

## **LEI COMPLEMENTAR Nº 003/2015**

*“Estabelece as diretrizes do Plano Municipal de Mobilidade Urbana e de Acessibilidade das Pessoas com Mobilidade Reduzida e o Sistema Viário do Município de Angatuba, revoga os dispositivos legais que menciona e da outras providencias”*

**CARLOS AUGUSTO RODRIGUES DE MORAIS TURELLI**, Prefeito do Município de Angatuba, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei;

Faz saber que a Câmara Municipal aprovou e ele sanciona e promulga a seguinte Lei Complementar:

### **CAPÍTULO I**

#### **DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Artigo 1º - Esta Lei estabelece as diretrizes do **PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA E DE ACESSIBILIDADE DAS PESSOAS COM MOBILIDADE REDUZIDA**, que é um instrumento de desenvolvimento urbano sustentável.

§1º- O Plano Municipal de Mobilidade urbana e de acessibilidade das pessoas com mobilidade reduzida e tem como objeto:

- a) a prioridade de atendimento às pessoas portadoras de deficiência;
- b) os idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos;
- c) as gestantes, as lactantes e as pessoas acompanhadas por crianças de colo;
- d) a implementação de ações e das normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência, bem como projetos que garantam o acesso das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida a todos os bens, produtos e serviços disponibilizados na sociedade, previstos na Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, no Decreto Federal nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004, nas normas técnicas de acessibilidade, em especial a ABNT NBR 9050, do Sistema Viário do Município de Angatuba,

para o decênio 2015-2024, norteado pelos princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana, da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2.012.

**Artigo 2º** - O Sistema Viário do Município de Angatuba foi 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.

§1º- 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.

§2º- É parâmetro básico da Política de Mobilidade e Acessibilidade das Pessoas com Mobilidade Reduzida o conceito de desenho universal, com objetivo de democratizar a circulação e o acesso de todas as pessoas.

**Artigo 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 Transito Brasileiro;

II - Prioridade - estabelecer funções diferenciadas para o sistema viário, priorizando os transportes não motorizados e coletivos, aos 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 - Capacitação - 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 (incluindo a implantação de centros de transbordo e de transferência de cargas ou usuários);

V - Plano Geral de Transportes;

VI - Preservar setores urbanos à mobilidade local;

VII - Estimular a implantação de garagens e estacionamentos para preservar ou reconquistar logradouros públicos para integração social;

VIII - Disciplinar os deslocamentos na malha urbana e rural.

**Artigo 4º** - Malha Viária são o conjunto de vias do Município, classificadas e hierarquizadas segundo critérios funcionais e estruturais, observados os padrões urbanísticos estabelecidos nesta Lei.

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

§ 2º - Aplica-se a malha viária a Legislação Federal, Estadual e Municipal (Lei Complementar nº 001/2006), obedecendo ao que prescreve o Código de Trânsito Brasileiro e Legislação complementar.

**Artigo 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.

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

**Artigo 7º** - É considerado Sistema Viário Urbano, para fins desta Lei, 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.

**Artigo 8º** - São partes integrantes desta Lei 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.**

**IV - ANEXO IV - PROJETO DE EDUCAÇÃO E CIDADANIA – PEC**

**Artigo 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 Transbordo – terminais de integração, de retorno ou de conexão, equipados com comércio e serviços complementares;
- X - Centro de Transferência – terminais de manejo de cargas, de abastecimento, inclusive centrais de armazenamento e comercialização atacadista;
- XI - Terminais de Estacionamento – estacionamentos em áreas públicas ou privadas, destinados a substituir progressivamente os estacionamentos nos logradouros;
- XII - Estacionamento Temporários – estacionamentos públicos com tarifação periódica, ao longo de logradouros de áreas centrais.

**Artigo 10** - Entende-se como suporte da mobilidade das Pessoas Portadoras de mobilidade reduzidas corpo humano, auxiliado ou não por elementos específicos para seu deslocamento.

§ 1º - Entende-se como pessoa com mobilidade reduzida aquelas que temporariamente ou não apresentem deficiência, seja pessoa idosa, obesa, gestante entre outras.

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

**Artigo 11** - Cabe à Prefeitura do Município de Angatuba 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 5.296/2004.

**Artigo 12** - A abertura ou intervenção de qualquer via ou logradouro será regida pelas disposições desta Lei e Anexos integrantes, e dependerá de projeto aprovado ou elaborado pelo órgão responsável pelo planejamento urbano.

§1º - A necessidade de prolongamento e de alargamento das vias será analisada pelos órgãos responsáveis pelo planejamento urbano de trânsito e transporte, considerando a relevância de cada via para o sistema de transportes e a sua articulação com os anéis pericentrais, conforme Anexo I, propostos para o Sistema de Circulação de Angatuba.

§2º - O órgão responsável pelo planejamento urbano desenvolverá os projetos de prolongamento e de alargamento das vias que necessitem de tais intervenções.

§3º - O sistema viário de novos parcelamentos do solo deverá garantir a continuidade do traçado do Sistema Viário do Município, obedecendo às dimensões definidas nas diretrizes para as vias desse parcelamento e as previstas nesta Lei.

**Artigo 13** - Fica sujeito ao cumprimento das disposições desta lei, 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;

**Artigo 14-** Cabe ao Serviço Municipal de Trânsito, SEMUTRAN, no âmbito das suas competências, coordenar, fiscalizar, formular normas e legislação específica, orientar e controlar as intervenções físicas e reguladoras relativas à mobilidade e acessibilidade as 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 - A Secretaria de Habitação, Obras e serviços Públicos, no âmbito das suas competências, cabe estudar, projetar e executar obras relativas à mobilidade e acessibilidade das Pessoas Portadoras de mobilidade reduzida, e atuar subsidiariamente às competências do SEMUTRAN.

§ 2º - As organizações representativas das Pessoas Portadoras de Mobilidade reduzida terão legitimidade para acompanhar o cumprimento de requisitos definidos pelo Secretaria de Habitação, Obras e serviços Públicos.

§3º - Devem ser utilizada, 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.

**Artigo 15** - A Prefeitura do Município de Angatuba 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 SEMUTRAN

## SECÃO I

### DOS OBJETIVOS E DIRETRIZES

**Artigo 16** - Esta Lei dispõe sobre o *Plano Municipal de Mobilidade Urbana e de Acessibilidade das Pessoas com Mobilidade Reduzida*, através da regulação do sistema viário do Município de Angatuba, 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 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 maiores ocorrências de acidentes;
- V - adequar os locais de concentração, acesso e circulação pública as pessoas portadoras de deficiências.

**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 competentes e estará sujeitos a análise e aprovação do DER no caso de obras em rodovias de ligação regional.

**Artigo 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.

**Artigo 18** - A política setorial de transporte e mobilidade tem por prioridade a seguinte ação para os estacionamentos nas áreas centrais:

- I - implantar sistema de controle eficiente no estacionamento regulamentado denominado Zona Azul, Eletrônica ou não Eletrônica, visando disciplinar o trânsito de passagem na área central, no prazo de até 12 (doze) meses da publicação deste;

**Artigo 19** - A política setorial de transporte e mobilidade estabelece como prioridades as seguintes ações no que se refere à Moto Fretes, Moto Táxis, Táxis, Veículos de Transporte Escolar e de Aluguel:

I - fiscalizar veículos de transporte escolar, de aluguel, táxi, moto táxi e moto frete, a partir da publicação deste;

II - legalizar e regulamentar os serviços de Moto Táxi e de Moto Frete, no prazo de até 12 (doze) meses da publicação deste;

III - adequar, atualizar e regulamentar a legislação municipal que trata dos serviços de táxi, no prazo de 12 (doze) meses, no prazo da publicação deste.

**Artigo 20** - A política setorial de transporte e mobilidade estabelece como prioridade a seguinte ação no que se referem às ciclos faixas:

I - promover estudo técnico e a 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, no prazo de 24 (vinte e quatro) meses da publicação deste.

**Artigo 21** - 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 acima de 05 (cinco) toneladas, no perímetro da Zona Azul no horário comercial (9h00m às 18h30m, de segunda a sábado), excetuando-se apenas os veículos oficiais em situações de emergência e de serviços essenciais, dentro do prazo previsto de 06 (seis) meses da publicação deste;

II - restringir, sempre que possível, o trânsito de veículos pesados acima de 05 (cinco) toneladas nas áreas residenciais, dentro do prazo de 06 (seis) meses da publicação deste;

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 da Secretaria Municipal de Segurança Pública e Trânsito, devendo o interessado solicitar a interrupção, com antecedência mínima de 3 (três) dias, através de requerimento protocolado junto à Secretaria, a partir da publicação deste;

IV - criar taxa, no prazo de seis meses, para o fechamento de vias, regulamentada por portaria da Secretaria Municipal de Segurança Pública e Trânsito cuja arrecadação será revertida para



o Fundo a ser criado para o COMUTRAN (Conselho Municipal de Trânsito), devendo os casos omissos e não definidos passar por deliberação do COMUTRAN.

V - Regulamentar, no prazo de 12 meses, estacionamento dos veículos de transporte coletivo escolar nas avenidas das faculdades, cursos técnicos e escolas públicas no seu entorno, criando bolsões de estacionamento em terrenos públicos a serem determinados em conjunto pela Secretaria Municipal de Segurança Pública e Trânsito e pelo SEMUTRAN

**Artigo 22** - A política setorial de transporte e mobilidade tem por prioridade as seguintes ações quanto ao tratamento das vias públicas:

I - implantar redes e galerias de águas pluviais atendendo, a princípio, ao projeto já existente de micro e macro drenagem do município, no prazo de 48 (quarenta e oito) meses da publicação deste;

II - realizar novos estudos por profissionais e empresas especializadas, para a implantação de projetos de micro e macrodrenagem nas áreas não contempladas no inciso anterior, no prazo de 72 (setenta e dois) meses da publicação deste;

III - pavimentação asfáltica, guias, sarjetas e drenagem superficial (guias e sarjetas) e/ou profunda (galeria de águas pluviais), no prazo de 24 (vinte e quatro) meses nos seguintes locais: Residencial Simões e Jardim Domingos Orsi II.

IV - Implantar, no prazo de 36 (trinta e seis) meses, Perimetral.

V – Recuperar, no prazo de 24 (vinte e quatro) meses a pavimentação asfáltica (recapeamento) nos bairros: Vila Nova, Nhô Ribeiro, Parte do Centro, Parte da Jardim Elisa e Parte do Jardim Domingos Orsi.

VI - implantar dispositivos de acesso da Vila Ribeiro a SP268, no prazo de 48 (quarenta e oito) meses da publicação deste;

VIII - integrar a zona rural com as áreas urbanas (sede do município e distrito do Bom Retiro), com melhorias no sistema viário, no prazo 48 (quarenta e oito) meses da publicação deste;

IX - adequação de calçadas, prevendo acessibilidade aos portadores de deficiência física, nas áreas prioritárias de atendimento ao cidadão, no prazo de 60 (sessenta) meses da publicação deste.

**Artigo 23** - A política setorial de transporte e mobilidade tem por prioridade as seguintes ações quanto ao Controle e Monitoramento de Trafego:

I - criar cargo para profissional com especialização de engenharia de tráfego, a partir de 24 (vinte e quatro) meses da publicação deste;

II - 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, no prazo máximo de 30 (trinta) meses da publicação desta;

III - no prazo de 24 (vinte e quatro) meses, realizar estudo e viabilização de solução dos problemas de trânsito nos seguintes pontos: Acesso Ivens Vieira, Rua Coronel Ludovico Homem de Góis, Rua Manoel Ciríaco Ramos Nogueira, Rua José Franco de Araújo, Rua Irmãos Abdelnur, Rua Tenente Thomaz Baptista Prestes, Rua Cornélio Vieira de Moraes, Rua Tenente José Marco de Albuquerque, Rua Espírito Santo, Rua Major Pereira de Moraes, Rua Theodoro José Rodrigues, Rua João Tazzioli e Rua Emiliano Leite de Meira,

**Artigo 24** - A política setorial de transporte e mobilidade tem por prioridade as seguintes ações quanto ao Conselho Municipal de Trânsito:

I - revisar a lei do COMUTRAN com a criação do Fundo Municipal do Trânsito, a ser gerido pelo próprio Conselho, e a definição de prazo máximo de 90 (noventa) dias da regulamentação da lei para que o Conselho elabore seu Regimento Interno, no prazo imediato a partir da publicação deste;

II - elaborar plano de corredores de emergência para trânsito de carros de bombeiros e outros de emergência, no prazo imediato a partir da publicação deste;

III - criar calendário permanente de Educação no Trânsito, em integração com outros Conselhos Municipais, assim como ampliar o trabalho que já é feito com as crianças, visando educar melhor os motoristas do futuro, no prazo de 12 (doze) meses a partir da publicação deste.

**Artigo 25** - Deverá o Executivo através da Secretaria Municipal de Segurança Pública e Trânsito e do Conselho Municipal de Trânsito COMUTRAN, realizar a revisão do Plano Setorial de Transporte e Mobilidade no prazo máximo de 60 (sessenta) meses a contar da aprovação e publicação deste.

**Artigo 26** - São diretrizes do Plano Municipal de Acessibilidade:

I - utilização dos padrões e normas de acessibilidade arquitetônica, urbanística e comunicacional, bem como dos princípios do Desenho Universal, como parâmetros fundamentais para o

planejamento, implementação e fiscalização de projetos municipais nas áreas de engenharia, arquitetura, urbanismo, transporte, mobilidade urbana e infraestrutura;

II - adequação dos espaços, serviços, equipamentos e mobiliários urbanos públicos já existentes, de acordo com os preceitos do Desenho Universal, a legislação federal vigente sobre acessibilidade e as normas técnicas específicas, em especial a ABNT NBR 9050;

III - desenvolvimento de projetos para implementação de rotas alternativas acessíveis em regiões de grande circulação, como pólos geradores de tráfego;

IV - integração entre as políticas públicas de transporte, trânsito, desenvolvimento urbano, habitação, saneamento básico, urbanismo, planejamento, gestão do uso do solo e meio ambiente;

V - criação de Comissão Permanente de Acessibilidade, formada por representantes da Administração Pública Municipal e sociedade civil;

VI - estímulo à atuação da sociedade civil organizada para o endereçamento das demandas das pessoas com deficiência, permitindo sua participação no processo de revisão, adequação e fiscalização do espaço público urbano; e

VII - estímulo ao desenvolvimento tecnológico para obtenção de novas soluções em termos de acessibilidade e usabilidade do espaço público urbano, fomentando a consonância com os princípios do Desenho Universal.

**Artigo 27** - A concepção, implementação e reforma de quaisquer projetos arquitetônicos, urbanísticos, paisagísticos e de transporte deverão atender aos princípios do Desenho Universal, bem como estarem em conformidade com as normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), especificamente a ABNT NBR 9050 e demais referências normativas complementares.

§ 1º - A Convenção sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência define o Desenho Universal como a concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados, na maior medida possível, por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou projeto específico.

§ 2º - São princípios do Desenho Universal:

I - equiparação nas possibilidades de uso - utilizável por pessoas com habilidades diferenciadas;

II - flexibilidade no uso - atende a uma ampla gama de indivíduos, preferências e habilidades;

III - uso simples e intuitivo - fácil compreensão, independentemente de experiência, nível de

formação, conhecimento do idioma ou da capacidade de concentração do usuário;

IV - captação da informação - comunica eficazmente ao usuário as informações necessárias, independentemente de sua capacidade sensorial ou de condições ambientais;

V - tolerância ao erro - o desenho minimiza o risco e as consequências adversas de ações involuntárias ou imprevistas;

VI - mínimo esforço físico - pode ser utilizado com um mínimo esforço, de forma eficiente e confortável; e

VII - dimensão e espaço para uso e interação - oferece espaço e dimensões apropriadas para interação, alcance, manipulação e uso, independentemente de tamanho, postura ou mobilidade do usuário.

**Artigo 28** - A Comissão Permanente de Acessibilidade deverá ser implementada em até 12 meses, contados a partir da data da publicação deste Plano Municipal.

**Parágrafo único** - A Comissão Permanente de Acessibilidade deverá possuir corpo técnico capacitado para realizar a fiscalização de obras arquitetônicas e urbanísticas dentro do município, tendo como referência os critérios e normas técnicas de acessibilidade.

**Artigo 29** - São considerados objetos das ações deste Plano Municipal de Acessibilidade:

I - calçadas;

II - edificações;

III - espaços públicos;

IV - equipamentos e mobiliário urbano;

V - veículos, infraestruturas e sistema de transporte; e

VI - sistemas de comunicação, informação e sinalização.

## SECÃO II

### DIRETRIZES DE USO DO SOLO PRIVADO

**Artigo 30** - A organização do território do Município de Angatuba está baseada na sua divisão por zonas que representam parcelas com as mesmas características em função de peculiaridades a serem estimuladas nas seguintes categorias:

- I - Zona “1” – constituem-se em áreas predominantemente residencial, mais estruturada do município, apresentando mistura de atividades complementares à habitação e demais atividades não residenciais controladas quanto a incomodo e impacto;
- II - Zona “2” - constituem-se em áreas de maior diversidade urbana em relação às áreas predominantemente residenciais onde se estimule, principalmente, o comércio varejista, a prestação de serviços e demais atividades compatíveis, que representem apoio à atividade habitacional e ao fortalecimento de centralidades;
- III - Zona “3” - constituem-se em áreas para o desenvolvimento compatibilizado de atividades predominantemente primárias, extrativas, comércio e serviços de apoio, bem como para a localização de indústrias vinculadas à produção por propriedade rural;
- IV - Zona “4” – constituem-se em áreas previstas para atividades que, conciliando a proteção da flora, da fauna e dos demais elementos naturais, objetivem a perpetuação e a sustentabilidade do patrimônio natural;
- V - Zona “5” – denominada Reserva Biológica, constituem-se áreas que tem por finalidade proteger integralmente a biota;
- VI - Zona “6” – denominada Corredor de Acesso constituem-se em áreas de até 3m (três metros) de largura que tem por finalidade atender as necessidades de deslocamento com redução de distâncias a percorrer, assegurando a proteção ambiental;
- VII - Zona “7” - constituída de áreas de preservação permanente de mananciais, rios, córregos, várzeas, nos limites legais;
- VIII - Zona “8” – constituem-se de ruas de trafego intenso, vias de acesso, travessias e ligação entre áreas produtivas e interligação de bairros, a saber: Acesso Ivens Vieira, Rua Coronel Ludovico Homem de Góis, Rua Manoel Ciríaco Ramos Nogueira, Rua José Franco de Araújo, Rua Irmãos Abdelnur, Rua Tenente Thomaz Baptista Prestes, Rua Salvador Rodrigues dos Santos, Rua Cornélio Vieira de Moraes, Rua Tenente José Marco de Albuquerque, Rua Espírito Santo, Rua Major Pereira de Moraes, Rua Theodoro José Rodrigues, Rua Angelo Larozi, Rua João Tazzioli, Rua Rosalina Carriel Orsi, Rua João Orsi, Rua Emiliano Leite de Meira,

### **SEÇÃO III**

#### **DIRETRIZES PARA O PARCELAMENTO DO SOLO URBANO**

**Artigo 31** - Parcelamento do solo urbano é a divisão da terra em unidades juridicamente independentes, com vistas à edificação, dotadas de individualidade própria, ainda que titulada por

mais de um proprietário.

**Parágrafo único** - Os projetos de parcelamento do solo devem abranger o imóvel titulado em sua totalidade.

## **CAPÍTULO II**

### **DO SISTEMA VIÁRIO**

**Artigo 32** - Considera-se sistema viário do município de Angatuba 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.

#### **SEÇÃO I - DAS VIAS DE COMUNICAÇÃO**

**Artigo 33** - Para os efeitos de interpretação e aplicação desta Lei adotam-se os 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) emitir 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.

IV - **ALINHAMENTO** - é a linha divisória entre o terreno e o logradouro público;

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** - 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 biclos ou seus equivalentes, não motorizados, separada fisicamente do trafego comum;

XI - CONFRONTANTE OU LINDEIRA – 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 ALIMENTADORAS OU 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 secundarias 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 as rodovias e anel viário, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de transito competente com circunscrição sobre a via e definidos pelo DER, nas rodovias, e pelo município, nas estradas municipais, sendo vedada a edificação de qualquer natureza;

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 - é o espaço organizado para a circulação de veículos motorizados, ou seja, é a faixa da via destinada a circulação de veículos, excluídos os passeios, os canteiros centrais e o acostamento.

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;

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 - é o espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer públicos (rua, avenida, praça, largo e outros);

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 - é o atributo das cidades que se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, tanto por meios motorizados quanto não motorizados;



- XXXII - PASSEIO - parte da calçada destinada a circulação de pedestres.
- XXXIII - PASSEIO PÚBLICO - caminho elevado de 0,05m (cinco centímetros) a 0,25m (vinte e cinco centímetros) acima do leito carroçável situado entre este e o alinhamento predial e que se destina ao trânsito de pedestres;
- XXXIV – PAVIMENTAÇÃO - revestimento do solo, com material apropriado onde se pisa ou trafega;
- XXXV - PISO TATIL - piso caracterizado pela diferenciação de textura em relação ao piso adjacente destinado a constituir alerta ou linha guia, perceptível por pessoas com deficiência visual;
- XXXVI - PROJECÃO DE ALARGAMENTO - projetos de alargamento de via para melhoria de circulação;
- XXXVII – RAMPA -inclinação da superfície de piso, longitudinal ao sentido de caminamento;
- XXXVIII - REMANESCENTE VIÁRIO - sobra de área do sistema viário;
- XXXIX - RODOVIA - estrada que converge para a malha urbana e permite conectar o município com outras cidades ou regiões;
- XL - ROTATÓRIA - tratamento viário que organiza a trajetória dos veículos e que induz a diminuição da velocidade em cruzamentos;
- XLI - ROTAS URBANAS DE CARGA – são vias, rodovias e anel viário inseridos na malha urbana para fins de circulação de veículos de carga;
- XLII - SEPARADOR FÍSICO - elemento que delimita o uso de determinada área;
- XLIII - SEÇÃO TRANSVERSAL FINAL - largura total da via incluindo pista de rolamento, calçadas, ciclovias e canteiros centrais;
- XLIV - SISTEMA VIÁRIO - conjunto de vias de forma hierarquizada e articulada;
- XLV - TRINCHEIRA - obra de construção civil destina a servir de passagem sob um determinado local;
- XLVI - VIA - superfície par onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central;
- XLVII - VIA ARTERIAL - via caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, permitem ligações intra-urbanas, 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;

XLVIII - 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;

XLIX - VIAS DE CIRCULAÇÃO - espaço destinado à circulação de veículos e pedestres;

L - 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;

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

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

LIII - VIAS DE TRANSIÇÃO – 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;

LIV - VIA DE TRANSPOSIÇÃO - via que permite o tráfego de passagem na área central e que opera, geralmente, em binários;

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

LVI - 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;

LVII - 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;

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

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

Parágrafo único. Para efeito de complementação, serão consideradas as definições e conceitos da Lei de Parcelamento e Zoneamento do Uso e Ocupação do Solo do Município de Angatuba.

**Artigo 34** - Sem prejuízo de outras disposições desta Lei, a largura das vias de comunicação, sua divisão em faixas de rolamento e passeio, e demais especificações técnicas, deverão obedecer aos seguintes padrões:

Vias	Largura mínima	Faixa de rolamento mínimo	Passeio mínimo	Inclinação máxima longitudinal	Raio de curvatura mínimo
Transição	20m	12m	2 x 4m *	12%	50m no eixo
Arterial	20m	12m	2 x 4m*	12%	50m no eixo
Coletoras	14m	10m	2 x 2m**	16%	30m no eixo
Locais	12m	8m	2 x 2m**	16%	30m no eixo
Ciclovias	2m	2m		16%	30m no eixo
Secundárias	10m	7m	2 x 1,50m***	16%	30m no eixo
Pedestres	3m	3m	-	12%	6m no eixo

Passeio mínimo: \* 2 (duas) calçadas de 4 (quatro) metros cada uma;

\*\* 2 (duas) calçadas de 2 (dois) metros cada uma;

\*\*\* 2 (duas) calçadas de 1,50m (um metro e meio) cada uma.

§ 1º - Os passeios para pedestres e canteiros centrais das vias de comunicação projetadas terão suas larguras estipuladas para cada caso, respeitadas a faixa de rodagem estabelecida, sendo que a declividade máxima dos passeios será de 3% (três por cento) desde a testada à linha da guia da sarjeta.

§ 2º - No traçado das vias públicas deverão ser observados:

I - ângulo de interseção não inferior a 60º (sessenta graus);

II - as curvas reversas evitadas no possível e se existentes deverão ser ligadas por tangentes de comprimento mínimo de 30,00m (trinta metros).

**Artigo 35** - Os parcelamentos situados ao longo de estradas federais, estaduais, municipais, ou vias férreas, deverão conter vias locais com largura mínima de 12,00m (doze 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 15m (quinze) metros, ao longo das rodovias, ferrovias, adutoras, oleodutos e linhas de transmissão de energia elétrica.

**Artigo 36** - Os loteamentos situados junto a cursos de água deverão conter vias marginais, com largura nunca inferior ao estabelecido em sua classificação, paralelas e contíguas à área de preservação permanente.

§ 1º - Será obrigatória a reserva da faixa de preservação permanente dentro dos limites estabelecidos na legislação específica.

§ 2º - Se necessário o Órgão Técnico de Planejamento Urbano do Município fixará a largura observada, devendo o curso d'água ser totalmente canalizado.

**Artigo 37** - Todos os loteamentos deverão, além de assegurar a continuidade das ruas e avenidas contíguas existentes ou projetadas, incorporar ao seu traçado viário as vias de circulação previstas no Sistema Viário Municipal, quando contidas na gleba ou lindeiras a esta, segundo previsão legal desta lei.

**Parágrafo único** - Caberá ao Órgão Técnico de Planejamento Urbano do Município determinar a largura, perfil transversal e rampa máxima e sistema viário referido neste artigo.

**Artigo 38** - O Órgão Técnico de 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.

**Parágrafo único** - Quando não houver condições técnicas para a continuidade de via projetada do loteamento, deverá ter projetado e executada praça de retorno que permita a inscrição, na faixa de rolamento, de um círculo com diâmetro mínimo de 16m (dezesesseis) metros.

**Artigo 39** - As áreas correspondentes às vias públicas do loteamento deverão ser doadas ao Município, obedecidas às previsões firmadas pela presente lei, sem ônus de espécie alguma.

Parágrafo único - Igualmente, serão de responsabilidade do loteador as obras de sistematização e assentamento de toda infraestrutura em ditas áreas, na forma exigida nesta lei.

### **CAPITULO III**

#### **DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS**

**Artigo 40** - 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 Parcelamento e Zoneamento do Uso e Ocupação do Solo do Município de Angatuba.

**Artigo 41** - O Sistema Viário do Município divide-se em urbano e rural, estruturados de acordo com a seguinte hierarquia viária:

I - Sistema Viário Urbano:

- a) Rodovias, Anel Viário e Ferrovias;
- b) Via Estrutural;
- c) Via Arterial;
- d) Via de Transposição;
- e) Via Coletora;
- f) Via Local;
- g) Via Marginal;
- h) Ciclovias ou Ciclofaixas;
- i) Via de Pedestre;
- j) Via de Serviço;
- k) Rotas Urbanas de Carga (RUC);

II - Sistema Viário Rural:

- a) Rodovias Federal, Estadual e Municipal;
- b) Anel Viário;
- c) Ferrovias;

- d) Estrada Alimentadora ou Vicinal;
- e) Estrada de Penetração ou Corredor.

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

## SEÇÃO I – DA HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO

**Artigo 42** - 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 ou estados 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 esta primeira que interliga a sede do município aos bairros rurais, e a segunda, as que interligam propriedades rurais as estradas principais;

III - VIAS ARTERIAIS - - permitem ligações intra-urbanas, 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;

IV - VIAS COLETORAS - recebem e distribuem o tráfego entre as 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;

V - 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;

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.

VII – VIAS SECUNDÁRIAS – ligações entre vias locais, exclusivas ou não para pedestres;

VIII – VIAS PARA PEDESTRES – logradouros públicos com características infraestruturais e paisagísticas próprias de espaço abertos exclusivos para pedestres.

#### **CAPITULO IV**

#### **DAS FAIXAS DE DOMINIO E SEÇÃO TRANSVERSAL MINIMAS**

**Artigo 43** - As vias, conforme suas classificações deverão obedecer as seguintes faixas de domínio e seção transversais finais mínimas:

I - Rodovias Municipais –

a) faixa de domínio com largura mínima de 50,00 m (cinquenta) metros; sendo 25 m do eixo da rodovia;

b) pista de rolamento com largura mínima de 10,00 m (dez) metros;

II - Estradas Alimentadoras ou Vicinais:

a) faixa de domínio com largura mínima de 40,00 m (quarenta) metros, sendo 20 m do eixo da rodovia;

b) pista de rolamento com largura mínima de 8,00 m (oito) metros;

III- Estradas de Penetração ou Corredores:

a) faixa de domínio com largura mínima de 30,00 m (trinta) metros, sendo 15 m do eixo da rodovia;

b) pista de rolamento com largura mínima de 8,00 m (oito) metros;

IV - Estruturais – seção transversal final de, no mínimo, 40,00 m (quarenta) metros;

V - Arteriais - seção transversal final de, no mínimo, 20,00 m (vinte) metros;

VI - Coletoras - seção transversal final de, no mínimo, 14,00 m (quatorze) metros;

VII - Locais - seção transversal final de, no mínimo, 12,00 m (doze) metros;

VIII - Locais - Modalidade Sítios de Recreio: seção transversal final de, no mínimo, 12,00 m (doze) metros;

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

X - Ciclovias: mínimo de 2,00 m (dois) metros para sentido bidirecional e 1,5 m (um metro e cinquenta centímetros) para sentido unidirecional.

§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 IV desta lei.

§3º - No Anexo III, as ciclovias poderão ser realocadas nos perfis, conforme parecer dos órgãos municipais responsáveis pelo planejamento urbano e trânsito e transportes.

**Artigo 44** - Nos loteamentos destinados exclusivamente a fins empresariais, as vias locais de acesso aos lotes deverão ter seção transversal mínima de 21,00 m (vinte e um metros), conforme Anexo III.

**Artigo 45** - Nos loteamentos fechados para fins residenciais, às vias internas deverão ter seção transversal final mínima de 14,00 m (quatorze metros).

**Artigo 46** - Nos condomínios para fins empresariais, as vias internas deverão ter seção transversal final mínima de 17,00 m (dezessete metros).

**Artigo 47** - Nos condomínios para fins residenciais, as vias internas deverão ter seção transversal final mínima de 10,00 m (dez) metros.

### **Seção I - DAS DISPOSIÇÕES TÉCNICAS**

**Artigo 48** - O planejamento da rede cicloviária do município ficará a critério dos órgãos responsáveis pelo planejamento urbano e trânsito e transportes.

**Artigo 49** - Nos novos loteamentos, os perfis longitudinais das vias devem acompanhar o máximo possível à topografia local, respeitando os seguintes parâmetros:

	Declividades %
--	----------------



Tipo de Via		
	Mínima	Máxima
Via Estrutural	1	5
Via Arterial	1	5
Via de Transposição	1	14
Via Coletora	1	6
Via Local	1	14
Via Marginal	1	5
Ciclovia ou Ciclofaixa	1	14
Via de Pedestres	1	8,33

**Parágrafo único** - A declividade transversal contada do eixo das pistas até o meio-fio deverá ser de 1% (um por cento) a 3% (três por cento).

**Artigo 50** - Nos cruzamentos das vias públicas projetada, as calçadas devem ser concordadas por um arco de círculo de raio mínimo de:

- I. 5,00 m (cinco metros) quando da interseção de vias locais;
- II. 7,00 m (sete metros) quando da interseção de vias coletoras;
- III. 9,00 m (nove metros) quando da interseção de vias arteriais ou estruturais.

**Parágrafo único** - O raio mínimo que prevalecerá no cruzamento das vias projetadas, independente de sua classificação, será o de maior dimensão.

**Artigo 51** - A localização das aberturas para retornos em canteiros centrais de vias deverão ter a aprovação do órgão responsável pelo trânsito e transportes.

**Artigo 52** - As interseções das vias nos novos loteamentos devem 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.

**Artigo 53** - Nos novos loteamentos deverão ser evitadas interseções de vias locais com vias arteriais e estruturais.

**Artigo 54** - O "cul de sac" deverá ter raio interno de no mínimo 7.00 m (sete metros), garantindo-se quando houver confrontações com lotes, calçada mínima de 3,00 m (três metros).

**Artigo 55** - 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.

**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.

**Artigo 56** - 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 7,00m (sete 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.

## **Seção II**

### **DOS CONDOMÍNIOS**

**Artigo 57** - Os condomínios deverão ter:

- I - A declividade máxima do corredor de acesso interno será de 16% (dezesesseis por cento).
- II - A largura mínima de corredor de acesso interno será de 6,00 (seis) metros;

**Artigo 58** – Para a modalidade Condomínio Horizontal Fechado “II” deverá atender às seguintes condições:

- I - possuir área superior a 3.000,00 m<sup>2</sup>;

II - não impedir a continuidade do sistema viário público existente ou projetado.

**Artigo 59** - Os condomínios por unidades autônomas deverão atender, além dos requisitos urbanísticos desta lei, ao seguinte:

I - destinação da área livre de uso comum para acesso;

II - acesso à via pública adequado ao trânsito de veículos e de pedestres.

### **Seção III**

#### **DAS GARAGENS E ESTACIONAMENTO**

**Artigo 60** - 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 portadoras de deficiência física.

**Artigo 61** – A previsão de rebaixo de guia de acesso para garagem não poderá ultrapassar a medida de dois terços (2/3) da testada, com largura máxima de 7,00m (sete metros).

**Artigo 62** - A previsão de vagas para guarda de veículos estabelece-se da seguinte forma:

- I - residencial - no mínimo 1 (uma) vaga por economia;
- II - comércio em geral, comércio varejista, indústria, pavilhões, depósitos – uma vaga por 200m<sup>2</sup> (duzentos metros quadrados) por área computável;
- III - galeria comercial, feiras e exposições – 1 (uma) vaga por 50m<sup>2</sup> (cinquenta metros quadrados) por área computável;
- IV - centro comercial – 1 (uma) vaga por 25m<sup>2</sup> (vinte e cinco metros quadrados) considerada a área bruta locável e a circulação de público;
- V - supermercado – 1 (uma) vaga por 25m<sup>2</sup> (vinte e cinco metros quadrados) de área computável;
- VI - hotel, pensão, pousada – 1 (uma) vaga para 3 (três) unidades de alojamento;
- VII - escola de 1º e 2º grau, ensino técnico e profissionalizante, creches, pré-escola, maternais – 1 (uma) vaga por 75m<sup>2</sup> (setenta e cinco metros quadrados) de área computável;
- VIII - escola de 3º grau, cursos preparatórios para 3º grau e supletivos – 1 (uma) vaga por 25m<sup>2</sup> (vinte e cinco metros quadrados) de área computável;
- IX - hospital, pronto socorro - 1 (uma) vaga por 100m<sup>2</sup> (cem metros quadrados) de área computável;
- X - auditórios, cinemas, teatros e centros de eventos – 1 (uma) vaga para cada 16 (dezesesseis) lugares.

§ 1º - As atividades dos incisos VII e VIII terão obrigatoriedade de previsão de área para embarque e desembarque e área de espera, fora do fluxo principal da via pública.

§ 2º - Na existência de mais de uma vaga de garagem para uma mesma unidade habitacional, será admitida a existência de apenas um acesso.

§ 3º - A previsão de vagas para guarda de veículos poderá ser atendida em outro local, distante no máximo 150m (cento e cinquenta metros) da edificação, conforme regulamentação específica que garanta a vinculação entre as duas edificações.

**Artigo 63** - Os rebaixos de meio fio dos estabelecimentos - Postos de Abastecimento e Garagem Comercial – deverá estar afastado no mínimo 20m (vinte metros) das esquinas e não poderão ocupar mais de 50% (cinquenta por cento) da testada do terreno com largura máxima de 7m (sete metros).

§ 1º - Quando ocorrer mais de um rebaixo, o intervalo mínimo será de 5m (cinco metros).

§ 2º - Os postos de abastecimentos em funcionamento na data de promulgação desta lei complementar deverão adequar os rebaixos de meio fio na largura máxima de 7m (sete metros), nele efetuando o destaque da metragem correspondente ao passeio público.

**Artigo 64** - É proibido o estacionamento de tratores e máquinas, veículos de cargas, e de transporte coletivo em vias públicas localizadas na área de zona azul, ou em outras definidas e demarcadas pelo órgão competente.

**Parágrafo único** – Somente será permitido o estacionamento nessas áreas 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.

#### **SEÇÃO IV**

#### **DA CIRCULAÇÃO E SINALIZAÇÃO VIÁRIA**

**Artigo 65-** A determinação das vias preferenciais, no sentido dos fluxos da organização e das limitações de tráfego, deverá obedecer às diretrizes estabelecidas na presente Lei, consubstanciadas em seus Anexos I e II, cabendo ao Executivo Municipal à elaboração do PLANO/PROJETO DE SINALIZAÇÃO URBANA, bem como projetos definindo as diretrizes viárias e as readequações geométricas necessárias.

**Artigo 66** - 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 nº. 5.296/04, que

regulamenta as leis federais de acessibilidade: Lei nº. 10.048 e Lei nº. 10.098/00 e posteriormente adequação de todos os passeios do perímetro urbano que não se enquadrem nas normas citadas.

**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.

**Artigo 67** - O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer as Normas Técnicas Específicas pela ABNT.

## SEÇÃO V

### DOS PASSEIOS E ARBORIZAÇÃO

**Artigo 68** - Os passeios 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 exigir a sua adequação em conformidade com o estabelecido neste artigo, podendo o executivo municipal realizar os reparos quando necessários e cobrá-los do proprietário em questão.

**Artigo 69** - Nas esquinas, após o ponto de tangência da curvatura, deverá ser executada conforme plano de execução de obra a ser elaborado pelo Departamento competente, rampas para portador de necessidades especiais, conforme as normas especificadas pela NBR9050 da ABNT.

**Artigo 70** - A arborização urbana terá distância média entre si de 12,00m (doze metros), estando locada no terço externo do passeio e seguirá lei específica municipal e/ou Plano de Arborização do Município.

§1º - Quando uma árvore necessitar ser arrancada, mediante autorização do Executivo Municipal, uma nova deverá ser plantado o mais próximo possível da anterior e ter porte adequado para a infraestrutura já instalada.

§2º - Em hipótese alguma poderá se deixar de plantar árvores em substituição às arrancadas, cabendo ao Executivo Municipal à fiscalização de acordo com o Código de Obras.

§3º - Os passeios sem arborização receberão novas mudas de acordo com o Plano de Arborização Urbana ou da Secretaria Municipal de Meio Ambiente, que definirá as espécies adequadas para o local.

§4º - Os proprietários que por ventura arrancarem árvores sem autorização prévia do Executivo Municipal receberão multa de acordo com a legislação em vigor.

## **CAPITULO V DAS CALÇADAS**

**Artigo 71** - As Calçadas Públicas serão compostas de faixa de circulação e faixa de serviço, conforme **Anexo III**.

**Artigo 72** - 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 como qualquer outro tipo de interferência ou obstáculo que reduza a largura da faixa livre. Eventuais obstáculos aéreos, tais como marquises, faixas e placas de identificação, toldos, luminosos, vegetação e outros, devem se localizar a uma altura superior a 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros).

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

**Artigo 73** - A faixa de serviço, conforme sua definição deverá ser contígua ao meio-fio para uso específico de infraestrutura, instalação de mobiliário urbano e arborização.

**Artigo 74** - As calçadas existentes, com largura inferior a 2,00 m (dois metros), quando reformadas, deverão prever faixa de serviço de, no mínimo, 0,55 m (cinquenta e cinco centímetros) e o restante como faixa de circulação de, no mínimo, 1,20 m (um metro e vinte centímetros), conforme Anexo III.

**Parágrafo único** - Quando da reforma das calçadas, deverão ser utilizados os materiais sugeridos no Artigo 72, §1º, a partir da vigência desta lei.

**Artigo 75** - 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 cromo 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 ou "traffic calm".



**Artigo 76** - É vedada a abertura de portas, portões e grades, com ocupação parcial ou total da calçada, independente da forma de acionamento.

§ 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 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros).

**Artigo 77** - Nos empreendimentos caracterizados como condomínios ou loteamentos fechados de qualquer natureza, 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

**Artigo 78** - Para a elaboração de projetos de novos loteamentos deverão ser adotados critérios geométricos na definição do traçado viário, de tal forma que a inclinação longitudinal máxima das calçadas não ultrapasse 8,33% (oito, vírgula, trinta e três por cento).

**Parágrafo único** - Na impossibilidade de adoção da inclinação especificada no caput deste artigo, a inclinação longitudinal admissível é de 14% (quatorze por cento), com construção de patamares nivelados de descanso a cada 10,00 m (dez metros), na largura da faixa de circulação e com comprimento mínimo de 1,20 m (um metro e vinte centímetros).

**Artigo 79** - A implantação do rebaixamento de meio-fio e execução de rampa de acesso de veículos somente serão permitidas 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.

**Artigo 80** - 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 deverão 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.

**Artigo 81** - Caberá à Comissão Permanente de Acessibilidade definir o modelo de calçada a ser implementado nos passeios e vias públicas municipais, tendo em vista os critérios técnicos de acessibilidade.

**Artigo 82** - 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, com acompanhamento da Comissão Permanente de Acessibilidade.

**Artigo 83** - O Poder Executivo Municipal criará 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.

**Parágrafo único** - O Poder Executivo Municipal, auxiliado pela Comissão Permanente de Acessibilidade, estabelecerá meta anual de metros lineares de calçadas a serem adaptadas em passeios públicos municipais.

**Artigo 84** - Fica a cargo do responsável pelo imóvel particular a adaptação e manutenção da calçada localizada em frente à sua propriedade, de acordo com o padrão estabelecido pela Comissão Permanente de Acessibilidade, tendo em vista os critérios de desenho previstos nas normas técnicas de acessibilidade.

**Parágrafo único** - O prazo para adequação e o valor da multa para o caso de não cumprimento da obrigação serão estipulados em lei específica.

## **CAPÍTULO VI DAS EDIFICAÇÕES**

**Artigo 85** - As edificações de uso público ou coletivo deverão disponibilizar infraestrutura que 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.

**Parágrafo Único** – É de responsabilidade do Executivo Municipal a adequação dos prédios públicos onde não exista acessibilidade à pessoa com necessidades especiais, e seu entorno, em 12 (doze) meses.

**Artigo 86** - 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;e

II - acompanhamento das obras e serviços contratados pela Comissão Permanente de Acessibilidade, que atuará em articulação com as demais Secretarias Municipais.

**Artigo 87** - Para a emissão de certificado de conclusão de qualquer projeto arquitetônico ou urbanístico 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.

**Artigo 88** - Os teatros, cinemas, auditórios, estádios, ginásios de esporte, casas de espetáculos, restaurantes, hotéis e demais estabelecimentos comerciais de uso coletivo deverão apresentar as condições básicas de acessibilidade exigidas pela legislação vigente e descritas nas normas técnicas, em especial a ABNT NBR 9050 e suas referências complementares.

**Parágrafo único** - Caberá à Comissão Permanente de Acessibilidade a fiscalização dos locais descritos nesse artigo, emitindo parecer técnico com detalhamento dos pontos a serem aperfeiçoados.

**Artigo 89-** 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 da Comissão Permanente de Acessibilidade, com o acompanhamento de responsável pelo projeto, devendo as adaptações ser analisadas e validadas por equipe técnica.

**Artigo 90** - 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.

## CAPÍTULO VII

## **DOS ESPAÇOS PÚBLICOS, EQUIPAMENTOS E MOBILIÁRIO URBANO.**

**Artigo 91** - 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, durante e após a execução do projeto, tendo como referência as normas técnicas da ABNT, em especial a NBR 9050 e demais referências normativas de acessibilidade.

**Artigo 92** - 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 auto atendimento de produtos e 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; e

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.

**Artigo 93** - Fica proibida a instalação de componentes construtivos sob a forma de degraus, canaletas para escoamento de água, obstáculos e 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.

**Artigo 94** - Ao desenvolver a sistemática de arborização e rearborização, o Poder Executivo Municipal, deverá, continuamente, monitorá-la e revisá-la, levando em conta o fluxo de pessoas e a acessibilidade em cada local de intervenção.

**Parágrafo único** - A Comissão Permanente de Acessibilidade auxiliará quando do planejamento dos projetos de arborização e rearborização.

**Artigo 95** - 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.

**Artigo 96** - As rotas acessíveis deverão ser planejadas e implementadas 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 à Comissão Permanente de Acessibilidade acompanhar periodicamente os projetos elaborados no município, visando garantir o cumprimento das normas técnicas de acessibilidade, emitindo Laudo de Avaliação favorável ou não, que deverá fazer parte do processo.

**Artigo 97** - 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.

## **CAPÍTULO VIII**

### **DO SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTE**

**Artigo 98** - 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.

**Artigo 99** - 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 - política tarifária consoante com os critérios legais de gratuidade para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;
- IV - integração dos modos de transporte coletivo, complementarmente ao desenvolvimento de rotas alternativas acessíveis; e
- V - 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.

**Artigo 100** - 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.

**Artigo 101** - 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.

**Artigo 102** - 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.

**Artigo 103** - 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 todas as medidas necessárias para a operacionalização de forma segura e em conformidade com as normas técnicas vigentes de acessibilidade.

**Parágrafo único** - As empresas concessionárias e permissionárias integrantes do Sistema Municipal de Transporte deverão assegurar o treinamento dos profissionais que atuam nesses serviços, para que prestem atendimento adequado às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

**Artigo 104**- O Poder Executivo Municipal desenvolverá 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 da Comissão Permanente de Acessibilidade, devendo ser observados os princípios do Desenho Universal, a legislação e as normas técnicas de acessibilidade vigentes.

## SEÇÃO I



## **DA ADEQUAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO PARA PESSOA PORTADORA DE MOBILIDADE REDUZIDA.**

**Artigo 105** – O sistema de transporte público urbano deverá atender à demanda por deslocamentos entre os elementos da estrutura urbana, priorizando os deslocamentos entre habitação e local de trabalho e entre habitação e equipamentos comunitários.

**Artigo 106** – A Prefeitura Municipal de Angatuba deve manter serviço de atendimento especial, como modo de transporte “porta-a-porta”, gratuito, voltado ao portador de Mobilidade Reduzida em alto grau de dependência.

**Artigo 107** – A frota de transporte coletivo público operante no Município e terceirizado, deve ser gradativamente substituída ou adaptada de forma a permitir o acesso e transporte, com segurança e conforto dos portadores de deficiência, conforme Legislação Federal.

**Parágrafo único** – Os demais veículos da frota serão gradativamente adaptados, devendo ser adaptados 20% (vinte por cento) da frota no segundo ano e os demais nos próximos 2 (dois) anos seguintes.

**Artigo 108** – Os veículos do transporte público coletivo municipal que atendem, exclusivamente ou não, aos usuários com deficiência devem ser adequados com:

- I – Reserva de assento preferencial, através de sinalização específica para portadores de deficiência;
- II – Espaço para acomodação de cadeiras de rodas, durante as viagens das pessoas com deficiência;
- III – Equipamento próprio ou com elevador ou plataforma ou, ainda, com sistema de abaixamento de suspensão do veículo para o embarque ou desembarque destas pessoas, podendo ser também dotados de ajuda técnica do prestador de serviços para que não seja necessária a ajuda de terceiros;
- IV – Catracas, portas e corredores largos;
- V – Barras verticais de apoio em número suficiente;
- VI – Sistema de comunicação adequado aos usuários.

**Artigo 109** – Toda a sinalização de interesse do usuário deve ser prestada também às Pessoas Portadoras de Mobilidade Reduzida, na forma adequada ao seu entendimento.

§1º- A Sinalização dos Terminais Rodoviários dos Pontos de embarque ou desembarque de passageiros, bem como da parte interna e externa dos ônibus, deverão possuir sua versão em caracteres da linguagem braile, com o mesmo conteúdo.

§2º- No interior dos Terminais Rodoviários deve haver sistema de sonorização e sistema de sinalização que prestem informações de interesse do usuário e da operação do Sistema Integrado e Transporte Público.

**Artigo 110** – 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.

## **CAPITULO IX**

### **DA ADEQUAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO PARA PESSOAS PORTADORAS DE MOBILIDADE REDUZIDA.**

**Artigo 111** – As calçadas, passeios e vias para circulação de pedestres devem ser projetados e construídos com pisos adequados à circulação da pessoa portadora de Mobilidade Reduzida.

§1º- Os equipamentos, mobiliário urbano e outros elementos de utilidade pública, como também outros obstáculos à circulação devem ser posicionados de forma que não comprometam a passagem das pessoas com Mobilidade Reduzida.

§2º- A sinalização e dispositivos viários não devem constituir num bloqueio à passagem, devendo a colocação de colunas na calçadas e junto das travessias manterem as larguras mínimas para o deslocamento destes usuários.

§3º- Deve haver manutenção e conservação frequente do piso do passeio e da vegetação existente.

**Artigo 112** – O rebaixamento de calçadas, junto às travessias de pedestres, canteiros centrais, ilhas e refúgios ou demais locais deve garantir às Pessoas Portadoras de Mobilidade Reduzida condições adequadas de utilização.

**Parágrafo único** - O rebaixamento de calçada deve seguir padrão e construção e locação conforme definido pelo SEMUTRAN em consonância com as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT.

**Artigo 113** – Nas rotas para pedestres com deficiência visual demais locais áreas aprovadas pelo SEMUTRAN, o rebaixamento e calçada deve ser sinalizado com uma faixa de piso e podotátil.

**Artigo 114** – O SEMUTRAN, em conjunto com os demais órgãos envolvidos, deve estabelecer programa integrado de adaptação da calçadas e passeios de forma a criar condições adequadas para circulação da pessoa portadora de Mobilidade Reduzida.

**Artigo 115** – Deverão ser definidos os locais que terão prioridade na adaptação, levando-se em consideração as proximidades de localidades onde há concentração de pessoas portadoras de deficiência.

§1º- Devem ser definidas rotas específicas para as pessoas mencionada no caput deste artigo, dotadas de todas as condições exigíveis pela norma da ABNT para possibilitar a acessibilidade, ocupação física e circulação com conforto e segurança.

**§2º**- Estas rotas devem consolidar ligações entre estes locais que reúnem os portadores de deficiência até os pontos onde estão localizados os terminais e estações do transporte coletivo, os locais de estacionamentos de seus veículos, ou até outras edificações de interesse.

**Artigo 116** – Na elaboração do projeto de rotas para pessoas com deficiência devem ser consideradas as características próprias de cada tipo de sinalização:

I – A largura adequada das vagas de estacionamento;

II – Os tempos necessários à travessia, uma vez que a velocidade média da pessoa com necessidade especial é inferior à do pedestre comum;

III – Colocação da “botoeira” nos semáforos, em locais como escolas e hospitais com altura adequada para os portadores de mobilidade reduzida.

IV – A utilização, em rotas, com presença de deficientes visuais, de sinalização semafórica com dispositivo sonoro que permite ao usuário identificar o momento a partir do qual a travessia pode ser realizada.

**Artigo 117** – O pavimento da pista de rolamento, junto às travessias de pedestres, deve oferecer condições favoráveis ao deslocamento das Pessoas Portadoras de Mobilidade Reduzida.

**Parágrafo único** - Qualquer obstáculo deverá ser eliminado, tais como tampas de poços de visita elevadas, irregularidades no pavimento, existência de buracos, dentre outros.

**Artigo 118** – Nos locais onde forem utilizados os canteiros centrais, ilhas e refúgios para auxiliar a travessia de pedestres, devem ter dimensões compatíveis para usuários de cadeiras de rodas.

**Artigo 119** – Considerando-se a topografia acidentada da área urbana da cidade, a inclinação transversal dos passeios, resultante do desnível do lote em relação à pista de rolamento, que visa permitir o acesso de veículos, deve ser amenizada, evitando-se degraus.

**§1º** - Quando possível, a compensação da diferença entre os níveis deve ser feita internamente ao lote.

§2º – A adequação de passeios conforme caput deste artigo será de no máximo três anos, devendo 30% dos passeios serem adequados no primeiro ano; 30% no segundo ano e os 40% no último ano, iniciando-se pelo centro da cidade. Os demais passeios serão adequados seguindo os setores classificados pelo padrão de edificação constante na Planta de Padrão de Edificação em anexo, iniciando-se pelo setor de padrão alto e sucessivamente até o setor de padrão baixo, e por fim o setor industrial/comercial.

**Artigo 120** – A circulação, o estacionamento e a parada de veículos, assim como as travessias adaptadas ao uso da pessoa portadora de deficiência devem ser sinalizadas utilizando os padrões especificados no Código de Trânsito Brasileiro e em normas estabelecidas pelo SEMUTRAN, como:

- I – Sinalização vertical de regulamentação de estacionamento própria para vagas destes usuários;
- II – Sinalização vertical específica indicativa de serviços auxiliares;
- III – Sinalização vertical específica indicativa educativa;
- IV – Sinalização horizontal – símbolo internacional de deficiente físico, para ser utilizado nas vagas de estacionamento, destinadas aos condutores ou passageiros portadores de Mobilidade Reduzida que apresentam problemas de locomoção;
- V – Dispositivos e sinalizações auxiliares – travessias elevadas, no caso específico para deficiente visual, o piso podotátil;
- VI – Sinalização semafórica complementada por dispositivo sonoro, dirigida aos pedestres com deficiência visual.

**Artigo 121** – A utilização das vagas de estacionamento, destinadas aos condutores ou passageiros portadores de deficiência que apresentam problemas de locomoção deve observar o princípio da impessoalidade, devendo o Departamento Municipal de Trânsito, SEMUTRAN, regulamentar a forma de cadastramento dos interesses, bem como a forma de identificação dos seus veículos.

**Artigo 122** – Deverão ser exigidos, nos espaços públicos e privados dos polos geradores de viagens, dispositivos de acesso, ocupação física e circulação das pessoas portadoras de deficiência.

**Parágrafo único** - Nos estacionamentos desses polos devem ser reservadas vagas para veículos de transporte de pessoa portadora de dificuldades de locomoção, devidamente localizadas e sinalizadas conforme as normas estabelecidas pelo SEMUTRAN, em consonância com o Código de Trânsito Brasileiro, normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNET, Código de Obras e Plano Diretor.

**Artigo 123** – Em situações de obras sobre a calçada, devem ser observados cuidados especiais para manter a continuidade da circulação, acesso ocupação física da pessoa portadora de Mobilidade Reduzida, de forma a garantir segurança, conforto e seguridade.

## **CAPÍTULO X DAS AÇÕES ESTRATÉGICAS**

**Artigo 124** - O SEMUTRAN deverá definir a priorização das ações estratégicas a serem adotadas na rede viária e no sistema de transporte, para a Mobilidade e Acessibilidade das Pessoas Portadoras de Mobilidade Reduzida.

**Artigo 125** - 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:

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 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 SEMUTRAN, medidas e dispositivos de acesso, ocupação física e circulação;
- X – Ampliar os canais de informação, comunicação e participação da comunidade, devidamente adequados a todos os tipos de deficiência.

**Artigo 126** - Os serviços de transporte público poderão ser prestados diretamente pelo poder público ou por terceiros, através de concessão ou contratação segundo legislação específica.

**Artigo 127** – A Política de Mobilidade e Acessibilidade de Pessoas com Mobilidade Reduzida deve também prever as atividades de capacitação dos trabalhadores que tem 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.

**Artigo 128** – O SEMUTRAN deverá desenvolver atividades educativas relativas à mobilidade e à acessibilidade das Pessoas Portadoras de Mobilidade Reduzida na rede viária e ao sistema de transporte.

**Artigo 129** - 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 e implementação 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.

**Artigo 130** - A elaboração, implementação e posterior manutenção das ações de acessibilidade previstas neste Plano Municipal devem seguir as seguintes premissas básicas:

I - a priorização das necessidades e a adoção de cronograma compatível com a reserva de recursos para sua implementação; e

II - a articulação e planejamento, de forma continuada, entre todos os órgãos públicos envolvidos.

## CAPÍTULO XI

### DA COMUNICAÇÃO E INFORMAÇÃO

**Artigo 131** - 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 e a Lei Federal nº 12.527, de novembro de 2011, denominada “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.

**Artigo 132** - 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 deficiência e mobilidade reduzida.

**Artigo 133** - O Poder Executivo Municipal desenvolverá programas para a implantação de acessibilidade comunicacional nos espaços culturais e de lazer, de modo a garantir a



disponibilização de recursos tecnológicos para o adequado atendimento às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

**Artigo 134** - Os órgãos da administração pública municipal direta e indireta deverão fornecer recursos de acessibilidade comunicacional, visando permitir o adequado atendimento presencial às pessoas com deficiência que procurem os serviços prestados ao público.

**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.

**Artigo 135** - O Poder Executivo Municipal deve solicitar junto à empresa prestadora de serviços de telefonia, a instalação de telefones acessíveis nos principais edifícios e equipamentos urbanos, como estádios, rodoviárias, aeroportos e centros comerciais, entre outros.

**Artigo 136** - O Poder Executivo Municipal desenvolverá 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.

## **CAPITULO XII**

### **DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS**

**Artigo 137** – O Poder Executivo Municipal deverá divulgar programa para implantação de rampas para pedestres 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 Centros Sociais e Educacionais, bibliotecas, Mercados, outros Prédios Públicos Municipais, incluindo no mesmo o cronograma de implantação.

## **CAPITULO XIII**

### **DAS DISPOSIÇÕES FINAIS**

**Artigo 138** - O Poder Executivo divulgará, de forma ampla e didática, o conteúdo desta Lei visando o acesso da população aos instrumentos de política urbana que orientam a produção e organização do espaço habitado.

**Artigo 139-** A presente Lei, que regulamenta o aspecto físico do sistema viário, será complementada com o Plano de Sinalização Urbana e com o Plano de Arborização Urbana, e de acordo com as disposições dos artigos anteriores e Anexos desta Lei.

**Artigo 140** - 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 Executivo Municipal, conforme prévio parecer técnico do Conselho de Desenvolvimento Municipal (CDM).

**Artigo 141** – As despesas para cumprimento desta lei decorrerão de despesas orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

**Artigo 142** - Considera-se traçado existente aquele já consolidado pela ocupação urbana ou cuja implantação tenha sido iniciada de acordo com projeto aprovado pela Prefeitura Municipal.

**Artigo 143** - Constituem parte integrante desta Lei os Anexos I, II, III e IV.

**Artigo 144** - Os casos omissos da presente Lei serão dirimidos pelo Conselho de Desenvolvimento Municipal (CDM).

**Artigo 145** - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando as disposições em contrário.



## **Prefeitura de Angatuba**

“ Paço Municipal Dr. Ulysses Turelli “

Rua João Lopes Filho, 120 - centro

CEP. 18240-000 - Angatuba/SP

Tel. (15) 3255-9500



Prefeitura do Município de Angatuba, 14 de maio de 2015.

**CARLOS AUGUSTO RODRIGUES DE MORAIS TURELLI**

Prefeito Municipal

## **ANEXO IV - PROJETOS DE EDUCAÇÃO E CIDADANIA – PEC**

Os Projetos de Educação e Cidadania – PEC têm o objetivo de formar multiplicadores da ideia de preservação da qualidade de vida para o morador do município.

As pessoas serão preparadas para serem agentes de transformação em suas comunidades.

O Objetivo consiste em Mobilizar a sociedade Angatuba visando à compreensão dos direitos e deveres de cidadão. O povo desfruta de propostas do executivo municipal que visam à melhoria socioeconômica da população, da qualidade do ambiente que a envolve e melhor aproveitamento dos benefícios produzidos por legislação. Portanto o PEC está inserido no Plano Diretor como elemento para focar a população como agente fiscalizador de apoio a Administração Municipal.

A experiência adquirida com as diversas atividades desenvolvidas pelo Departamento Municipal de Educação e Cultura, com a intensa participação de professores, tem demonstrado que a sociedade é receptiva e capaz de fazer as mudanças necessárias para diminuir significativamente os problemas culturais que representam transtornos para a população e conseqüentemente para a Administração Pública.

A participação da comunidade é um dos grandes instrumentos de transformação social, é com ela que se pretende atingir o público em geral do município, direcionando a energia para a construção de uma cidade modelo de qualidade de ação do cidadão.

As pessoas serão selecionadas das seguintes formas:

- Voluntários cadastrados no CECON
- Voluntários da Campanha de empresas
- Jovens de Escolas e Universidades
- Líderes Comunitários

A Capacitação das pessoas envolvidas se dará através de dinâmicas de grupo e palestras para diferentes Programas, entre eles:

### 1. Programa de Acessibilidade

Este programa tem a finalidade de melhorar as condições de acessibilidade no Município de Angatuba de um modo geral.

❖ Conscientizar a importância da recuperação dos espaços públicos: nas calçadas invadidas por degraus e rampas de acesso as propriedades particulares; nos locais públicos objetos de despejo das águas pluviais das propriedades particulares; da indevida ocupação com construções, temporária ou não, invadindo calçadas; das invasões de espaço público com projeções de elementos das propriedades particulares (telhados, toldos, mesas, cadeiras, publicidade em placas e outros elementos construtivos) etc.;

❖ Desenvolver práticas para a circulação de bicicletas sem prejuízo do pedestre e dos veículos nas ruas;

Proporcionar nas áreas públicas condições de acessibilidade para os cidadãos com deficiência.