção reforma ou ampliação de edificações de uso público deverá seguir as seguintes diretrizes:

I - elaboração de editais de licitação que adotem como requisito fundamental para realização de obras e serviços o cumprimento dos critérios técnicos de acessibilidade arquitetônica e urbanística;

II - acompanhamento das obras e serviços contratados pelo Departamento de Engenharia - DEENG, que atuará em articulação com os demais Departamentos Municipais.

Art. 90 - Para a emissão de certificado de conclusão de qualquer projeto arquitetônico ou urbanístico, de uso coletivo, dentro dos limites do município, deverá ser observado e validado o atendimento aos requisitos de acessibilidade previstos na legislação e nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

Art. 91 - Os teatros, cinemas, auditórios, estádios, ginásios de esporte, casas de espetáculos, restaurantes, hotéis e demais estabelecimentos comerciais e de uso coletivo deverão apresentar as condições básicas de acessibilidade exigidas pela legislação vigente e descritas nas normas técnicas, em especial a da ABNT NBR 9050 e suas referências complementares.

Parágrafo único - Caberá ao Departamento de Engenharia DEENG, a fiscalização dos locais descritos nesse artigo, emitindo parecer técnico com detalhamento dos pontos a serem aperfeiçoados.

Art. 92 - Os projetos referentes às reformas ou intervenções em edificações de uso público ou coletivo, que modifiquem a condição de acessibilidade de seu entorno, deverão passar por aprovação do Departamento de Engenharia e Urbanismo, que atuará juntamente com o acompanhamento de responsável pelo projeto, devendo as adaptações ser analisadas e validadas por equipe técnica.

Art. 93 - Nos espaços externos de acesso às edificações de uso público ou coletivo, é obrigatória a existência de equipamentos de sinalização para a adequada orientação das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, instaladas de acordo com as especificações técnicas da ABNT e demais referências normativas de acessibilidade.

TÍTULO XIII - DOS EQUIPAMENTOS E MOBILIÁRIO URBANO.

Art. 94 - Em qualquer obra de construção, ampliação ou reforma de vias, praças, logradouros, parques e demais espaços de uso público, o Poder Executivo Municipal e as empresas concessionárias municipais responsáveis pela execução deverão garantir o livre trânsito e a circulação segura de todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência e mobilidade reduzida, tendo como referência as normas técnicas da ABNT, em especial a NBR 9050 e demais referências normativas de acessibilidade.

Art. 95 - A instalação de equipamentos e mobiliário urbano, sejam eles temporários ou permanentes, deverá seguir critérios de posicionamento que levem em conta o seu tamanho e impacto na circulação pelo passeio público, visando não interferir na faixa livre acessível, conforme normas da ABNT e das demais referências normativas vigentes.

§1º - Incluem-se nas condições estabelecidas no caput:

I - marquises, toldos, placas e demais elementos de sinalização, postes de energia e iluminação, hidrantes;

II - os telefones públicos e os terminais de autoatendimento de produtos e



Município da Estância Turística de Piraju

serviços;

III - lixeiras, caixas de correio, bancos, dispositivos de sinalização e controle de trânsito, abrigos de ônibus;

IV - botoeiras, comandos e outros sistemas de acionamento de equipamentos e mobiliário urbano;

V - as espécies vegetais que possuam projeção sobre a faixa livre destinada à circulação de pedestres.

§ 2º - As concessionárias de serviços públicos municipais deverão, quando da instalação de qualquer equipamento no passeio, inclusive aqueles relativos à urbanização, respeitar os parâmetros descritos nas normas da ABNT, em especial a NBR 9050.

Art. 96 - Fica proibida a instalação de componentes construtivos sob a forma de degraus, canaletas para escoamento de água, obstáculo se declives, entre outros elementos de urbanização, que possam vir a dificultar a circulação de pessoas, principalmente aquelas com deficiência e mobilidade reduzida, em passeios e calçadas de parques, praças, vias, áreas externas de edificações e demais espaços de uso público ou coletivo.

Parágrafo único - Os elementos de urbanização já existentes, que não possam ser imediatamente reposicionados a fim de garantir a faixa livre acessível, deverão ser adequadamente sinalizados de acordo com as normas técnicas vigentes, no prazo máximo de doze meses.

Art. 97 - Os estacionamentos de uso público e coletivo deverão possuir, pelo menos, 2% (dois por cento) de vagas reservadas às pessoas com deficiência, sendo assegurada pelo menos uma vaga próxima à entrada das edificações.

Art. 98 - As rotas acessíveis deverão ser planejadas em todos os projetos e obras de uso público ou coletivo no município, devendo harmonizar todos os elementos de urbanização de modo a impedir interferências em seu percurso.

§1º-Considera-se rota acessível o trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os ambientes externos e internos de espaços e edificações, possibilitando sua utilização de forma autônoma e segura por todas as pessoas, principalmente aquelas com deficiência e mobilidade reduzida.

§ 2º - Caberá ao DSTF/DEENG acompanhar os projetos elaborados no município, visando garantir o cumprimento das normas técnicas de acessibilidade.

Art. 99 – Nos passeios públicos municipais, onde houver ausência ou descontinuidade da linha-guia identificável, nos caminhos preferenciais e nas regiões de grande circulação, deverá ser instalado piso tátil, de acordo com os critérios de aplicação, desenho e materiais descritos na ABNT NBR 9050.

TÍTULO XIV – DA COMUNICAÇÃO E INFORMAÇÃO

Art. 100 – Os sites e portais eletrônicos dos órgãos da administração pública municipal, direta e indireta, deverão atender aos critérios de acessibilidade digital, de acordo com as recomendações e protocolos do Modelo de Acessibilidade de Governo Eletrônico (e-MAG), tendo em vista o acesso aos serviços públicos municipais on-line, a Lei Municipal nº 3.652/2012 e a Lei Federal nº 12.527/ 2011, denominadas “Lei de Acesso à Informação”.

Parágrafo único – Para atender o disposto no caput deste artigo, a administração pública municipal poderá valer-se de contratação, mediante devido processo licitatório, de serviço especializado para adequação e manutenção de sites.

Art. 101 - Os tele centros comunitários, administrados pelo Poder Executivo Municipal, deverão disponibilizar acessibilidade arquitetônica, mobiliário adaptado, dispositivos de informática e tecnologia assistiva, bem como funcionários capacitados para o atendimento às pessoas com



Município da Estância Turística de Piraju

deficiência e mobilidade reduzida.

Art. 102 - O Poder Executivo Municipal desenvolverá programas para a implantação de acessibilidade comunicacional nos espaços culturais e de lazer, como museus, teatros, cinemas, bibliotecas, parques, jardins e outros, de modo a garantir a disponibilização de recursos tecnológicos para o adequado atendimento às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

Parágrafo único - Para o atendimento ao caput desse artigo, os órgãos públicos municipais poderão valer-se da aquisição de tecnologias e/ou contratação de serviços especializados, mediante devido processo licitatório e, observadas às garantias de qualidade dos serviços prestados.

Art. 103 - O Poder Executivo Municipal incentivará um programa para o estímulo à acessibilidade comunicacional nos estabelecimentos do setor privado, como agências bancárias, lojas, restaurantes e hotéis, entre outros, de modo a incentivar a adoção de recursos tecnológicos, bem como a capacitação de recursos humanos para o atendimento à pessoa com deficiência e mobilidade reduzida.

TÍTULO XV - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 104 – O Poder Executivo Municipal deverá divulgar programa para implantação de rampas para pedestre, desenvolvidos de acordo com as Normas Técnicas, nos passeios e logradouros públicos de forma a garantir a universalidade da acessibilidade, prioritariamente nas áreas escolares, central da cidade e locais de concentração de pessoas tais como estabelecimentos comerciais e industriais, Centros Sociais e Educacionais, Bibliotecas, Mercados, outros Prédios Públicos Municipais, incluindo no mesmo o cronograma de implantação.

Art. 105 - O Poder Executivo divulgará, de forma ampla e didática, o conteúdo desta Lei Complementar visando o acesso da população aos instrumentos de política urbana que orientam a produção e organização do espaço habitado.

Art. 106 - As modificações que porventura vierem a ser feita no sistema viário deverão considerar o zoneamento de uso e ocupação do solo vigente na área ou zona, podendo ser efetuadas pelo Poder Público Municipal, conforme prévio parecer técnico do Conselho de Desenvolvimento Urbano (CDU).

§ 1º – O exame e necessidade de adequação do atual sistema viário e mobilidade urbana, é de responsabilidade do município.

§ 2º - O Poder Público Municipal notificará o proprietário ou o responsável, para adequação ou feitura de obras, de acordo com ABNT 9050 e normas do Denatran, concedendo-se prazo para tanto, após ouvir os departamentos competentes da municipalidade.

§ 3º - Em caso de descumprimento, conforme o caso, o município poderá promover as adequações e construção de obras necessárias e cobrar as despesas de quem de direito, com acréscimo das despesas administrativas.

§ 4º - Na travessia do Rio Paranapanema, inclusive na Ponte Engº Nelson de Godoy Pereira, a responsabilidade citada nos parágrafos anteriores será da concessionária que opera a Usina Santa Cruz.

Art. 107 – As despesas para cumprimento desta Lei Complementar decorrerão de despesas orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 108 - Os casos omissos da presente Lei Complementar serão dirimidos pelo Poder Executivo após ouvido o Conselho de Desenvolvimento Urbano (CDU).

Art. 109 – São partes integrantes desta Lei:



Município da Estância Turística de Piraju

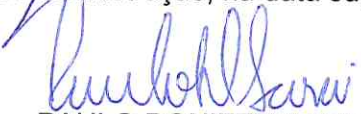
- I – Anexo I – Macrozoneamento Rural;
- II – Anexo II – Macrozoneamento Urbano; e,
- III – Anexo III – Planta da Cidade.

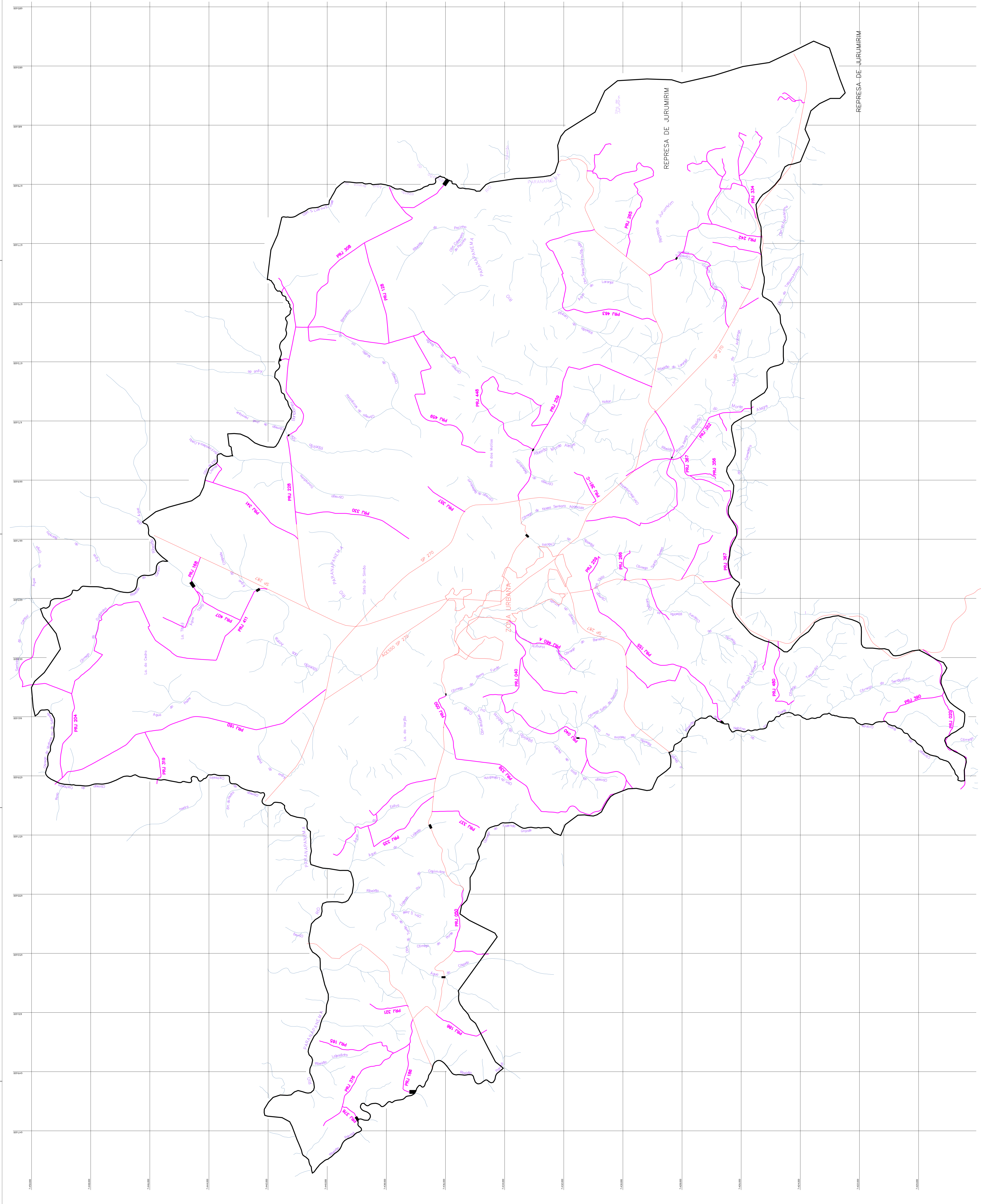
Art. 110 - Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua promulgação, revogando as disposições em contrário, em especial a Lei nº 3424/2010.

PREFEITURA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA TURÍSTICA
DE PIRAJU, EM 20 DE DEZEMBRO DE 2018.

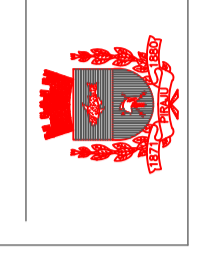
JOSE MARIA COSTA
PREFEITO MUNICIPAL

Publicada no Departamento de Administração, na data supra.


PAULO DONIZETTI SARA
DIRETOR ADMINISTRATIVO

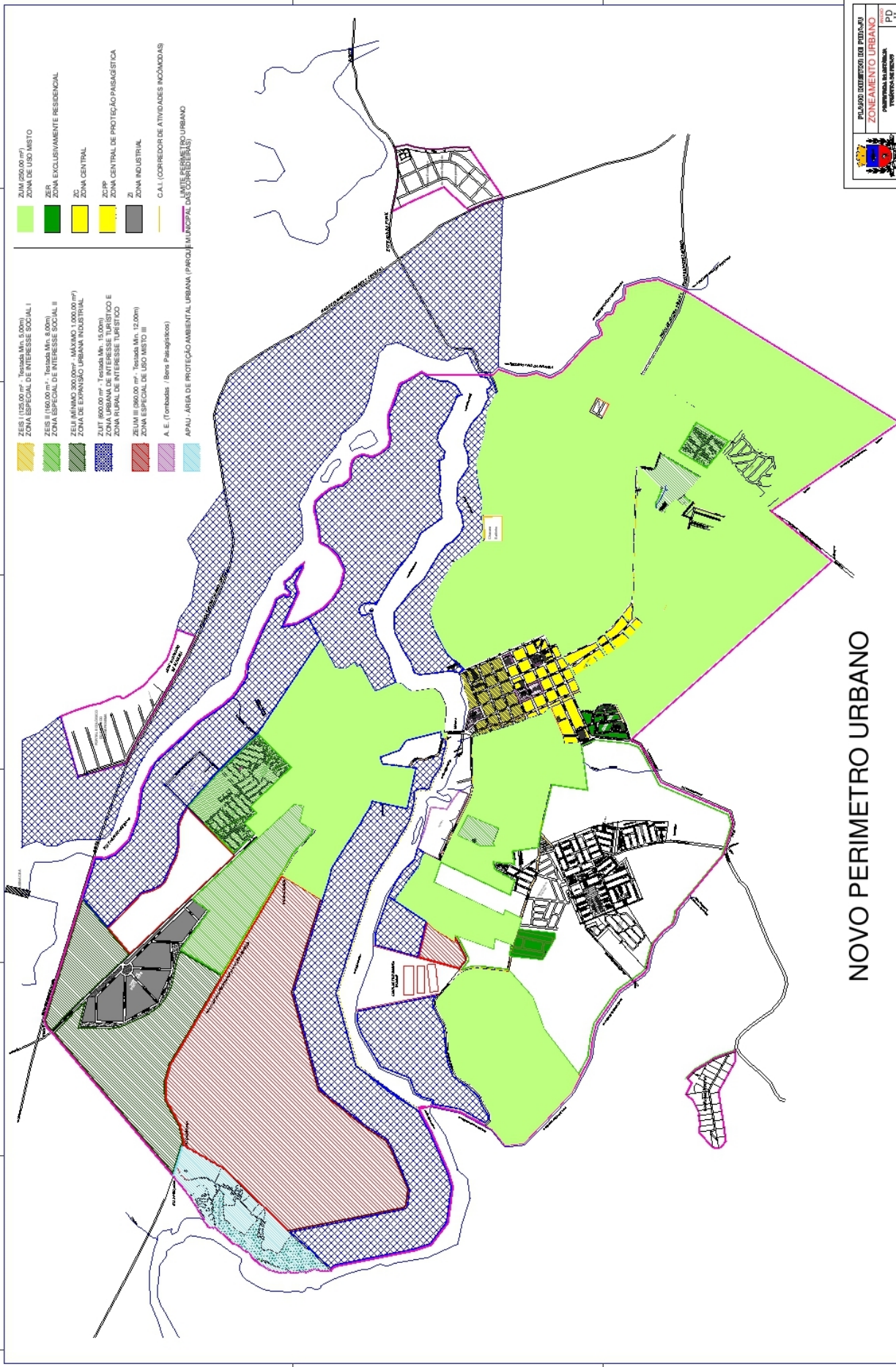


PLANTA DAS ESTRADAS RURAIS		F.U.
OBJETO:-	PLANO DE MOBILIDADE URBANA- ANEXO I	
LOCAL :-	ESTANÇIA TURÍSTICA DE PIRAJUI/SP	
PROP. :-	PREFEITURA DA ESTANÇIA TURÍSTICA DE PIRAJUI	
SITUAÇÃO SEM ESCALA	SEM ESCALA	ART. -
VER PLANTA DO MUNICÍPIO	<small>PROPOSTA DE PLANO DE MOBILIDADE URBANA - ESTANÇIA TURÍSTICA DE PIRAJUI</small> <small>PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRAJUI/SP</small>	
ÁREAS	<small>PROPOSTA DE PLANO DE MOBILIDADE URBANA - ESTANÇIA TURÍSTICA DE PIRAJUI</small> <small>PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRAJUI/SP</small>	



- ZES I (120.00 m² - Taxada Mm. 5,00m)
- ZONA ESPECIAL DE INTERESSE SOCIAL I
- ZES II (180.00 m² - Taxada Mm. 8,00m)
- ZONA ESPECIAL DE INTERESSE SOCIAL II
- ZELA (MÍNIMO 300,00m² - MÁXIMO 1.000,00m²)
- ZONA DE ESPANHO URBANO INDUSTRIAL
- ZLIT (600,00 m² - Taxada Mm. 10,00m)
- ZONA URBANA DE INTERESSE TURÍSTICO E
- ZONA URBANA DE INTERESSE TURÍSTICO
- ZELIA III (800,00 m² - Taxada Mm. 12,00m)
- ZONA ESPECIAL DE USO MISTO III
- A.E. (Tombadas / Bens Patrimoniaes)
- APAJ - ÁREA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL URBANA (PARQUE HOSPITAL DAS CORREIAS)

- ZUM (200,00 m²)
- ZONA DE USO MISTO
- ZER - ZONA EXCLUSIVAMENTE RESIDENCIAL
- ZC - ZONA CENTRAL
- ZCIP - ZONA CENTRAL DE PROTEÇÃO PAISAGÍSTICA
- ZI - ZONA INDUSTRIAL
- CAL (CORREDOR DE ATIVIDADES INCOMODAS)
- LIMITE PERÍMETRO URBANO
- PARQUE HOSPITAL DAS CORREIAS



NOVO PERÍMETRO URBANO



MUNICÍPIO DO GOVERNADOR JOSÉ EDUARDO

ZONAMENTO URBANO

PLANO DIRETOR MUNICIPAL

PD II

PERFIS DAS RUAS		F.U.
PROJETO: PLANO DE MOBILIDADE URBANA		
LOCAL: PIRAUÁ/SP		
PROP.: PREFEITURA DA ESTÂNCIA TURÍSTICA DE PIRAUÁ		
SITUAÇÃO SEM ESCALA		ESC. 1: 1/500
VER PLANTA DO MUNICÍPIO		PROPOSTA DE MOBILIDADE URBANA DE PIRAUÁ/SP
ÁREAS		ÁREAS DE MOBILIDADE URBANA
		DEENG DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA PREFEITURA MUNICIPAL DE ESTÂNCIA TURÍSTICA DE PIRAUÁ/SP

