



Prefeitura da Estância Turística de Ibiúna

Estado de São Paulo

LEI COMPLEMENTAR Nº 224 DE 21 DE JUNHO DE 2024

“Institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Ibiúna”.

PAULO KENJI SASAKI, Prefeito Municipal da Estância Turística de Ibiúna, usando das atribuições que lhe são conferidas por Lei,

FAZ SABER que a Câmara Municipal da Estância Turística de Ibiúna aprova e, ele sanciona e promulga a seguinte Lei:

TÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

CAPÍTULO I DA POLÍTICA DE MOBILIDADE DO MUNICÍPIO DA ESTÂNCIA TURÍSTICA DE IBIÚNA

Artigo 1º- Esta Lei Complementar dispõe sobre a política municipal de mobilidade urbana e institui o Plano de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Ibiúna.

Parágrafo único - As normas estabelecidas nesta lei são aplicáveis à toda extensão territorial do município da Estância Turística de Ibiúna

Artigo 2º- A presente lei tem como base os fundamentos expressos na Constituição Federal, na Lei Federal nº 10.257/01 - Estatuto da Cidade, na Constituição Estadual, na Lei Orgânica da Estância Turística de Ibiúna e na Lei Federal nº 12.587/12 que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Artigo 3º- O Plano de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Ibiúna é o instrumento orientador e normativo da política de mobilidade do município, buscando a melhoria dos diferentes modos de transportes, serviços e infraestrutura viária, garantindo os deslocamentos de pessoas, veículos e cargas e a acessibilidade em seu território.

CAPÍTULO II DAS DEFINIÇÕES

Artigo 4º- Para os fins desta Lei Complementar, considera-se as seguintes definições:

I- Acessibilidade universal: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos, inclusive crianças, idosos, pessoas com mobilidade reduzida, autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;



Prefeitura da Estância Turística de Ibiúna

Estado de São Paulo

II- Acesso: espaço transversal ao passeio público que permite a interligação para veículos e pedestres entre as pistas de rolamento e o lote;

III- Alinhamento: a linha divisória entre o terreno e o espaço público de vias e logradouros;

IV- Bicicletário: local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas;

V- Borda da pista: margem da pista de rolamento, podendo ser demarcada por linhas longitudinais de bordo, que delineiam a parte da via destinada à circulação de veículos;

VI- Calçada: parte da via, normalmente segregada e em nível diferente destinada a circulação de pedestres, e a implantação de mobiliário urbano, sinalização e vegetação;

VII- Canteiro: trecho da faixa de serviço exclusiva para vegetação;

VIII- Canteiro central: espaço físico separador de duas pistas de rolamento;

IX- Ciclo: veículo de, pelo menos, duas rodas a propulsão humana;

X- Ciclofaixa: parte da pista de rolamento destinada a circulação exclusiva de bicicletas delimitada por sinalização específica;

XI- Ciclovia: pista própria destinada a circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;

XII- Cruzamento: interseção de duas vias em nível;

XIII- Dispositivo de segurança: qualquer elemento que tenha a função específica de proporcionar maior segurança ao usuário da via, alertando-o sobre situações de perigo que possam colocar em risco sua integridade física e dos demais usuários da via, ou danificar seriamente o veículo;

XIV- Espaço público: espaço livre destinado à circulação, parada e estacionamento de veículos, ou a circulação de pedestres e ciclistas, tais como calçadas, parques, áreas de lazer, calçadas, ciclovias e ciclofaixas;

XV- Estrada vicinal: via rural de ligação entre localidades, sujeita a padronização de gabarito em quaisquer condições de pavimentação;



XVI- Faixa de mobiliário urbano: espaço da calçada destinado a arborização, implantação de mobiliário urbano, sinalização e rampas de acesso a veículos;

XVII- Faixa de rolamento: parte da via destinada a circulação de veículos;

XVIII- Faixa livre de circulação: espaço da calçada destinado exclusivamente a circulação de pedestres, livres de obstáculos físicos e vegetação;

XIX- Greide: do inglês grade, conjunto de cotas que definem o perfil longitudinal de uma via;

XX- Hierarquia viária: graus de importância e função que as vias representam no sistema viário que atende o município;

XXI- Ilha: obstáculo físico colocado na pista de rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção;

XXII- Interseção: Todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação;

XXIII- Malha viária: o conjunto de vias do município;

XXIV- Meio-fio: o cordão linear, normalmente em desnível formando a sarjeta, que divide os espaços do passeio público e a via pública;

XXV- Mobiliário urbano: elemento de serviço público que visar dotar de segurança, conforto, higiene e estética as atividades humanas nos logradouros;

XXVI- Mobilidade urbana: sistema em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no território;

XXVII- Modo de transporte motorizado: modalidade que se utilizam de veículos automotores;

XXVIII- Modo de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

XXIX- Operação de carga e descarga: imobilização do veículo, pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento de cargas, na forma disciplinada pelo órgão de trânsito competente com circunscrição sobre a via;

XXX- Operação de trânsito: monitoramento técnico baseado nos conceitos de engenharia de tráfego, das condições de fluidez, de estacionamento e



parada na via, de forma a reduzir as interferências tais como veículos quebrados, acidentados, estacionados irregularmente atrapalhando o trânsito, prestando socorros imediatos e informações aos pedestres e condutores;

XXXI- Parada: imobilização do veículo com a finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros;

XXXII - Parklet: extensão da calçada, com objetivo de criar espaços de lazer e convivência, segundo projeto previamente aprovado;

XXXIII- Passagem subterrânea: obra de construção civil destinada à transposição de vias, em desnível subterrâneo, e ao uso de pedestres ou veículos;

XXXIV- Passarela: obra de construção civil destinada à transposição de vias, em desnível aéreo, para uso de pedestres;

XXXV- Pista de rolamento: parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais;

XXXVI- Refúgio: parte da via, devidamente sinalizada e protegida, destinada ao uso de pedestres durante a travessia da mesma;

XXXVII- Regulamentação da via: implantação de sinalização de regulamentação pelo órgão competente com circunscrição sobre a via, definindo, entre outros, sentido de direção, tipo de estacionamento, horários, dias;

XXXVIII - Sarjeta: calha exposta da caixa da rua que conduz águas pluviais às bocas de lobo;

XXXIX- Sinalização: Conjuntos de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam;

XL- Transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

XLI- Transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;



XLII- Transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas;

XLIII- Transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades;

XLIV- Transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadoria;

XLV- Transporte público coletivo intermunicipal regional: serviço de transporte público coletivo entre municípios que compõem a mesma região;

XLVI- Via: Superfície por onde transitam veículos, pessoas, animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.

TÍTULO II

DOS PRINCÍPIOS, OBJETIVOS E DIRETRIZES

CAPÍTULO I

DOS PRINCÍPIOS BÁSICOS

Artigo 5º - Os princípios que regem a política municipal de mobilidade urbana são os seguintes:

I- Promoção da inclusão social, garantindo acesso aos serviços de mobilidade, direito à cidade e a apropriação do ambiente urbano;

II- Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III- Garantia da acessibilidade universal, permitindo livre deslocamento de todos os cidadãos na cidade;

IV- Priorização dos transportes coletivos, e de menor impacto ambiental;

V- Eficiência na prestação de serviços de transportes;

VI- Segurança, a partir da estruturação e qualificação dos espaços de deslocamento, inclusive para os pedestres;

VII- Dinamização da economia e geração de empregos e renda, através da facilitação da mobilidade de bens e mercadorias e acesso do cidadão aos setores de produção e comercialização.



CAPÍTULO II DOS OBJETIVOS

Artigo 6º- A política municipal de mobilidade tem como objetivo geral, proporcionar o acesso amplo e democrático aos espaços públicos, garantindo acessibilidade, segurança no trânsito, circulação planejada de pessoas, veículos e cargas, garantindo inclusão social e desenvolvimento sustentável.

Artigo 7º - São objetivos específicos da política de mobilidade urbana:

I- Planejar, regular e fiscalizar o sistema municipal de trânsito;

II- Planejar regular e fiscalizar o sistema municipal de transportes;

III- Organizar o sistema de gestão e controle social.

CAPÍTULO III DAS DIRETRIZES

Artigo 8º - São diretrizes da Política Municipal de Mobilidade:

I- Garantir a utilização do Terminal Rodoviário da Estância Turística de Ibiúna como elemento integrador das linhas de transporte coletivo;

II- Priorizar o transporte público coletivo sobre o transporte individual e os modos de transporte não motorizados sobre os motorizados;

III- Estruturar o sistema viário municipal, segundo as funções e características das vias existentes e projetadas no território da Estância Turística de Ibiúna;

IV- Estabelecer condições de acessibilidade universal nos espaços públicos e privados na circulação, na sinalização e nos sistemas de transporte coletivo;

V- Promover a integração dos modais de transporte;

VI- Implantar sinalização que propicie fluidez e segurança aos cidadãos;

VII- Estruturar os órgãos de gestão das políticas de mobilidade urbana no município;

VIII- Garantir e estimular a participação da população na gestão da mobilidade no município.



TÍTULO III
DO SISTEMA MUNICIPAL DE VIAS

Artigo 9º- O sistema municipal de vias é composto por:

- I- Plano viário e ordenação da circulação;
- II- Plano cicloviário;
- III- Circulação de pedestres.

CAPÍTULO I
DO PLANO VIÁRIO E ORDENAÇÃO DA CIRCULAÇÃO

Seção I
Das vias públicas

Artigo 10- O Plano Viário tem a função de organizar a dinâmica de circulação na cidade, a partir de sua integração e hierarquização de acordo com as funções exercidas e compreende as vias existentes e projetadas classificadas como:

- I- Metropolitanas;
- II- Estruturais;
- III- Arteriais;
- IV- Coletoras; e
- V- Locais.

Artigo 11- As Vias Metropolitanas - M: são rodovias que fazem a articulação da Estância Turística de Ibiúna com as regiões metropolitanas de Sorocaba e São Paulo se caracterizando como vias de carregamento de tráfego mais intenso, grandes extensões e características geométricas com faixa de domínio mais largas e gestão estadual ou federal.

Parágrafo único- A velocidade e as condições técnicas são definidas pela gestão estadual ou federal

Artigo 12- As Vias Estruturais - E: compreendem os eixos viários que estruturam o território, ligando os núcleos urbanos dispersos, integrando-os entre si, além de ligar as áreas rurais com o centro da cidade e em alguns casos fazem a interligação da Estância Turística de Ibiúna com os municípios vizinhos.



Prefeitura da Estância Turística de Ibiúna

Estado de São Paulo

Artigo 13- As vias estruturais, independentemente de suas características físicas são subdivididas em dois níveis:

I- Vias estruturais I;

II- Vias estruturais II.

Artigo 14- As Vias Estruturais I - E1 são aquelas utilizadas como ligação do Município da Estância Turística de Ibiúna com os demais municípios do Estado de São Paulo.

Parágrafo único- A velocidade e as condições técnicas são definidas pela gestão estadual ou federal.

Artigo 15- As vias estruturais II - E2 compreendem as estradas vicinais e são utilizadas como ligações entre cidade e bairros e entre estes e as vias estruturais.

Parágrafo único- A velocidade máxima permitida é de 60km/h, respeitadas as análises técnicas locais.

Artigo 16- As vias arteriais são responsáveis pela distribuição do fluxo na malha viária para as vias secundárias e locais e caracterizam-se pela preferência quando cortadas por intersecções em nível, sendo controladas por semáforo ou rotatória.

Parágrafo único- A velocidade máxima permitida é de 50 km/h, respeitadas as análises técnicas locais.

Artigo 17- As vias coletoras cumprem a função de acesso e saída aos bairros e mais especificamente no centro da cidade, canalizando o tráfego das vias locais para o sistema arterial.

Parágrafo único- A velocidade máxima permitida é de 40 km/h, respeitadas as análises técnicas locais.

Artigo 18- As vias locais são destinadas ao trânsito de acesso aos lotes, se conectando, preferencialmente, com as vias coletoras.

Parágrafo único- A velocidade máxima permitida é de 30 km/h, respeitadas as análises técnicas locais.

Artigo 19- As vias do município da Estância Turística de Ibiúna ficam classificadas conforme relação constante do ANEXO I desta lei - Hierarquização das vias.



Artigo 20- As vias a que se refere o artigo anterior compõem o mapa “Sistema Viário – Hierarquia” – ANEXO II desta lei.

Artigo 21- As vias aprovadas em novos loteamentos deverão ser classificadas por Decreto Municipal, conforme as especificações do Plano de Mobilidade Urbana de Ibiúna – PMUI.

Artigo 22- A classificação das vias obedecerá às características e funções que as mesmas cumprem no sistema viário.

Artigo 23- As novas vias a serem abertas no município da Estância Turística de Ibiúna deverão respeitar as condições geométricas estabelecidas no ANEXO III - Dimensionamento das vias.

Parágrafo 1º- As vias existentes e consolidadas deverão, sempre que possível, sofrer adaptações aos padrões estabelecidos no ANEXO III - Dimensionamento das vias, para melhor atender as funções decorrentes de suas classificações.

Parágrafo 2º- As obras parciais, correções de traçado, interligações ou extensões de vias existentes deverão respeitar os padrões estabelecidos no ANEXO III - Dimensionamento das vias.

Artigo 24- A hierarquização das vias e os padrões técnicos estabelecidos nos anexos desta lei, deverão subsidiar alterações nas normas de parcelamento do solo no município, para que nas novas urbanizações (loteamentos, condomínios) e os novos sistemas viários atendam especificações técnicas adequadas à circulação de veículos e pedestres.

Artigo 25- As pistas de rolamento das vias, e estacionamentos deverão possuir pavimento apropriado à intensidade de fluxo previsto, com greide e seção projetados adequadamente à drenagem de águas pluviais por gravidade.

Parágrafo único- O pavimento da pista de rolamento deve priorizar materiais permeáveis, que promovam a percolação das águas pluviais.

Artigo 26- Deverá ser elaborado um caderno de normas técnicas aplicáveis ao município, incluindo elementos como concordância de vias, declividades longitudinais e transversais, dentre outras, conforme as normas técnicas aplicáveis ao setor, para orientação aos técnicos e para análises de novos parcelamentos do solo.

Artigo 27- O setor responsável por obras no trânsito deverá programar os desvios necessários e sinalizações adequadas, evitando-se transtornos à população e garantindo a segurança dos cidadãos.



Seção II

Das vagas de estacionamentos

Artigo 28- A Prefeitura da Estância Turística de Ibiúna, através do órgão técnico competente, disciplinará o estacionamento de veículos nas áreas públicas.

Artigo 29- Os projetos das vagas de estacionamento público nas pistas de rolamento serão específicos em cada tipo de via e em cada trecho, a partir dos requisitos técnicos de segurança e acessibilidade.

Parágrafo único- Nas sobreposições com as faixas de pedestres o espaço lindeiro à via pública não poderá ser ocupado por vagas de estacionamento de veículos, para garantir a segurança dos pedestres.

Artigo 30- A Prefeitura da Estância Turística de Ibiúna, através do órgão técnico competente, fará o credenciamento das pessoas com restrição de mobilidade e editará decreto regulamentador sobre as condições de atendimento.

Artigo 31- As faixas de estacionamento terão gabarito padronizado, conforme hierarquia da via, respeitando-se as especificações estabelecidas no ANEXO III - Dimensionamento das vias.

Artigo 32- Os recuos frontais das edificações poderão ser utilizados como vagas públicas de estacionamento em edifícios não residenciais desde que autorizado pelo órgão competente da Prefeitura e respeitadas as condições técnicas das vagas.

§ 1º- As vagas, a que se refere o caput deste artigo, não poderão impedir a livre circulação dos pedestres no passeio público.

§ 2º- O acesso às vagas deverá estar sinalizado, conforme orientações técnicas do órgão competente.

Artigo 33- A Prefeitura da Estância Turística de Ibiúna autorizará, através do órgão competente, as vagas de carga e descarga, nas áreas centrais e nos corredores comerciais, considerando a proximidade com o local de coleta e entrega e a facilidade de circulação, respeitando-se condições técnicas e horários previamente estabelecidos.

Artigo 34- O sistema de estacionamento rotativo pago, denominado Zona Azul, implantado nas vias e logradouros públicos na cidade deverá obedecer às normas e procedimentos estabelecidos nas leis municipais 2066/16 e 2157/17 e alterações.

Artigo 35- As vagas de veículos nas edificações deverão garantir o atendimento aos moradores nas habitações multifamiliares e aos clientes e trabalhadores nas edificações comerciais, de prestação de serviços e industriais.



Parágrafo único- Na ausência de normas técnicas referentes às vagas de veículos nessas edificações, poderá ser utilizada como referência nas análises técnicas as quantidades estabelecidas na tabela ANEXO IV – Vagas de veículos por atividade de uso e porte das edificações.

Seção III

Dos polos geradores de tráfego

Artigo 36- Os empreendimentos geradores de tráfego são classificados de acordo com o porte e natureza e podem ser:

I- Polos Geradores de Tráfego - PGT: São estabelecimentos ou empreendimentos que se caracterizam por possuir capacidade de atrair viagens de todo o município, ou regional, gerando sobrecarga no sistema de acesso e no sistema estrutural de trânsito e transporte.

II- Micropolos: estabelecimentos ou empreendimentos que se caracterizam por exercer atividades com influência local, devendo sua inclusão como polo gerador minimizar a demanda de vagas na via pública, bem como as perturbações sobre o sistema viário causadas pelas operações de carga e descarga e/ou embarque e desembarque;

III- Minipolos: estabelecimentos ou empreendimentos que se caracterizam por possuir uma capacidade de atrair viagens de todo o bairro gerando, além das demandas dos micropolos, sobrecarga no viário do entorno;

Artigo 37- Os PGTs poderão ser classificados segundo o porte utilizando-se a classificação anterior, regulamentando-se através de Decreto Municipal, devendo ser definido minimamente:

I- A atribuição de competência a órgão para autorizar a aprovação e implantação de edificações classificadas como PGT;

II- As exigências para análise e aprovação dos PGTs;

III- as condições para acesso, saída aos imóveis e interferências nas vias públicas;

IV- Exigências de vagas de veículos, segundo o uso da atividade, além de outras exigências como pátio de manobras;

V- Rebaixamento de guias, rampas, faixas de aceleração e desaceleração, áreas de acomodação e demais interferências nas vias públicas.



CAPÍTULO II DO PLANO CICLOVIÁRIO

Artigo 38- O Plano Cicloviário se caracteriza por ser um sistema de mobilidade não motorizado, composto por um conjunto de infraestruturas necessárias para a circulação segura dos ciclistas.

Artigo 39- São componentes do plano cicloviário as ciclovias, ciclofaixas, ciclorotas, calçadas compartilhadas, paraciclos e demais equipamentos urbanos de suporte, bem como, de sinalização adequada.

Artigo 40- A Prefeitura da Estância Turística de Ibiúna, através do órgão técnico competente, elaborará o Plano Cicloviário do município, a partir do Circuito Preliminar de ciclovias e ciclofaixas, estabelecido no ANEXO V, desta lei, considerando ainda:

I- O Plano Cicloviário deverá ser elaborado a partir do circuito preliminar indicado no caput do artigo, integrando ao sistema de estradas vicinais, especialmente nas áreas turísticas e de lazer, conforme estabelecido no Plano Municipal de Turismo do município.

II- Integrar o sistema de paraciclos e bicicletários às calçadas, aos equipamentos de transportes e aos principais equipamentos públicos existentes, visando o pleno acesso dos ciclistas à cidade;

III- Nas áreas públicas como parques e praças o Poder Público poderá explorar, ou conceder a exploração, para o serviço de locação de bicicletas interconectadas com a malha cicloviária;

IV- Novas vias poderão ser incorporadas à rede cicloviária existente, de acordo com estudos específicos.

CAPÍTULO III DA CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES

Artigo 41- A circulação de pedestres envolve o conjunto de vias e estruturas físicas composto pelas calçadas, calçadões, passeios públicos, faixa de pedestres, travessias elevadas e sinalização específica.

Artigo 42- Para cada nível de classificação viária, as calçadas deverão obedecer um dimensionamento adequado de modo a garantir a segurança, conforto e autonomia para os deslocamentos de pedestres, tendo como referência o ANEXO III – Dimensionamento de vias.



Artigo 43- As calçadas são divididas em três faixas segundo funções específicas:

I- a primeira faixa localizada próxima ao meio fio é a de serviços e destina-se a implantação de rampas de acesso, tanto para cadeirantes quanto para veículos, a implantação de sinalização vertical de trânsito, a implantação de árvores, implantação de postes de rede elétrica ou iluminação pública e mobiliário urbano;

II- A segunda faixa é denominada livre e destina-se exclusivamente para a circulação dos pedestres;

III- A terceira faixa é mais vinculada ao alinhamento do imóvel.

Artigo 44- Aos proprietários de imóveis, ocupados ou não, que possuam testadas para vias públicas pavimentadas, compete:

I- Proceder a remoção e desobstrução de todo e qualquer obstáculo porventura existente nos passeios públicos, tornando o trânsito livre para os pedestres;

II- Aplicar a boa técnica para a execução dos passeios quanto à continuidade, nivelamento e textura do revestimento, e possuir pisos antiderrapantes;

III- Realizar constantemente a limpeza e conservação dos passeios públicos, mantendo-os limpos.

Artigo 45- Para garantir o atendimento das condições de utilização dos sistemas de circulação de pedestres, com segurança e autonomia, por pessoas com mobilidade reduzida, as calçadas, faixas de pedestres, transposições e passarelas deverão ser gradualmente adequadas para atender os padrões de mobilidade inclusiva.

Artigo 46- A padronização dos passeios públicos se dará através de normatização a ser elaborada com base na NBR 9050.

Artigo 47- O plano específico de adequação, recuperação e manutenção dos passeios públicos deverá prever a implantação gradual de rede semafórica destinada à travessia de pedestres, que incorpore dispositivos que garantam às pessoas com mobilidade reduzida, a possibilidade de se deslocarem e realizarem a travessia na faixa de pedestres com segurança e autonomia.

Artigo 48- A implantação de semáforos na área central da cidade deverá seguir o conceito de uso universal com as travessias elaboradas dentro das normas da ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas.

CAPÍTULO IV DA EDUCAÇÃO E SEGURANÇA NO TRÂNSITO



Prefeitura da Estância Turística de Ibiúna

Estado de São Paulo

Artigo 49- A Política Municipal de Mobilidade Urbana deve garantir aos cidadãos da Estância Turística de Ibiúna segurança no trânsito reduzindo acidentes, mortes e atropelamentos.

Artigo 50- Deverá ser estabelecido o calendário anual, permanente, de campanhas educativas, seguindo os calendários nacional e estadual, que envolvam os cidadãos e desperte as boas práticas no trânsito.

Artigo 51- Deverão ser promovidas campanhas educativas nas escolas, sobre as regras de trânsito, convívio e respeito social nos espaços públicos.

Parágrafo único- Para a realização das campanhas poderão ser produzidas de cartilhas de conscientização sobre prevenção de acidentes e respeito no trânsito.

TÍTULO IV DO SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTES

Artigo 52- O Sistema de Transportes é constituído pelos serviços de transporte de passageiros e de mercadorias, abrigos, estações e terminais de passageiros e operadores de serviços.

Artigo 53- São serviços de transporte:

I- Transporte Público Coletivo: serviços de ônibus municipal e intermunicipal;

II- Transporte por Fretamento

III- Transporte Individual: serviços de táxi e por aplicativos;

IV- Transporte Escolar: serviços de transporte escolar; e

V- Transporte de Carga: serviços de transporte de bens, animais ou mercadorias.

Artigo 54- São componentes do sistema de transporte coletivo:

I- Veículos que realizam os serviços de transporte público coletivo;

II- Pontos de parada, estações de transferência e terminais;

III- Vias por onde circulam os veículos que realizam os serviços de transporte público coletivo;

IV- Pátio de manutenção e estacionamento dos veículos;



Prefeitura da Estância Turística de Ibiúna

Estado de São Paulo

V- Instalações e edificações de apoio ao sistema.

CAPÍTULO I DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Artigo 55- O transporte público coletivo da Estância Turística de Ibiúna é o serviço público de transporte de passageiros acessível à população, mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público.

Artigo 56- São diretrizes do transporte público coletivo:

- I- Incentivar o uso do transporte público municipal;
- II- Garantir a cobertura espacial e temporal adequadas para atendimento do maior número de usuários possível;
- III- Promover a integração física, operacional e tarifária dos sistemas de transporte municipal e intermunicipal;
- IV- Propor a hierarquização da rede de transporte coletivo local e intermunicipal visando a racionalização do sistema.
- V- Melhorar a eficiência e a eficácia na prestação dos serviços;
- VI- Estabelecer publicidade de parâmetros de qualidade quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo;
- VII- Promover uma política tarifária voltada a proporcionar uma maior inclusão social;
- VIII- Promover, dentro de suas atribuições, a buscar por fontes alternativas de energia, menos poluidoras e com recursos abundantes;
- IX- Garantir que pessoas com mobilidade reduzida tenham acessibilidade total ao transporte público coletivo, com segurança e autonomia total ou assistida.
- X- Divulgar as linhas, trajetos e horários para que os cidadãos possam ter informações sobre os serviços de ônibus na cidade.

Artigo 57- O operador do serviço de transporte coletivo deverá possuir regular outorga para prestação dos serviços de transporte coletivo de passageiros, mediante concessão, permissão ou autorização no caso de fretamento, nos termos da legislação específica.

[Handwritten signature]



Prefeitura da Estância Turística de Ibiúna

Estado de São Paulo

Parágrafo único- É vedado no âmbito do município o transporte ilegal de passageiros.

Artigo 58- Deverá ser implantado o Programa de Recuperação e Padronização de Pontos de Parada de Ônibus no município, a partir de recursos próprios ou parcerias com iniciativa privada, mediante legislação específica.

Artigo 59- Os serviços de pavimentação e recapeamento de vias no município deverão priorizar os itinerários de linhas de transporte coletivo municipal.

Seção I **Da política tarifária**

Artigo 60- O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo são estabelecidos no contrato da concessão.

Artigo 61- A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 1º- O município divulgará, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas de transporte público coletivo;

§ 2º- O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do Poder Público;

§ 3º- A existência de diferença entre a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se déficit ou subsídio tarifário;

§ 4º- A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se superávit tarifário;

§ 5º- Nos casos de déficit ou superávit tarifário deverão ser observados os parâmetros estabelecidos no contrato de concessão;

§ 6º- Compete ao Poder Público a fixação, o reajuste, e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário, respeitados os termos do contrato de concessão;

§ 7º- Compete ao Chefe do Poder Executivo Municipal o ato de fixação, reajuste e revisão de tarifas.



Prefeitura da Estância Turística de Ibiúna

Estado de São Paulo

Seção II

Dos direitos e deveres do usuário

legislações: **Artigo 62-** São direitos dos usuários, sem prejuízo de outras

I- Ter acesso à um serviço adequado;

II- Participar do planejamento e fiscalização e avaliação dos serviços através de instâncias de participação;

III- Ter informações sobre os serviços prestados;

IV- Ter acesso às gratuidades, benefícios e isenções previstas em legislações próprias;

legislações: **Artigo 63-** São deveres do usuário, sem prejuízo de outras

I- Contribuir para manter em boas condições os equipamentos públicos de transporte;

II- Portar-se de modo adequado, respeitando os demais usuários, fiscais e operadores;

III- Realizar o pagamento da tarifa ou identificar-se como usuário gratuito ou isento, conforme legislação vigente;

Artigo 64- O Transporte será recusado:

I- Àqueles que, por sua conduta, comprometam, de qualquer forma, a segurança, o conforto e a tranquilidade dos demais usuários;

II- Quando a lotação do veículo estiver completa;

III- Nos demais casos previstos em legislação própria.

CAPÍTULO II

DO TRANSPORTE INDIVIDUAL - TAXI OU POR APLICATIVOS

Artigo 65- O serviço de transporte individual - táxi ou por aplicativos é o serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas.



Prefeitura da Estância Turística de Ibiúna

Estado de São Paulo

Parágrafo único- O serviço a que se refere o caput do artigo caracteriza-se, como serviço público remunerado prestado a passageiro com destinação única e não sujeito a delimitação de itinerário.

Artigo 66- O serviço de transporte público individual deverá ser regulamentado por ato do Poder Executivo, respeitando-se as legislações superiores.

CAPÍTULO III DO TRANSPORTE ESCOLAR

Artigo 67- O transporte escolar caracteriza-se como serviço público ou privado, fretado a passageiro ou grupo, em número limitado a capacidade do veículo transportador, voltado a locomoção de estudantes entre suas residências e os estabelecimentos de ensino.

Artigo 68- O transporte escolar de caráter público, ainda não executado diretamente pelo Poder Público, poderá ser terceirizado mediante processo licitatório público.

Artigo 69- O transporte escolar privado ficará sujeito às exigências previstas nas legislações superiores, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos por meio de normatização específica.

Artigo 70- A Prefeitura da Estância Turística de Ibiúna deverá manter cadastro atualizado do transporte escolar, quanto a qualidade dos serviços prestados, quantidades e itinerários.

CAPÍTULO IV DO TRANSPORTE DE CARGA

Artigo 71- Caracteriza-se como transporte de carga o serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias.

Artigo 72- Nas áreas adensadas, especialmente na área central da Estância Turística de Ibiúna, poderão ser disciplinadas as vagas de estacionamento regulamentadas, destinadas exclusivamente para carga e descarga.

Artigo 73- As previsões de ampliação da malha viária municipal deverão considerar alternativas de circulação para o transporte de cargas.

Artigo 74- Deverão ser estabelecidas, através de estudos técnicos rotas de circulação regional, evitando-se circulação nas áreas centrais da cidade.



TÍTULO V
DA ACESSIBILIDADE

Artigo 75- Deverá ser criado o Programa Municipal de Acessibilidade, de caráter permanente especialmente destinado à avaliação da acessibilidade universal nas edificações, mobiliário urbano, circulação, transportes e equipamentos públicos.

Artigo 76- Deverão ser atendidas as normas técnicas em especial a ABNT - NBR 9050 e alterações, que estabelece critérios e parâmetros técnicos a serem observados quanto ao projeto, construção, instalação e adaptação do meio urbano e rural, e de edificações às condições de acessibilidade.

Artigo 77- Deverá ser implantado o Programa de Recuperação de Calçadas com o objetivo de readequar os passeios, remoção de obstáculos e utilização de padrões de acessibilidade.

Parágrafo único- Fica estabelecida como área prioritária o centro comercial da cidade, especialmente o quadrilátero composto pelas vias Pinduca Soares, Quinze de Novembro e Coronel Salvador Rolim de Freitas, desde a Prefeitura Municipal e cemitérios até a Av. Antonio Falci.

Artigo 78- A padronização de calçadas e a fiscalização das condições de manutenção deverão ser tratadas como normas técnicas a serem inseridas em capítulo próprio no Código de Obras e Edificações do município, ou em lei específica, para garantia da acessibilidade universal.

Artigo 79- As vagas para pessoas com restrição de mobilidade, em especial idosos e pessoas com deficiência deverão atender as normas específicas, e estarem localizadas em locais de maior acessibilidade aos comércios, serviços e principalmente aos equipamentos públicos de saúde, assistência social e educação.

Artigo 80- Serão disponibilizadas vagas para garantir a acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida nas edificações públicas e privadas obedecendo a padrões das legislações superiores e quantidades conforme disposto no ANEXO IV - Vagas de veículos por atividade de uso e porte das edificações.

TÍTULO VI
DO SISTEMA DE GESTÃO E CONTROLE SOCIAL

Artigo 81- São elementos estruturadores do sistema de gestão e controle social da política municipal de mobilidade urbana:

I- Plano Municipal de Mobilidade Urbana: elemento referencial da política onde são definidos os princípios, objetivos e diretrizes no âmbito do município;



Prefeitura da Estância Turística de Ibiúna

Estado de São Paulo

II- Órgão Gestor: responsável pela coordenação da política municipal de mobilidade e de implantação do Plano de Mobilidade Urbana;

III- Conselho Municipal de Mobilidade Urbana: instância de acompanhamento e fiscalização da implantação da Política de Mobilidade Urbana;

IV- Recursos: Conjunto de recursos materiais, humanos e financeiros para a implantação do Plano de Mobilidade Urbana;

V- Plano de Ação: conjunto de programas e projetos para implantação do Plano de Mobilidade Urbana.

Artigo 82- A gestão da política de mobilidade urbana do município da Estância Turística de Ibiúna compete à Secretaria de Desenvolvimento Urbano, a quem cabe o papel de órgão de planejamento e controle.

Artigo 83- A política de mobilidade urbana do município tem caráter permanente e deve ser estruturada englobando planos viários, circulação, meios de transporte, acessibilidade além da captação de recursos para implantação dos projetos.

Artigo 84- Fica instituído o Conselho de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Ibiúna como um órgão permanente, normativo, consultivo, de supervisão, fiscalização e avaliação da política municipal de mobilidade urbana.

Artigo 85- O Conselho de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Ibiúna tem como diretrizes:

I- Avaliar a implantação da Política Municipal de Mobilidade Urbana;

II- Acompanhar as principais ações da Política de Mobilidade Urbana no município;

III- Avaliar programas, projetos e recursos para o setor;

IV- Auxiliar, dentro de suas atribuições, as campanhas educativas de trânsito desenvolvidas pelo órgão gestor;

V- Dar publicidade, dentro de sua área de atuação, das ações desenvolvidas pelo órgão gestor;

VI- Propor o desenvolvimento de ações de mobilidade, inseridas nas várias áreas que englobam o tema.



Prefeitura da Estância Turística de Ibiúna

Estado de São Paulo

Artigo 86- O Conselho Municipal de Mobilidade Urbana será composto por representantes do Poder Executivo e da sociedade civil, de forma paritária, através de ato normativo da Prefeitura da Estância Turística de Ibiúna.

Artigo 87- A gestão da política de mobilidade urbana deverá ser acompanhada pela utilização de indicadores de desempenho da mobilidade urbana, cujo objetivo é a avaliação das metas e ações projetadas.

Artigo 88- Deverão ser utilizados os seguintes indicadores de desempenho:

- I- Número anual de passageiros de transporte coletivo;
- II- Tempo médio das viagens dos usuários do transporte coletivo;
- III- velocidade operacional média do transporte coletivo;
- IV- Taxa de acidentes de trânsito, com ou sem vítimas;
- V- Taxa de atropelamentos;
- VI- Evolução percentual da acessibilidade nos pontos de travessia;
- VII- Evolução percentual de calçadas executadas no Programa de Recuperação de Calçadas;
- VIII- Campanhas educativas realizadas.

Artigo 89- Poderão ser adotados outros indicadores para avaliação permanente das políticas públicas de mobilidade.

TÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 90- Os anexos I, II, III, IV e V são parte integrante dessa Lei Complementar e compõem o Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Artigo 91- Esta Lei Complementar deverá ser revista a cada 5 (cinco) anos, por iniciativa do Poder Público.

Artigo 92- Deverão ser compatibilizadas as normas referentes à mobilidade urbana presentes no Plano Diretor Municipal e na Lei de Uso, Ocupação e Parcelamento do Solo com esta Lei Complementar.

Artigo 93- As despesas decorrentes da aplicação desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias consignadas no orçamento municipal.



Prefeitura da Estância Turística de Ibiúna

Estado de São Paulo

Artigo 94- Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

**GABINETE DO PREFEITO DA ESTÂNCIA TURÍSTICA DE
IBIÚNA, AOS 21 DIAS DO MÊS DE JUNHO DE 2024.**

PAULO KENJI SASAKI

Prefeito Municipal

Publicada e Registrada na Secretaria da Prefeitura e afixada
no local de costume em 21 de junho de 2024.

WAGNER BOTELHO CORRALES

Secretário de Administração



ANEXO I
Plano Viário Municipal Hierarquização
das vias - Relação

a) Vias Metropolitanas - M

Rodovia Bunjiro Nakao.

M1 - Rodovia Bunjiro Nakao - SP 250.

b) Vias estruturais - E

b.1. Via Estrutural 1 – E1

E1.1 Rodovia Prefeito Quintino de Lima (SP 060/270), que liga Ibiúna à São Roque;

E1.2 Estrada Municipal Mairinque-Ibiúna da Estrada Vicinal Campo Verde de Baixo até o município de Mairinque.

b.2. Via estrutural 2 – E2

E2.1. Estrada Vicinal Antônio Rodrigues Pinto/ Estrada Vicinal Campo Verde de Baixo;

E2.2 Estrada Vicinal do Campo Verde;

E2.3 Estrada dos Veleiros;

E2.4 Estrada Municipal Piratuba;

E2.5. Rodovia Júlio Dal Fabbro;

E2.6. Estrada Tancredo Neves - Feital;

E2.7. Estrada Municipal Kazuichi Kamimura;

E2.8. Estrada Municipal Takashi Kanakami;

E2.9. Estrada Municipal José Dias de Oliveira;

E2.10. Estrada Municipal do Miyamoto;

E2.11. Estrada Municipal Brás Pereira da Silva;

E2.12. Rua Pedro Florizze;



Prefeitura da Estância Turística de Ibiúna

Estado de São Paulo

- E2.13. Estrada Municipal da Cachoeira;
- E2.14. Estrada João Coelho Ramalho;
- E2.15. Estrada Puri;
- E2.16. Estrada do Lageadinho;
- E2.17. Estrada Vicinal Vereador Ernesto Pires de Oliveira;
- E2.18. Rua Benedito Silvino de Camargo;
- E2.19. Estrada Seicho No Ie;
- E2.20. Estrada João Batista Carmelo;
- E2.21. Estrada Municipal Francisco Vieira Gonçalves;
- E2.22. Estrada Municipal sem denominação** que liga a Rodovia Prefeito Quintino de Lima à Estrada Seicho No Ie.

c) Vias Arteriais - A

- A1. Avenida Antonio Falci;
- A2. Avenida Capitão Manoel de Oliveira Carvalho;
- A3. Avenida São Sebastião;
- A4. Rua 24 de Março;
- A5. Rua Dr. Henrique Foltz;
- A6. Rua Júlio Gabriel Vieira;

d) Vias Coletoras - C

- C1. Rua Pinduca Soares;
- C2. Rua Monsenhor Cintra;
- C3. Rua Quinze de Novembro;
- C4. Rua Capitão Cardoso de Melo (trecho);
- C5. Av. Fortunatinho;
- C6. Travessa Martins Garcia;
- C7. Rua Cel. Salvador Rolim de Freitas;
- C8. Rua Fortunato Antonio de Carvalho;
- C9. Av. Vereador Benedito de Campos;
- C10. Rua Guarani;
- C11. Rua José Juni;
- C12. Rua Gregório de Almeida Lima;



Prefeitura da Estância Turística de Ibiúna

Estado de São Paulo

- C13. Rua Raimundo Santiago;
- C14. Rua José Eugênio Machado;
- C15. Rua Gabriel Monteiro da Silva;
- C16. Rua Raimundo A. Lima;
- C17. Rua Mariano Antônio da Silva;
- C18. Rua Benjamin Constant;
- C19. Rua Mario Arizono;
- C20. Rua Uruguai;
- C21. Rua Assunção;
- C22. Rua Bolívia;
- C23. Rua Equador;
- C24. Rua Dr. Francisco Sobrinho;
- C25. Rua Colômbia (trecho);
- C26. Rua Treze de Maio;
- C27. Rua Otavio Rosa;
- C28. Rua José Bonifácio;
- C29. Rua Vereador João Benedito de Melo Junior.

e) Vias Locais - L

São as demais vias do município, não enquadradas nas classificações anteriores citadas.



Prefeitura da Estância Turística de Ibiúna

Estado de São Paulo

ANEXO II VAGAS DE VEÍCULOS

EMPREENDIMENTO	EXIGÊNCIAS
Habilitações multifamiliares	1 vaga/ unidade
Centros Comerciais	1 vaga/ 60m ²
Supermercados com área construída > 200m ²	1 vaga/ 60m ²
Lojas de Departamentos com área construída > 200m ²	1 vaga/ 60m ²
Entrepósitos e Depósitos atacadistas	1 vaga/ 60m ²
Edifícios para escritórios ou consultórios com área construída > 200m ²	1 vaga/ 70m ²
Pronto- Socorros, Clínicas e Laboratórios de análises com área construída > 200m ²	1 vaga / 60m ²
Instituições privadas de ensino de 2º ou 3º graus com área construída > 200m ²	1 vaga / 60m ²
Escolas profissionalizantes, de ginástica, dança e congêneres com área construída > 200m ²	1 vaga / 60m ²
Restaurantes, Chopperias, Casas Noturnas/ Comércio em geral com área construída > 200m ²	1 vaga / 60m ²
Agência de Bancos	1 vaga / 35m ²
Oficinas de conserto de carros com área construída > 100m ²	1 vaga / 60m ²
Hotéis	1 vaga / 2 apartamentos
Hospitais, Sanatórios e Congêneres, exclusive os públicos	1 vaga / 5 leitos
Farmácias e Drogarias com área construída > 100m ²	1 vaga / 50m ²

Observação: As vagas serão computadas acima das áreas mínimas acima descritas.

Total de vagas	Vagas para deficientes
Até 25 vagas	01
De 26 à 50 vagas	02
De 51 à 75 vagas	03
De 76 à 100 vagas	04
De 101 à 150 vagas	05
De 151 à 200 vagas	06
De 201 à 300 vagas	07
Mais de 300 vagas	08 vagas e mais 01 para cada 100 vagas

OBSERVAÇÃO: O número de vagas será calculado em relação à área total construída.