

Complemento da Revisão do Plano de Mobilidade Urbana de Piracicaba/SP.

**PRODUTO (REVISÃO FINAL):
PRODUTO: MINUTA DE LEI
SETEMBRO DE 2022**

SUMÁRIO

MINUTA DE LEI	1
ANEXO I	26
ANEXO II	32
ANEXO III	33
ANEXO IV	34
ANEXO V	35
ANEXO VI	39

MINUTA DE LEI

TÍTULO I: DA POLÍTICA DE MOBILIDADE DO MUNICÍPIO PIRACICABA

CAPÍTULO I - PRINCÍPIOS E OBJETIVOS CAPÍTULO II- MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE

TÍTULO II: DO SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE

CAPÍTULO I: DO FINANCIAMENTO DO SISTEMA DE MOBILIDADE CAPÍTULO II - DO TRANSPORTE DE CARGAS CAPÍTULO III: DO TRANSPORTE PÚBLICO

LEI COMPLEMENTAR

Institui o Plano de Mobilidade de Piracicaba e dá outras providências.

O Prefeito de Piracicaba, São Paulo, faz saber que a Câmara Municipal de Vereadores aprovou e ele sanciona a seguinte lei:

TÍTULO I

DA POLÍTICA DE MOBILIDADE DO MUNICÍPIO PIRACICABA

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a Mobilidade Urbana no Município de Piracicaba, adotando os princípios, normas e conceitos da Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelecidos na Lei Federal 15.587/12, aplicando-se a toda a extensão territorial do Município de Piracicaba.

Art. 2º A Política Municipal de Mobilidade é a articulação e a ordenação dos componentes estruturadores da mobilidade no município de Piracicaba, abordagem feita sobre o transporte de cargas e passageiros, o sistema de vias municipais, o trânsito e a orientação para o trânsito, de forma a assegurar o direito de ir e vir com sustentabilidade e a melhor relação custo benefício social.

Parágrafo único. A Política Municipal de Mobilidade deverá estar condicionada às diretrizes estabelecidas no Plano Diretor Urbano Integrado (PDUI) para a Região Metropolitana de Piracicaba em relação à mobilidade urbana.

CAPÍTULO I

PRINCÍPIOS E OBJETIVOS

Art. 3º São diretrizes da Política Municipal de Mobilidade:

I. a criação de medidas de estímulo à utilização do transporte coletivo e reduzir o número de viagens motorizadas;

II. a melhoria das condições para o transporte para o transporte não motorizado, inclusive a pé;

III. a integração com a política municipal de desenvolvimento e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso e ocupação do solo no âmbito do Município;

IV. a integração com a política metropolitana e respectivas políticas setoriais, de forma a assegurar as melhores condições de mobilidade, acessibilidade e conectividade em todo o espaço urbano e contribuir para a sua melhoria em âmbito metropolitano;

V. a priorização dos projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento integrado;

VI. o desenvolvimento do sistema de transporte coletivo do ponto de vista quantitativo e qualitativo;

VII. a integração dos diversos meios de transporte;

VIII. o estímulo ao uso de combustíveis renováveis e menos poluentes;

IX. a priorização do investimento público destinado à melhoria e expansão do sistema viário para a implantação da rede estruturante de transporte público coletivo;

X. o planejamento da malha viária segundo os critérios de segurança e conforto da população, respeitando o meio ambiente e obedecendo as diretrizes de uso e ocupação do solo municipal.

Art. 4º São ações estratégicas para a implantação do Sistema de Mobilidade Municipal:

I. projetar e implantar todos os espaços públicos de circulação do Município de Piracicaba de forma a considerar a acessibilidade universal e cidadã;

II. exigir dos projetos de ordem privada a consecução de medidas construtivas que considerem igualmente a acessibilidade universal e cidadã;

III. planejar e ordenar o transporte coletivo urbano, instituindo a concessão de sua exploração, mediante processo licitatório pertinente;

IV. ordenar o uso do espaço apropriado em vias e logradouros públicos para estacionamentos de veículos e vagas específicas, indicando a possibilidade e a forma de oneração para sua utilização;

V. planejar a viabilidade de anéis viários, restringindo o acesso de veículos incompatíveis com o uso adequado da malha viária no urbano.

Art. 5º Para viabilizar as diretrizes e estratégias definidas neste Capítulo, poderão ser adotados, dentre outros instrumentos:

I. restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II. dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

III. estabelecimento da política de estacionamentos rotativos;

IV. controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

V. implantação de medidas de associação do uso e ocupação do solo ao sistema de transporte coletivo, como as operações urbanas consorciadas no entorno de corredores de transporte coletivo prioritários existentes ou dos que vierem a ser instalados, que terão as seguintes finalidades para efeito de efetivação da Política Municipal de Mobilidade:

a) obtenção de recursos para ampliação e melhoria da rede de transporte público coletivo;

b) implantação e melhoria de espaços públicos, principalmente os destinados a modos de transporte não motorizado, que devem ser estimulados, com a implantação de um Programa de Calçada Cidadã;

c) melhoria e ampliação da infraestrutura e da rede viária, priorizando os transportes coletivos, transportes não motorizados e as ligações regionais e perimetrais que contribuem para a desconcentração e descentralização urbanas.

VI. definição de políticas de preços dos serviços de mobilidade, incluindo políticas tarifárias para o transporte público, utilização de descontos, subsídios e desoneração tarifária e políticas de preços de circulação e estacionamento em vias públicas, como instrumentos de direcionamento da demanda para o transporte público, modos coletivos e não motorizados e tecnologias ambientalmente limpas;

VII. estabelecimento de consórcios, convênios e acordos com o Estado de São Paulo e/ou municípios da Região Metropolitana de Piracicaba, com vistas à gestão coordenada dos sistemas de mobilidade urbana, na forma da lei.

CAPÍTULO II

MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE

Art. 6º. O parâmetro básico do sistema viário para a inclusão de pessoas com deficiência e restrição de mobilidade é o desenho universal, que busca tornar os espaços viários acessíveis a todas as pessoas, independentemente das suas características físicas, motoras, sensoriais ou mentais, mediante a elaboração de projetos pela Secretaria de Mobilidade Urbana - Trânsito e Transportes (SEMUTTRAN), estabelecendo alternativas que tornem, progressivamente, o sistema viário e os diferentes serviços de transporte público, acessíveis e disponíveis, também, para os portadores de necessidades especiais.

Art. 7º. Na frota do sistema de transporte coletivo público do Município será obrigatório, o acesso e transporte das pessoas com deficiência e restrição de mobilidade, com segurança e conforto, atendendo a todas as especificações previstas na legislação pertinente.

Parágrafo único. Os locais onde há grande concentração de pessoas com deficiência e restrição de mobilidade e de equipamentos de transporte público devem ter prioridade na adaptação, regularização e desobstrução de calçadas e demais elementos físicos que dificultem sua locomoção.

TÍTULO II

DO SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE

Art. 8º O Sistema de Mobilidade de Piracicaba leva em conta o conjunto organizado e coordenado dos meios, serviços e infraestruturas, que garante os deslocamentos de pessoas e bens no Município.

Art. 9º São infraestruturas de Mobilidade:

- I. vias e demais logradouros públicos inclusive ciclovias, ciclofaixas, hidrovias e metroferrovias;
- II. estacionamentos, incluindo os paraciclos e bicicletários;
- III. terminais e estações;
- IV. pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- V. sinalização viária de trânsito;
- VI. equipamentos e instalações específicas;
- VII. instrumentos de controle e fiscalização do trânsito.

CAPÍTULO I

DO FINANCIAMENTO DO SISTEMA DE MOBILIDADE

Art. 10 As fontes de financiamento para implantação, custeio e investimentos destinados ao desenvolvimento das ações de gestão, educação, planejamento, projeto, operação, fiscalização e controle dos sistemas de circulação, do trânsito e transporte público do Município são:

- I - recursos do Orçamento Municipal;
- II - recursos do Fundo Municipal de Transporte e do Fundo de Educação e Manutenção do Trânsito;
- III - receitas tarifárias provenientes do sistema de transporte coletivo público;
- IV - recursos obtidos junto a organismos de fomento, nacionais e internacionais;
- V - recursos obtidos de doações;
- VI - recursos obtidos a fundo perdido;
- VII - recursos provenientes de fiscalização e autuação, através dos agentes de operação de trânsito e transportes ou de outros delegados pela SEMUTTRAN para a execução dessas atribuições;
- VIII - recursos obtidos por serviços prestados pela SEMUTTRAN;
- IX - recursos provenientes de taxas e tarifas cobradas pela análise de projetos de Pólo Gerador de Tráfego;
- X - recursos provenientes de fiscalização e autuações diversas, no âmbito de sua jurisdição.

CAPÍTULO II

DO TRANSPORTE DE CARGAS

Art. 11. O transporte de cargas e mercadorias dentro do Município de Piracicaba corresponderá às limitações interpostas pela malha viária municipal e pelo regime de adensamento urbano sem que haja prejuízo ao atendimento das demandas comerciais e da qualidade do espaço urbano.

Art. 12 A ampliação da malha viária municipal deverá considerar alternativas para o transporte de cargas nos diversos lugares do município.

§ 1º As áreas especialmente adensadas deverão restringir o acesso de veículos considerando o seu tamanho, peso, grau de emissão de poluentes, grau de periculosidade da carga e impacto sobre as atividades do lugar e serão regulamentadas pela SEMUTTRAN.

§ 2º Nas áreas citadas no parágrafo anterior poderão ser criadas vagas de estacionamento destinadas exclusivamente para carga e descarga, bem como horários específicos.

Art. 13. Para que seja possível o acesso de cargas e mercadorias em todos os pontos das áreas restritas poderão ser previstas estações de transbordo de mercadorias para veículos compatíveis com aquele tipo de tráfego.

CAPÍTULO III

DO TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 14. O Transporte Público Municipal é de competência executiva da Prefeitura Municipal, e por ela deve ser organizado e prestado, diretamente ou sob regime de concessão, fiscalizado, atribuindo-se a esta as responsabilidades do atendimento dos serviços prestados.

Art. 15. O Transporte Público, coletivo ou individual, dentro do Município de Piracicaba corresponderá às demandas progressivas desses sistemas, bem como a capacidade de atendimento da malha viária existente e planejada.

§ 1º As previsões de ampliação da malha viária municipal deverão considerar alternativas para o transporte público coletivo, inclusive com a adoção de corredores exclusivos ou preferenciais.

§ 2º As áreas especialmente atrativas, definidas como polos geradores de tráfego na presente Lei, sejam comerciais, de serviço, industriais ou de lazer, deverão ser atendidas pelos veículos do transporte público.

SEÇÃO I

DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 16. O transporte público coletivo urbano é a modalidade preferencial de deslocamento motorizado no Município, devendo ser organizado, planejado, implementado e gerenciado pelo Município, respeitando o disposto na legislação em vigor e a realidade metropolitana que está inserida.

Art. 17. São direitos dos usuários do transporte público coletivo no Sistema de Mobilidade Urbana de Piracicaba:

I. receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei Federal n.º 8.897, de 13 de fevereiro de 1995;

II. ser informado, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas e integração;

III. ter ambiente seguro e acessível para utilização do Sistema de Mobilidade;

IV. participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de Mobilidade.

Art. 18. Para tornar o transporte público coletivo mais atrativo frente ao transporte individual, o Poder Executivo priorizará:

I. implantação de rede estruturante do transporte público coletivo com integração dos diversos modos de transporte existentes;

II. ampliação das ações relacionadas ao transporte público coletivo no sistema viário;

III. modernização dos sistemas de informação relacionados ao transporte público coletivo;

IV. ampliação da integração física, operacional e tarifária do transporte público coletivo em Piracicaba e na Região Metropolitana;

V. diversificação dos modos de transporte público coletivo;

VI. desestímulo ao uso do transporte individual de modo articulado à melhoria do transporte público coletivo;

VII. promoção de mudança de percepção da sociedade quanto aos usos do transporte individual e coletivo;

VIII. promoção da modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento e controle do transporte público coletivo e de orientação aos usuários;

IX. promoção de acessibilidade com segurança à maior quantidade possível de pessoas.

Art. 19. Para a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações, o Poder Executivo executará:

I. o fomento à implantação de sistemas de gestão da qualidade e certificação dos prestadores de serviços;

II. a inovação dos métodos e processos de fiscalização dos serviços de transporte, tornando-os mais eficazes;

III. o monitoramento sistemático do grau de satisfação da população em relação à qualidade dos serviços;

IV. a disseminação de informações sobre o sistema de transporte e sua operação, propiciando a escolha otimizada dos meios de deslocamento;

V. modernização dos equipamentos e instalações relacionados ao transporte público coletivo.

Art. 20 Com vistas a tornar o transporte público coletivo um fator de inclusão social, o Poder Executivo adotará:

I. uma política tarifária voltada a proporcionar uma maior inclusão social;

II. adequação da infraestrutura e da frota de veículos, em conformidade com os requisitos de segurança, conforto e acessibilidade universal;

III. cobertura espacial e temporal para atendimento do maior número possível de usuários.

Art. 21. Serviços de Transporte Coletivo Público Especial:

I - Serviço de Atendimento Especial, de caráter essencial, entendido como modo de transporte coletivo “porta-a-porta”, gratuito para usuários de baixa renda, oferecido pela Prefeitura do Município de Piracicaba e destinado ao portador de deficiência motora severa, que só se locomove através de equipamento especial;

II – Serviço Complementar de Transporte Público, de caráter não essencial e com o objetivo de atrair usuários do transporte individual, oferecendo um serviço de transporte coletivo público diferenciado.

§ 1º Os horários, itinerários e a tecnologia da frota dos veículos a serem utilizados nesses serviços serão ser regulamentados pela SEMUTTRAN, respeitadas as disposições das normas federais e estaduais.

§ 2º A tarifa dos serviços complementares de transporte público terá valor diferenciado da tarifa do sistema integrado.

SEÇÃO II

DO TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

Art. 22. Caracteriza-se como transporte individual, o serviço público remunerado prestado a passageiro, com destinação única e não sujeito a delimitação de itinerário.

Art. 23. O transporte individual configura igualmente serviço público, sujeito a concessão, permissão ou autorização do Poder Público Municipal, incluindo os aplicativos.

Art. 24. O transporte público individual deverá satisfazer, além das exigências previstas na Lei Federal 9503/97 - Código de Trânsito Brasileiro, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos através de normatização específica.

SEÇÃO III

DO TRANSPORTE ESCOLAR

Art. 25. Caracteriza-se como transporte escolar, o serviço público ou privado, fretado a passageiro ou grupo, em número limitado à capacidade do veículo transportador, voltado à locomoção de estudantes entre suas residências e os estabelecimentos de ensino.

Parágrafo único. O transporte escolar de caráter público, quando não executado diretamente pelo Poder Público, poderá ser terceirizado mediante processo licitatório público.

Art. 26. O transporte escolar privado ficará sujeito às exigências previstas na Lei Federal 9503/97 - Código de Trânsito Brasileiro, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos pelo *Conselho Nacional de Trânsito* - CONTRAN, pelo Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN SP e SEMUTTRAN.

Parágrafo único. A SEMUTTRAN e o Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN SP efetuarão a fiscalização sobre às condições do veículo.

Art. 27. Aos veículos de transporte escolar poderão ser regulamentados espaços de parada específicos sobre a via pública.

SEÇÃO IV

TRANSPORTE FRETADO DE PASSAGEIROS

Art. 28. O Transporte Coletivo por Fretamento em Piracicaba caracteriza-se por:

- I - atender a um segmento específico e pré-determinado de passageiros;
- II - ser pré-contratado;
- III - configurar-se, claramente, como serviço diferenciado, não gerando concorrência com o Transporte Público de Passageiros;
- IV - não ter a obrigatoriedade de atender às mesmas condições de modicidade tarifária do transporte coletivo público;
- V - ser regulamentado pela Prefeitura do Município de Piracicaba, através da SEMUTTRAN.

Art. 29. Cabe à SEMUTTRAN, na regulamentação e fiscalização do serviço de Transporte Coletivo por Fretamento:

- I - buscar a segurança dos usuários do serviço;
- II - evitar concorrência predatória com o serviço de transporte público;
- III - adotar as medidas fiscalizatórias necessárias para que o serviço não comprometa as condições de segurança e fluidez de tráfego nas vias do Município;

IV - regulamentar as condições de prestação do serviço, inclusive no que se refere a circulação, estacionamento, parada, devendo estabelecer infrações, taxas e penalidades, em regulamentação específica;

V - estruturar-se para o exercício da regulamentação do serviço, de forma a garantir agilidade no seu controle.

Art. 30. A inobservância das obrigações estabelecidas nos atos regulamentares do Transporte Coletivo por Fretamento sujeita o operador da atividade à aplicação de penalidades e outras sanções, inclusive, remoção ou retenção do veículo, quando houver risco à segurança dos passageiros ou de terceiros.

§ 1º A prestação do serviço de Transporte Coletivo por Fretamento sem autorização da SEMUTTRAN, conforme regulamentação a ser definida, deverá ser considerada transporte ilegal de passageiros e caracterizada como clandestina, sujeitando os infratores às sanções próprias.

§ 2º A SEMUTTRAN deverá manter uma Comissão Julgadora de Recursos para análise dos recursos interpostos em face das penalidades aplicadas.

Art. 31. Os veículos destinados ao Transporte Coletivo por Fretamento no Município de Piracicaba deverão ter suas características regulamentadas, bem como estar previamente autorizados pela SEMUTTRAN, mediante documento específico.

Art. 32. Os condutores dos veículos de Transporte Coletivo por Fretamento deverão atender às condições estabelecidas na legislação estadual e federal específica, para o exercício da função de transporte coletivo de passageiros.

Art. 33. O uso de vias e logradouros públicos para o estacionamento dos veículos de Transporte Coletivo por Fretamento, durante a prestação do serviço, deve ser condicionado à autorização prévia, específica para cada local, fornecida pela SEMUTTRAN, que deverá avaliar os impactos referentes ao trânsito e às condições urbanísticas e ambientais do local.

Parágrafo único. Nos períodos em que o veículo não estiver a serviço, deverá ser mantido estacionado em local adequado, fora das vias e logradouros públicos.

Art. 34. São submetidos à mesma regulamentação do Transporte Coletivo por Fretamento os seguintes serviços:

I - Transporte Coletivo por Fretamento, que tenha como origem e destino o Município de Piracicaba;

II - Transporte Coletivo por Fretamento – intermunicipal, interestadual e internacional – que tenha como origem ou destino o Município de Piracicaba;

III - Transporte Coletivo Privado em veículo próprio – atividade realizada por pessoa jurídica, no transporte exclusivo de seus funcionários, prestadores de serviço, clientes ou outros usuários relacionados com sua atividade-fim, devendo o condutor ser, obrigatoriamente, empregado da pessoa jurídica responsável pelo serviço.

Parágrafo único. O transporte a que se refere o inciso III do presente artigo, embora não se classifique na legislação existente como transporte fretado, deverá estar sujeito às mesmas obrigações no tocante à regulamentação por parte da SEMUTTRAN.

Art. 35. O Transporte Coletivo Patrocinado é o serviço gratuito oferecido por pessoa jurídica, no transporte exclusivo de seus funcionários, prestadores de serviço, clientes ou outros usuários relacionados com sua atividade-fim.

§ 1º O Transporte Coletivo Patrocinado poderá ser realizado pela pessoa jurídica que oferece o serviço (ou por seus contratados) e deverá ser regulamentado pela SEMUTTRAN, que deverá definir as características dos veículos que prestam o referido serviço, bem como cadastrar esses veículos, seus condutores e a pessoa jurídica ao qual estão vinculados, com o objetivo de proporcionar segurança aos usuários e a terceiros.

§ 2º Cabe à SEMUTTRAN garantir que a prestação desse serviço não cause concorrência predatória com o serviço de transporte público.

Art. 36. A SEMUTTRAN deverá regulamentar o Transporte Fretado de Passageiros, no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) meses, a partir da publicação desta Lei.

CAPÍTULO IV

DO TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

SEÇÃO I

DOS PEDESTRES

Art. 37. Para fins desta Lei, pedestre é todo aquele que utiliza as vias urbanas, a pé ou em cadeira de rodas, ficando o ciclista, desmontado e empurrando a bicicleta, equiparado ao pedestre em direitos e deveres.

Art. 38. É obrigação dos condutores de veículos, motorizados ou não, dos proprietários de estabelecimentos ou moradores, da sociedade em geral e do Poder Público assegurar ao pedestre a circulação segura e o acesso à cidade.

Art. 39. São assegurados ao pedestre os seguintes direitos:

I. ir e vir a pé ou em cadeira de rodas nas vias públicas, calçadas e travessias, livremente e com segurança, sem obstáculos e constrangimentos de qualquer natureza;

II. calçadas limpas, conservadas, com passeio livre e desimpedido de quaisquer obstáculos, públicos ou particulares, fixos ou móveis, com piso antiderrapante, não trepidante para a circulação em cadeira de rodas, em inclinação e largura adequada à circulação e mobilidade;

III. prolongamento das calçadas sobrepondo-se as pistas de rolamento de vias locais, estabelecendo sua absoluta prioridade com relação ao fluxo de veículos, que farão a travessia em condição similar à de passagem sobre a calçada para ingresso em garagens;

IV. faixas de travessia nas vias públicas, com sinalização horizontal e vertical;

V. sinalização luminosa e sonora nas portas de garagens conforme a legislação de trânsito;

VI. equipamento e mobiliário urbano que facilite a mobilidade e acessibilidade de pessoas portadoras de deficiência mobilidade reduzida e idoso,

VII. as travessias de pedestres nas vias públicas podem ser com redução de percurso, com faixa elevada ou com rebaixamento da calçada.

VIII. as travessias de pedestres deverão gradativamente serem iluminadas, priorizando as com maior volume de pedestres

Parágrafo único. A acessibilidade nas vias e espaços públicos deverá atender a NBR 9050.

SEÇÃO II

DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 40. O transporte por bicicletas deve ser incentivado pelo Poder Público Municipal, através da adoção do Sistema Cicloviário Municipal, com a previsão de rotas estruturantes desta modalidade, conforme consta no Anexo 02.

Art. 41. O sistema cicloviário deverá garantir:

I. a possibilidade da inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos, devendo ser abordado como elemento para a implantação do conceito de Mobilidade Sustentável e como forma de redução do custo da mobilidade das pessoas;

II. a possibilidade de integração aos modos coletivos de transporte, através da construção de bicicletários e/ou paraciclos junto às estações e terminais;

III. a possibilidade de construção e incorporação de ciclovias e ciclofaixas, através da iniciativa privada ou pública.

Art. 42. Ciclovias são faixas de circulação exclusiva e independentes para bicicletas, projetadas para agilizar o deslocamento de ciclistas com segurança e conforto, compondo juntamente com as ciclofaixas e ciclo-rotas a malha cicloviária municipal.

§ 1º Nas ciclovias não serão permitidos a circulação, parada e estacionamento de veículos motorizados que venham oferecer riscos ao trânsito das bicicletas.

§ 2º Atletas, patins e assemelhados poderão se utilizar das ciclovias, respeitando o caráter preferencial das bicicletas.

Art. 43. Ciclofaixas são partes das pistas de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.

Art. 44. As ciclovias e ciclofaixas terão gabarito padronizado conforme a intensidade de fluxo previsto na malha cicloviária e poderão ter (vide Anexo 03);

I. entre 1,20 m (um metro e vinte centímetros) e 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros), quando em sentido único;

II, entre 2,20 m (dois metros e vinte centímetros) e 3,00 m (três metros) quando em duplo sentido;

§ 1º Quando a ciclofaixa for contígua à esquerda da faixa de estacionamento paralelo, a mesma deverá estar acrescida de 90 cm (noventa centímetros) em sua largura.

§ 2º Não serão alocadas ciclofaixas contíguas às faixas de estacionamentos oblíquos.

Art. 45. Ao longo da malha cicloviária deverão ser dispostos paraciclos ou bicicletários em pontos próximos ao comércio, aos equipamentos públicos, notadamente os equipamentos de transporte público, escolas, postos de saúde, praças e parques.

Parágrafo único. Em parques urbanos e equipamentos de interesse turístico, o Poder Público poderá explorar ou conceder exploração para o serviço de locação de bicicletas interconectados pela malha cicloviária.

SEÇÃO III

DOS PATINETES E DOS VEÍCULOS DE MOBILIDADE INDIVIDUAL AUTOPROPELIDOS

Art. 46. Os patinetes e os veículos de mobilidade individual autopropelidos terão sua circulação nas vias públicas permitida, transportando apenas o condutor:

I – em áreas de circulação compartilhadas com pedestres, devidamente sinalizadas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, com velocidade máxima de 6 km/h;

II – em ciclovias e ciclofaixas, com velocidade máxima de 20 km/h;

III – nos bordos da pista de rolamento das vias que não dispunham de ciclovia ou de ciclofaixa, cuja velocidade máxima regulamentada seja de 40 km/h, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores, sem exceder a velocidade de 20 km/h.

§ 1º Os condutores de patinetes e de veículos de mobilidade individual autopropelidos equiparam-se aos ciclistas em direitos e deveres.

§ 2º Os equipamentos de mobilidade individual autopropelidos, para circulação em via pública, deverão ter indicador de velocidade, campainha e sinalização noturna, dianteira, traseira e lateral.

TÍTULO III

DO SISTEMA MUNICIPAL DE VIAS

Art. 47. A SEMUTTRAN será responsável pelo planejamento e disciplinamento das vias de circulação municipal, no que concerne:

I. à estruturação de vias de circulação para pedestres, ciclistas, motoristas, motociclistas e outros;

II. à ordenação da paisagem urbana, da informação ordenada e padronizada com interesse orientativo e de incentivo ao turismo;

III. ao estudo sobre a necessidade da instalação de sinalização de trânsito, objetivando ordenar com segurança o tráfego de veículos e pedestres nas vias do município;

IV. ao estabelecimento de áreas de estacionamento público ao longo das vias, de forma a agilizar acessos e a mobilidade de usuários;

V. à implantação e manutenção de elementos de acessibilidade universal;

VI. à padronização das calçadas e faixas livre (passeio), inclusive quanto aos tipos de pavimentação a serem empregados;

VII. à instalação de canteiros, serviços e mobiliários urbanos ao longo das vias, de forma compatibilizada;

VIII. ao estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga e descarga, embarques e estacionamento geral de veículos;

IX. análise e parecer em empreendimentos em sistema de condomínio, loteamento com concessão de fechamento, polos geradores de tráfego e, quando necessário, a solicitação do RIT (Relatório de Impacto de Trânsito);

X. análise e parecer quanto ao dimensionamento mínimo da faixa livre (passeio) das calçadas, quando for requerido o uso da faixa de acesso;

XI. Demais competências estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro e Suas Resoluções.

Art. 48. Aos proprietários ou inquilinos de imóveis na extensão correspondente a(s) sua(s) testada(s), se houver guia e sarjeta, compete:

I. proceder à remoção e desobstrução de todo e qualquer obstáculo porventura existente nas faixas livres (passeios) públicos, tornando o trânsito livre para pedestres;

II. aplicar a boa técnica e as diretrizes de projeto quanto à continuidade, nivelamento e textura da pavimentação empregada nas calçadas, garantindo a sua regularidade;

III. realizar constantemente a limpeza e conservação das calçadas públicas, mantendo-os limpos, cabendo, solidariamente, ao inquilino;

IV. manter o imóvel não edificado, subutilizado ou não utilizado o adequado fechamento dos mesmos em todas as divisas em acordo com legislação municipal que regulamenta a matéria

CAPÍTULO I

DA COMPOSIÇÃO DAS VIAS

Art. 49. Cada via urbana obedecerá a uma composição programada para as suas pistas, faixas de rolamento e calçadas, caracterizados pelo conjunto de sistemas que importem ao bom desempenho da mesma, dentro do conjunto da malha viária.

§ 1º O projeto de novas vias, prolongamentos ou a retificação de existentes depende de avaliação da necessidade destes sistemas, baseado obrigatoriamente em estudos técnicos a serem elaborados pelo Poder Público.

§ 2º A imposição de recuos frontais nos lotes lindeiros, sem edificação, estará vinculada à necessária provisão de gabarito para a implantação do conjunto de sistemas previstos em cada via.

Parágrafo único. Decreto Municipal poderá estabelecer faixas *non aedificandi* para futuro alargamento de vias.

Art. 50. Em quaisquer circunstâncias, a composição das vias urbanas deverá atender aos preceitos instituídos pela Lei Federal 9.503/97 – Código de Trânsito Brasileiro e pela NBR 9050 Acessibilidade às edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos.

SEÇÃO I

DAS PISTAS

Art. 51. As pistas, configuradas pelo conjunto de faixas de rolamento destinadas ao deslocamento veicular e estacionamento, devem possuir pavimento apropriado à intensidade de fluxo previsto, identificadas por elementos separadores ou diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou canteiros centrais, com greide e seção projetados adequadamente a drenagem de águas pluviais por gravidade.

§ 1º Não serão admitidas ruas de loteamentos que tenham sido abertas sem previsão de pavimentação, sarjeta, guia e instalação das redes públicas essenciais.

§ 2º Sempre que possível o pavimento das pistas deve priorizar materiais permeáveis, que promovam a percolação das águas pluviais, se não nas faixas de rolamento, ao menos nas vagas e pistas auxiliares.

SUBSEÇÃO I

DAS FAIXAS DE ROLAMENTO

Art. 52. É proibida a obstrução de qualquer forma e sob qualquer pretexto de faixas de rolamento, sem a autorização programada do Poder Público, em atendimento ao artigo 95 do Código de Trânsito Brasileiro, Lei Federal 9503/97.

Art. 53. As faixas de rolamento terão gabarito padronizado conforme a hierarquia da via em questão e poderão ter entre 2,80 m (dois metros e oitenta centímetros) e 3,60 m (três metros e sessenta centímetros), dependendo das condições previstas de tráfego.

SUBSEÇÃO II

DAS VAGAS DE ESTACIONAMENTO PÚBLICAS

Art. 54. O estacionamento de veículos em áreas públicas, contidas nas faixas de rolamento, não terá prioridade sobre quaisquer outros sistemas da composição das vias.

Parágrafo único. É prerrogativa exclusiva do Poder Público Municipal determinar os trechos passíveis de implantação de vagas para estacionamento público, nas faixas de rolamento ou de forma que impliquem o seu uso, que poderão ter a sua utilização cobrada através de sistema implantado.

Art. 55. É obrigação do Município de Piracicaba, dispor o uso dos espaços de estacionamento públicos implantados, de forma equânime e distributiva, podendo inferir cobrança sobre o uso dos mesmos.

Parágrafo único. A imputação de cobrança nestas circunstâncias poderá ser realizada de forma progressiva e na medida da demanda reprimida por estacionamento público, em territórios da cidade.

Art. 56. Serão reservadas, no mínimo, 2% (dois por cento) das vagas em estacionamento regulamentado de uso público para serem utilizadas exclusivamente por veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência ou com dificuldade de locomoção ou ao menos uma para cada 50 (cinquenta) vagas disponíveis, preferencialmente em finais de quadra ou à frente do acesso de escolas e demais equipamentos públicos ou privados, a critério da SEMUTTRAN

Art. 57. Serão reservadas no mínimo 5% (cinco por cento) das vagas em estacionamento regulamentado de uso público para serem utilizadas exclusivamente por idosos, ou ao menos uma para cada 20 (vinte) vagas disponíveis, preferencialmente em locais que possam garantir a melhor comodidade aos mesmos.

Art. 58. Deverão ser previstos espaços em número adequado para o estacionamento de motos nas faixas de estacionamento, sempre em sentido oblíquo ou transversal ao do trânsito.

Parágrafo único. O Poder Público, nestes casos, poderá proibir o estacionamento de motos nas vagas destinadas aos demais veículos.

Art. 59. As vagas de uso do transporte público, coletivo e individual, serão dispostas pelo Município de Piracicaba em função do interesse público do serviço, prevalecendo sobre o uso do transporte individual.

Art. 60. Nas vias em que circulam mais de 80 (oitenta) veículos tipo ônibus de transporte público coletivo urbano por hora/sentido, o Poder Público poderá proibir o estacionamento de veículos à critério da SEMUTTRAN.

§ 1º As vias deverão ser sinalizadas com a placa de regulamentação do tipo R-32, com a informação complementar do horário e dia da proibição.

§ 2º A proibição de que se trata no *caput* deste artigo poderá ser determinada, a critério do Poder Público Municipal, somente no sentido de pico de trânsito na parte da manhã e somente no sentido de pico de trânsito na parte da tarde/noite.

Art. 61. As faixas de estacionamento terão gabarito padronizado conforme a hierarquia da via em questão.

I. em paralelo a guia (meio fio): 5,50 m (cinco metros e cinquenta centímetros) de comprimento e 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros) de largura

II. em ângulo de 30°, 45°, 60° e 90°: área de 11,00 m², com 5,50 m (cinco metros e cinquenta centímetros) de comprimento e 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros) de largura

Parágrafo único. As vagas destinadas ao embarque e desembarque de deficientes físicos deverão possuir espaço adicional de circulação de no mínimo 1,20 m (um metro e vinte centímetros) de largura, quando afastadas de faixa de travessia de pedestres, além da largura da vaga

Art. 62. Nas sobreposições com as faixas de pedestres, o espaço que seria da vaga de estacionamento poderá ser apropriado pelo passeio público no uso de qualquer de seus sistemas, desde que mantida a fluidez, segurança e a acessibilidade universal dos transeuntes.

Parágrafo único. Esta apropriação se dará efetivamente nas proximidades de escolas, hospitais, repartições públicas, praças e equipamentos urbanos que configurem polos atrativos de acesso habitualmente de pedestres.

Art. 63. Os projetos das vagas de estacionamento públicas nas faixas de rolamento serão específicos em cada tipo de via e em cada trecho, importando o bom senso de se manter fluidos todos os sistemas que compõem a mobilidade urbana, respeitando-se a acessibilidade universal e a paisagem urbana.

SUBSEÇÃO III

DOS CORREDORES DE TRANSPORTE

Art.64. Quando o transporte coletivo atingir demanda significativa, o Poder Público Municipal desenvolverá projeto de implantação de faixas de rolamento exclusivas nas vias arteriais do município, ou naquelas que impliquem conexão entre centralidades urbanas e pontos de interesse específico.

Parágrafo único. Os corredores do transporte coletivo deverão prever faixa de instalação de mobiliário urbano compatível com o serviço a ser prestado.

Art. 65. As faixas de rolamento exclusivas do transporte coletivo terão gabarito padronizado conforme a dimensão dos veículos empregados e poderão ter entre 3,00 m (três metros) e 3,60 m (três metros e sessenta centímetros).

Parágrafo único. Em vias existentes que possam ser retificadas para a implantação de faixas de rolamento exclusivas para o transporte coletivo, serão aceitas variações máximas de até 7% (sete por cento) nas larguras nestas faixas, ou a supressão de outras faixas da composição da via, até que se promova a devida retificação.

SUBSEÇÃO I

DAS CALÇADAS

Art. 66. Calçada é a parte da via pública urbana segregada em nível mais elevado do que as pistas de tráfego de veículos, destinada exclusivamente à circulação de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins, onde nela se inclui o passeio.

§1º A inclinação transversal da calçada deverá ser de no mínimo 1% e no máximo 3% e sua largura pode ser dividida em três faixas de uso:

I. faixa de serviço: serve para acomodar o mobiliário, os canteiros, as árvores e os postes de iluminação ou sinalização;

II. faixa livre ou passeio é a parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas, devendo possuir continuidade longitudinal ao fluxo de pedestres e acessibilidade universal;

III. faixa de acesso: consiste no espaço da calçada entre a faixa livre (passeio) e o lote lindeiro.

§ 2º O perfil longitudinal das calçadas deve acompanhar o perfil longitudinal da via pública em toda a sua extensão.

§ 3º O pavimento das calçadas deverá atender a certas especificações, a bem da segurança e do conforto dos transeuntes, quais sejam:

I. ser sempre que possível permeável às águas pluviais, com o uso de material com grau adequado de permeabilidade;

II. não possuir materiais soltos, escamados ou isolados, que impliquem alteração no nivelamento da calçada;

III. possuir textura antiderrapante;

IV. não possuir inclinações convergentes sem drenagem apropriada para as águas pluviais.

§ 4º Não podem, em hipótese alguma, ser observados desníveis longitudinais e transversais que dificultem o trânsito de pedestres, idosos e pessoas portadoras de necessidades especiais.

§ 5º O acesso de veículos aos lotes lindeiros e seus espaços de circulação e estacionamentos deve ser feito de forma a não interferir na faixa livre de circulação de pedestres (passeio), sem criar degraus ou desníveis. (NBR 9050)

§ 6º As calçadas devem ter piso com superfície regular, firme, estável, não trepidante para dispositivos como rodas e antiderrapante, com prioridade para revestimentos permeáveis das águas pluviais no solo. (NBR 9050)

§ 7º As calçadas públicas somente serão bloqueadas ou reduzidas em seu gabarito nas intervenções a propósito de redes e serviços instalados nas mesmas, sempre temporariamente e sob autorização da SEMUTTRAN.

§ 8º A regularização de calçadas compreende a correção de suas inconformidades às normas de acessibilidade e aos critérios de transitabilidade e segurança viária.

§ 9º A qualificação de calçadas compreende a renovação de seu pavimento, adotando-se projeto paisagístico e materiais que valorizem o ambiente urbano, em harmonia com o entorno e suas edificações, quanto à arquitetura e à ocupação.

§ 10 A rede de água pluvial, oriunda dos lotes, deverão situar-se sob as calças e lançadas na sarjeta.

§ 11 A municipalidade poderá editar Decreto Municipal regulamentando a matéria.

Art. 67. A implantação de novas calçadas por meio do parcelamento do solo, implantação de condomínios ou qualquer outra modalidade de edificação, conforme o Anexo 03, deverão ter largura mínima de 3,0 m a 3,50 m, e a sua largura dividida nas três faixas de uso da seguinte forma:

§1º A faixa de serviços deve observar largura mínima de 0,70 m (setenta centímetros) para vias locais e coletoras exclusivamente com ciclovias no passeio e 0,80 m (oitenta centímetros) para os demais casos;

§ 2º A faixa livre circulação a pedestres (passeio) deve ter largura mínima de 1,80 m, desde que absorva com conforto um fluxo de tráfego de 25 pedestres por minuto, em ambos os sentidos, a cada metro de largura, em acordo com a NBR 9050, a ser analisado pela SEMUTTRAN

§ 3º Na faixa de acesso, contígua ao imóvel, não será permitido rampa de acesso de veículos aos lotes, deverão ser implantados dentro dos mesmos.

Art. 68. As calçadas existentes, com guia e sarjetas, poderão ter a sua largura dividida nas três faixas de uso da seguinte forma:

I. faixa de serviço: com largura mínima de 0,70 m, para calçada com largura inferior a 3,00 m e 0,80 m para calçada com largura igual ou superior a 3,00 m;

II. faixa livre ou passeio: com largura mínima de 1,20 m, devendo absorver com conforto um fluxo de tráfego de 25 pedestres por minuto, em ambos os sentidos, a cada metro de largura, em acordo com a NBR e a critério da SEMUTTRAN.

III. Faixa de acesso: para calçadas com mais de 2,30 m e lote confrontante com edificação poderá ser permitida sua utilização, após análise e autorização da SEMUTTRAN, exceto em corredores comerciais, centralidades com grande fluxo de pessoas e quando a faixa livre (passeio) tiver que absorver a faixa de acesso para permitir o fluxo de tráfego de pessoas.

§Art. 69. O licenciamento de projetos que impliquem em aumento do tráfego está condicionado a estudos do impacto sobre a circulação de pedestres e à mitigação destes efeitos através da instalação de equipamentos nesses locais, como o alargamento das calçadas, a implantação de faixas de travessia, semáforos, passarelas ou passagens subterrâneas, dentre outros.

Art. 70. Todo projeto de edificação deverá apresentar a implantação da calçada com os respectivos níveis no alinhamento predial e nas guias, junto ao limite com seus vizinhos, no meio do alinhamento e nas esquinas, quando for o caso, indicando a inclinação transversal e longitudinal; com corte transversal, em todas as vias que forem confrontantes, na entrada de veículos e no acesso de pessoas, com indicação dos níveis no alinhamento e na(s) guia(s), bem como, no caso de acesso de veículos, os níveis do início da rampa, na guia rebaixada e abas de acomodação, demonstrando estar dentro da largura da faixa de serviço.

Art. 71. A utilização das calçadas para fins comerciais ou de prestação de serviços dar-se-á mediante prévia licença da Prefeitura Municipal de Piracicaba.

SUB-SEÇÃO II

DOS ACESSOS AOS LOTES/TERRENOS E ESTACIONAMENTOS PRIVADOS

Art. 72. Os caminhos transversais às calçadas, de acesso aos lotes e terrenos contíguos, são necessariamente parte integrante das calçadas, não podendo os mesmos diferir em pavimento ou nivelamento.

§ 1º Somente junto aos rebaixos das guias (meio-fio) na largura da faixa de serviço, o pavimento da calçada poderá estar desnivelado, formando rampa para acesso de veículos aos lotes e terrenos, não sendo permitido avanço sobre as faixas livre da calçada, observando as especificações da NBR 9050.

§ 2º Os rebaixos das guias (meio-fio) instalados para o acesso de cadeirantes e portadores de necessidades especiais obedecerão às especificações da NBR 9050.

Art. 73. Os recuos frontais de edificações poderão ser utilizados como vagas de estacionamento, em virtude de projeto apresentado e mediante as seguintes condições:

I. serem implantados sempre de forma transversal a guia (ao meio-fio), respeitando o recuo mínimo livre de 5,00 m, da testada do imóvel para dentro do mesmo e com sistema de bloqueio de rodas no eixo dianteiro do veículo;

II. não haver sobreposição parcial ou total com a calçada pública;

III. manterem inclinação transversal máxima de 2 % (dois por cento) e no mínimo 1% (um por cento) em relação a guia (meio fio);

IV. nos edifícios sobrepostos, nos de garagem, em condomínios horizontais e verticais e nos loteamentos fechados com portaria e similares, será obrigatória a implantação de dispositivo luminoso intermitente.

V. não obstruírem em qualquer circunstância o fluxo longitudinal de pedestres e cadeirantes, como também o acesso destes aos estabelecimentos que as contenham;

Art. 74. Os recuos frontais de edificações poderão ser utilizados como vagas de estacionamento desde que não obstruam em qualquer circunstância o fluxo longitudinal de pedestres e cadeirantes, como também o acesso destes aos estabelecimentos que as contenham.

Art.75. Conforme o Anexo 03, para o uso dos recuos frontais como estacionamento não serão aceitos projetos que desloquem o alinhamento do meio-fio (guia), trazendo descontinuidade ao passeio público.

Art. 76. Não serão admitidos rebaixos de guias nas esquinas menores do que 10,00 m dos alinhamentos das guias transversais, para acesso de veículos, exceto em situações específicas a serem analisadas pela SEMUTTRAN que inviabilizem o acesso ao lote.

Parágrafo único. As cancelas ou portões de controle de acesso de veículos a condomínios fechados horizontais ou verticais devem observar um recuo mínimo de 10,00 m (dez metros) a partir do alinhamento do imóvel com a via pública.

Art. 77. Conforme o Anexo 3, no uso dos recuos frontais como estacionamento não serão aceitos projetos que desloquem o alinhamento do meio-fio (guia), tendo em vista a necessidade de se manter a continuidade ao passeio público.

SUB-SEÇÃO III

DOS CANTEIROS CENTRAIS, FAIXAS DE ACESSO E FAIXAS DE SERVIÇOS

Art. 78. Os canteiros centrais das vias, faixas de acesso e faixas de serviços estarão condicionados à composição padrão proposta conforme o Anexo 03 e na presente Lei Complementar.

§ 1º Conforme o Anexo 03, a vegetação a ser empregada nas faixas de serviços e nos canteiros centrais das vias, ficará sob a responsabilidade da devida deliberação por parte da Secretaria da Defesa do Meio Ambiente – SEDEMA, devendo ficar entre 1,00 m e 5,00 m de altura, para minimizar os impactos visuais na sinalização vertical e/ou semafórica.

§ 2º As faixas de acesso poderão ser constituídas de pequenos arbustos não maiores que 0,40 m (quarenta centímetros), e não invadirem o passeio, gramado ou piso.

Art. 79. As faixas de serviços são obrigatórias na composição das calçadas públicas e podendo transpor por elas:

- I. redes aéreas ou subterrâneas de distribuição de energia elétrica.
- II. redes aéreas ou subterrâneas telefônicas.
- III. circuitos aéreas ou subterrâneas de iluminação pública.
- IV. ramais subterrâneos de água.
- V. tubulações subterrâneas de gás.
- VI. drenagens pluviais e cloacais, ambas subterrâneas.
- VII. outras redes eventuais do abastecimento público.

Parágrafo único. Excepcionalmente, estes sistemas poderão passar subterraneamente pela faixa de rolamento ou por outras faixas das calçadas.

SUB-SEÇÃO III

DOS MOBILIÁRIOS URBANOS

Art. 80. Os mobiliários urbanos conjuntos de objetos existentes nas vias e nos espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos de urbanização ou de edificação, de forma que sua modificação ou seu traslado não provoque alterações substanciais nesses elementos, como semáforos, postes de sinalização e similares, terminais e pontos de acesso coletivo às telecomunicações, fontes de água, lixeiras, toldos, marquises, bancos, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga

Parágrafo único. Todos os mobiliários urbanos deverão seguir o padrão instituído pela Prefeitura Municipal, com as seguintes características:

- a) manterem permeabilidade visual entre si, não sendo admissível o uso de painéis opacos;
- b) serem instalados com material resistente, seguro ao uso e ao vandalismo e de fácil manutenção;
- c) serem devidamente identificados através de cor, padrão ou logomarca, caracterizando-o como patrimônio comunitário;
- d) serem esteticamente agradáveis, sem afetações ou pastiches aculturados em desacordo com a história e cultura da comunidade de Piracicaba.

Art. 81. Os mobiliários urbanos constituem-se em duas modalidades distintas:

- I. os que são de usufruto direto do cidadão, sem a necessidade de prestadores do serviço, tais como: lixeiras públicas, bancos de logradouros público, paradas de ônibus, sinalização de nomeação das ruas e de trânsito, aparelhos de ginástica e lazer (parquinhos/pista de skate), iluminação pública, luminárias, chafarizes, bebedouros, obeliscos, monumentos e assemelhados.
- II. os que são de usufruto indireto do cidadão e que necessitam de operadores para se concretizar a prestação do serviço público, tais como: bancas de jornal, banheiros, lavatórios e assemelhados.

Art. 82. A instalação e manutenção dos mobiliários da modalidade de usufruto direto são de competência do Poder Público Municipal, que poderá concedê-las à exploração publicitária, dentro de padrões razoáveis à paisagem urbana e mediante contrapartida de divulgação de campanhas públicas.

Parágrafo único. As concessões acima descritas serão objeto de processo licitatório, em cujo edital serão considerados:

- a) a paridade de distribuição dos mobiliários pela cidade, a partir da composição de lotes de aparelhos com maior e menor potencial publicitário;
- b) a garantia de manutenção dos mobiliários por enquanto persistir o contrato;
- c) a adoção dos mesmos como patrimônio público a partir de sua instalação.

Art. 83. A instalação de mobiliários da modalidade de usufruto indireto poderá ser concedida para exploração por processo licitatório.

CAPÍTULO II

DA HIERARQUIA DAS VIAS

Art. 84. A hierarquia das vias urbanas do município de Piracicaba segue as definições estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro, artigos 60, 61 e 62 e pelo Anexo ao mesmo, intitulado “Conceitos e Definições”.

§ 1º As vias são categorizadas da seguinte forma:

I – vias urbanas:

a) Vias de Trânsito Rápido: aquelas caracterizadas por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível;

b) Vias Arteriais: aquelas caracterizadas por interseções em nível, geralmente controladas por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade;

c) Vias Coletoras: aquelas destinadas a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade;

d) Vias Locais: aquelas caracterizadas por interseções em nível não semaforizadas, destinadas apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

e) Vias de Tráfego Lento: são vias de dimensões reduzidas, localizadas em áreas já consolidadas e de tráfego estritamente local, porém não definidas no Código de Trânsito Brasileiro;

II – vias rurais

a) Estradas Municipais: são estradas assim definidas pela Secretaria Municipal de Agricultura e Abastecimento (SEMA) ou por legislação específica, geralmente denominadas como PIR + um numeral + orientação geográfica + nome, constantes no Mapa da Malha Viária do Município de Piracicaba publicado pelo Instituto de Pesquisas e Planejamento de Piracicaba (IPPLAP) e pela SEMA.

b) Rodovias sob jurisdição do Estado

SEÇÃO I

DAS VIAS DE TRÂNSITO RÁPIDO PROPOSTAS

Art. 85. Os trechos de rodovias sob jurisdição do Estado e que forem transferidas ao município poderão ser consideradas Vias de Trânsito Rápido, atendendo aos pressupostos do DNIT e do DER-SP relativamente às suas faixas de domínio.

SEÇÃO II

DAS VIAS ARTERIAIS PROPOSTAS

Art. 86. As Vias Arteriais Propostas e sujeitas ao seguimento de diretrizes que estão definidas no Mapa de Hierarquia Viária (Anexos 01 e 03 da presente lei) deverão observar largura mínima de 35,00 m (trinta e cinco metros) para as vias arteriais 1 de mão dupla, 31,00 m (trinta e um metros) para as vias arteriais 2 de mão dupla e 16,00 m (dezesesseis metros) para as vias arteriais de mão única.

Art. 87. Os elementos de composição das Vias Arteriais Propostas serão basicamente:

I. pista:

a) duas pistas de circulação com um mínimo de 9,00 m (nove metros) para arterial 1 e 7,00 m (sete metros) para via arterial 2;

b) três faixas de rolamento por sentido de direção para as via arterial 1 e duas para via arterial 2, podendo uma delas ser faixa preferencial ou corredor exclusivo de ônibus quando o órgão gestor de trânsito julgar pertinente;

c) canteiro central de divisão das pistas de no mínimo 2,00 m (dois metros), com possibilidade de implantação de ciclovia e/ou pista de pedestres e paisagismo com respectivo aumento conforme o anexo 3.

II. calçadas com largura mínima de 3,50 m, em acordo com as disposições da presente Lei Complementar.

Art. 88. Para a instalação de corredor exclusivo ou preferencial de ônibus em logradouros sem gabarito apropriado para tanto, o projeto específico deverá considerar o interesse coletivo, promovendo as devidas desapropriações e a recomposição da via, considerando as suas prioridades sociais.

Art. 89. São também consideradas vias arteriais, porém, com gabaritos diferentes, aquelas que contêm interferências ao longo das mesmas e que margeiam cursos d'água e torres de alta tensão.

SEÇÃO III

DAS VIAS COLETORAS PROPOSTAS

Art. 90. As Vias Municipais Coletoras Propostas e sujeitas ao seguimento de diretrizes estão definidas no Mapa de Hierarquia Viária (Anexos 01 e 03 da presente Lei) deverão observar largura mínima de 30,00 m (trinta metros) para via coletora 1 de mão dupla e 22,00 m (vinte e dois metros) para via coletora 2 de mão dupla.

Parágrafo único. Todo projeto de parcelamento do solo e/ou condomínio deverá ser analisado e estabelecido diretrizes pela SEMUTTRAN.

Art. 91. Os elementos de composição das Vias Coletoras Propostas serão basicamente acordos que constam no Anexo 03:

I. pistas:

a) duas pistas de circulação com um mínimo de 7,00 m (sete metros) para via coletora 1 e 5,70 m (cinco metros e setenta) para via coletora 2;

b) duas faixas de rolamento por sentido de direção na via coletora 1 e via coletora 2

c) uma faixa de estacionamento por sentido de direção, com possibilidade de alargamento de passeio para uso em pontos de parada de ônibus;

d) canteiro central de divisão das pistas de no mínimo 2,00 m (dois metros), com possibilidade de implantação de ciclovia e/ou pista de pedestres e paisagismo com respectivo aumento conforme o anexo 3.

II. calçadas: com largura mínima de 3,00 m, em acordo com as disposições da presente LC.

Art. 92. Quando o sistema viário demandar o uso de corredor exclusivo ou via preferencial de rolamento para ônibus em Via Coletora Proposta, o projeto deverá considerar o impacto causado nas atividades locais, propondo medidas que mitiguem sua implantação.

SEÇÃO IV

DAS VIAS LOCAIS PROPOSTAS

Art. 93. Vias Locais são aquelas definidas no Código de Trânsito Brasileiro, que, geralmente, são formadas a partir da composição de novos loteamentos abertos à circulação de veículos e de domínio público.

Art. 94. Os elementos de composição das Vias Locais Propostas serão basicamente constituídos de acordo com o que consta no Anexo 03 e exigíveis em novos parcelamentos de solo e/ ou no entorno de condomínios, e, no caso de edificações, poderá ser exigido ao longo da Zona Especial de Parques Lineares do Plano Diretor de Desenvolvimento de Piracicaba, a critério da SEMUTTRAN:

I. via a ser estabelecida com sentido duplo de circulação com duas faixas de rolamento com duas de estacionamento.

II. calçadas: com largura total mínima de 3,00 m (três metros), em acordo com as disposições da presente LC.

SEÇÃO V

DAS VIAS DE TRÁFEGO LENTO

Art. 95. As vias de tráfego lento são vias especiais de dimensão reduzida, onde os critérios definidos nos artigos anteriores não se encaixam, devendo ter as suas características funcionais definidas pela SEMUTTRAN, sempre levando em consideração a mobilidade de pedestres e veículos.

Art. 96. Poderão ser previstas, também no caso de urbanização de favelas, em Zonas Especiais de Interesse Social.

SEÇÃO VII

DAS ESTRADAS MUNICIPAIS E DA ÁREA RURAL

Art. 97. Nas Estradas Municipais incidirá uma faixa de domínio total de 31 m (trinta e um metros), 15,50 m (quinze metros e cinquenta centímetros) para cada lado a partir do eixo da pista, incidindo recuo frontal obrigatório de 10,00 m (dez metros) além de outras exigências passíveis, definidas pelo uso e atividade das edificações contíguas.

Art. 98. As vias nos Núcleos Urbanos isolados deverão seguir as mesmas dimensões mínimas das vias urbanas segundo a hierarquização apresentada nessa lei.

Art. 99. A utilização das estradas municipais deverá seguir o estabelecido pelo Código de Trânsito Brasileiro com destaque aos seus artigos 58, 60 e 68.

SEÇÃO VIII

DAS VIAS EXISTENTES

Art. 100. As vias existentes e consolidadas no Município seguem sua classificação de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, especificamente a mencionada no *caput* do Art. 83 desta lei.

Parágrafo único. Nas vias existentes sobre as quais não for possível aplicar nenhuma das diretrizes propostas nesta lei, ficará a critério da SEMUTTRAN a sua adequação ao mais próximo possível dos parâmetros estabelecidos anteriormente para os empreendimentos lindeiros.

CAPÍTULO III

DA IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 101. Novos loteamentos, desmembramentos e empreendimentos imobiliários de qualquer ordem, propostos tanto pela iniciativa privada, quanto pelo Poder Público, deverão observar as disposições da presente Lei, aferindo continuidade no sistema viário, nos vazios urbanos, nas Macrozonas de Contenção e de Restrição Urbana e nos Núcleos Urbanos Isolados - NUIs.

§ 1º A hierarquização das novas vias será identificada pelo Poder Público, quando da análise do projeto, efetivando então as exigências quanto à composição dos gabaritos.

§ 2º A ausência de continuidade de gabarito em vias existentes do município, deverá ser identificada e mapeada, gerando projetos de intervenção prioritários que objetivem a fluidez na malha viária, principalmente pelas Vias Arteriais e Coletoras Propostas.

Art. 102. No parcelamento de solo ou empreendimentos imobiliários de qualquer modalidade, onde a área objeto do empreendimento faça divisa com uma ou mais diretrizes viárias ou, onde essas diretrizes passem por dentro da área, o empreendedor fica obrigado à implantação do tipo de via cuja diretriz seja característica para aquele local.

§ 1º Além das diretrizes exigidas no Anexo 03 desta lei, a SEMUTTRAN poderá exigir outras melhorias, às custas do empreendedor, tais como rotatórias, pontes, viadutos, sinalização horizontal, vertical, semaforizada e defensas rígidas em concreto ou metálicas, pontos de ônibus urbano com cobertura e outros que achar necessário.

§ 2º Toda sinalização horizontal e vertical estabelecida no Código de Trânsito Brasileiro, dentro dos empreendimentos descritos no *caput* deste artigo ou mesmo fora destes, é de obrigatoriedade de implantação por parte do empreendedor.

Art. 103. A implantação das vias em parcelamento do solo, no entorno de condomínios e confrontantes/inserido com Zona Especial de Parques Lineares do Plano Diretor de Desenvolvimento de Piracicaba atenderá prioritariamente as instâncias coletivas, não cabendo ao promotor do mesmo, argumentos relativos ao aproveitamento técnico da área em detrimento do interesse público.

Parágrafo único. O loteador deverá solicitar antecipadamente as diretrizes de arruamento onde constará a orientação para o traçado das vias.

TÍTULO V

DOS POLOS GERADORES DE TRÁFEGO

Art. 104. Polos Geradores de Tráfego (PGT) são empreendimentos implantados ou modificados no território do Município que atraem e geram viagens, alterando a oferta e demanda das vias urbanas e rurais e interferindo no sistema viário e nos devidos âmbitos ambiental, social, econômico.

Art. 105. Os Polos Geradores de Tráfego (PGTs) subdividem-se em função do grau de impacto no sistema viário, sendo classificados como:

- I - PGBI = Polo Gerador de Baixo Impacto;
- II- PGMI = Polo Gerador de Médio Impacto;
- III - PGGI = Polo Gerador de Grande Impacto;
- IV - PGAE = Polo Gerador sujeito a Análise Específica.

Art. 106. A classificação de PGTs pelo grau de impacto viário está estabelecida na Tabela 1 do Anexo 05 da presente Lei.

Parágrafo único. Caso a atividade pretendida não esteja especificada na Tabela 1 do Anexo 05 dessa lei, será adotado o parâmetro por similaridade de uso, a critério da SEMUTTRAN.

Art. 107. A quantidade de vagas de estacionamento exigidas para cada empreendimento está estabelecida na Tabela 2 do Anexo 05 da presente lei.

Art. 108. Os projetos de Polos Geradores de Tráfego classificados como PGBI deverão ser acompanhados de declaração de conformidade com a presente lei, assinada por profissional técnico habilitado, com a apresentação do respectivo Registro de Responsabilidade Técnica - RRT ou da Anotação de Responsabilidade Técnica – ART.

Art. 109. Os projetos de Polos Geradores de Tráfego classificados como PGMI serão encaminhados para análise da SEMUTTRAN, sem a necessidade de elaboração de Relatório de Impacto de Trânsito (RIT), assinada por profissional técnico habilitado, com a apresentação do respectivo Registro de Responsabilidade Técnica - RRT ou da Anotação de Responsabilidade Técnica – ART.

Art. 110. Os projetos de Polos Geradores de Tráfego classificados como PGGI serão instruídos com Relatório de Impacto de Trânsito (RIT), que será submetido à análise e à aprovação da SEMUTTRAN.

§ 1º. O Relatório de Impacto de Trânsito (RIT) deverá ser elaborado por profissional técnico habilitado, com a apresentação do respectivo Registro de Responsabilidade Técnica - RRT ou da Anotação de Responsabilidade Técnica - ART, sendo o mesmo responsável pelos resultados e análises apresentados.

§ 2º. Os empreendimentos sujeitos à elaboração de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), nos termos do Plano Diretor e sua regulamentação, são classificados como PGGI.

Art. 111. Os projetos de Polos Geradores de Tráfego classificados como PGAE serão analisados pela SEMUTTRAN, devidamente assinados por profissional técnico habilitado, com a apresentação do respectivo Registro de Responsabilidade Técnica - RRT ou da Anotação de Responsabilidade Técnica – ART, e será exigido a elaboração de Relatório de Impacto de Trânsito (RIT).

Art. 112. O projeto de Polo Gerador de Tráfego cujas área construída computável (ACC) ou área de terreno (At) for de até 12% (doze por cento) inferior aos limites previstos na Tabela 2 do Anexo 05 da presente lei poderá ser objeto de análise de projeto ou exigência de elaboração de Relatório de Impacto de Trânsito (RIT), a critério da SEMUTTRAN.

Art. 113. O Relatório de Impacto de Trânsito (RIT) deverá identificar os impactos gerados pela Implantação do empreendimento ao sistema de mobilidade urbana, ficando sob responsabilidade da SEMUTTRAN a análise e a definição das medidas mitigadoras e compensatórias a serem implantadas a fim de minimizar tais impactos.

Parágrafo único. O roteiro com o conteúdo mínimo e os parâmetros para elaboração do RIT serão discriminados por meio de Manual Técnico que será editado, atualizado e publicado através de Portaria específica da SEMUTTRAN.

Art. 114. Caso o Relatório de Impacto de Trânsito (RIT) apresentado seja julgado insuficiente pela SEMUTTRAN, o responsável pelo empreendimento deverá refazê-lo a expensas do empreendedor, e reapresentá-lo para avaliação, no prazo máximo de 90 dias corridos, sob pena do indeferimento do pedido e arquivamento do processo.

Art. 115. O empreendedor executará as obras e serviços necessários no tocante à mobilidade urbana indicados na análise do RIT, mediante formalização de termo de compromisso entre o empreendedor e a SEMUTTRAN.

Parágrafo único: independentemente do que o RIT apontar como necessário de medidas mitigadoras, na ausência destas, a SEMUTTRAN poderá exigí-las ou acrescentar novas, a seu critério.

TITULO VI

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 116. Fazem parte integrante da presente Lei os seguintes Anexos:

- I - Anexo 01 - Hierarquização viária;
- II - Anexo 02 - Rede Cicloviária;
- III - Anexo 03 - Seções Transversais;
- IV - Anexo 04 - Obras Prioritárias;
- V- Anexo 05 - Polos Geradores de Tráfego.

Art. 117. Revogam-se as disposições em contrário e particularmente a Lei Municipal Complementar nº 187, de 10 de outubro de 2006.

Art. 118. Esta Lei Complementar entrará em vigor na data de sua publicação.