Lei Complementar nº 237 de 16 de abril de 2026.

Dispõe sobre o Plano de Mobilidade do Município de São Pedro, e dá outras providências.

THIAGO SILVÉRIO DA SILVA, Prefeito do Município de São Pedro, Estado de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por Lei,

Faz saber que os cidadãos do Município de São Pedro, pelos seus representantes da Câmara Municipal, aprovam e ele sanciona e promulga a presente lei.

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º São diretrizes da Política Municipal de Mobilidade:

I - a criação de medidas de estímulo à utilização do transporte coletivo e redução do número de viagens motorizadas;

II - a melhoria das condições 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 - articulação com as políticas públicas municipais, sobretudo com as políticas de desenvolvimento urbano;

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

Art. 2º São ações estratégicas para a implantação do Sistema de Mobilidade Municipal:

I - projetar e implantar todos os espaços públicos de circulação do Município de São Pedro 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.

Art. 3º Para viabilizar as diretrizes e estratégias, 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 - estabelecimento da política de estacionamentos rotativos;

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

IV - 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;

V - 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

DA MOBILIDADE

Art. 4º Fica estabelecido por esta lei o parâmetro básico do sistema viário para a inclusão de pessoas com deficiência e elaboração de projetos pela Secretaria Municipal de Obras, Meio Ambiente e Serviços Públicos, acessível e disponível, também, para as pessoas com deficiências (PCD).

Seção I

Do Sistema Municipal de Mobilidade

Art. 5º O Sistema de Mobilidade de São Pedro leva em conta o conjunto organizado e coordenado dos meios, serviços e infraestruturas, que garante os deslocamentos de pessoas e bens no Município.

Art. 6º São infraestruturas de Mobilidade:

I - vias e demais logradouros públicos inclusive ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas;

II - estacionamentos, incluindo os paraciclos e bicicletários;

III - rodoviária;

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.

Seção II

Do Financiamento do Sistema de Mobilidade

Art. 7. 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 de São Pedro são:

I - recursos do Orçamento Municipal;

II - recursos do Fundo Municipal de 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 trânsito para a execução dessas atribuições;

CAPÍTULO III

DO TRANSPORTE DE CARGAS

Art. 8. O transporte de cargas e mercadorias dentro do Município de São Pedro 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. 9. A ampliação da malha viária municipal deverá considerar alternativas para o transporte de cargas nos diversos lugares do município.

§ 1° 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 Coordenadoria Municipal de Trânsito.

§ 2° Nas áreas citadas no § 1° poderão ser criadas vagas de estacionamento destinadas exclusivamente para carga e descarga, bem como horários específicos.

Art. 10. 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 IV

DO TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 11. O Transporte Público Municipal é de competência executiva da Municipalidade e por ela deve ser organizado e prestado, diretamente ou sob regime de concessão fiscalizada, atribuindo-se a esta as responsabilidades do atendimento dos serviços prestados.

Art. 12. O Transporte Público, coletivo ou individual, dentro do Município de São Pedro corresponderá às demandas progressivas desses sistemas, bem como a capacidade de atendimento da malha viária existente e planejada.

§ 1° As previsões de ampliação da malha viária municipal deverão considerar alternativas para o transporte público coletivo.

Seção I

Do Transporte Público Coletivo

Art. 13. O transporte público coletivo urbano é a modalidade de deslocamento motorizado no Município, devendo ser organizado, planejado, implementado e gerenciado pelo Município, respeitando o disposto na legislação em vigor, que interligue vários pontos da cidades conforme consta no ANEXO 08 desta lei complementar.

Art. 14. São direitos dos usuários do transporte público coletivo no Sistema de Mobilidade Urbana de São Pedro:

I - ser informado, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas;

II - ter ambiente seguro e acessível para utilização do Sistema de Mobilidade;

Seção II

Do Transporte Público Individual

Art. 15. Caracteriza-se como transporte público individual, o serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas e não sujeito a delimitação de itinerário.

Parágrafo único. O transporte público individual configura igualmente serviço público, sujeito à concessão, permissão ou autorização do Poder Público Municipal.

Art. 16. O transporte público individual deverá satisfazer, além das exigências previstas na Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1.997 e suas alterações - Código de Trânsito Brasileiro, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos através de regulamentação baixada pelo Poder Público local.

CAPÍTULO V

DO TRANSPORTE PRIVADO

Seção I

Do Transporte Privado Individual

Art. 17. Caracteriza-se como transporte remunerado privado individual de passageiros, o serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

Seção II

Do Transporte Fretado de Passageiros

Art. 18. O Transporte Coletivo por Fretamento em São Pedro, 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;

Art. 19. Cabe à Municipalidade, 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.

CAPÍTULO VI

DO TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

Art. 20. O transporte não motorizado deve ser estimulado no Município de São Pedro, ficando o Poder Público autorizado a permitir o uso de vias públicas para serviços de compartilhamento de equipamentos não motorizados de deslocamento, nas modalidades em que especificar, desde que destinados a atender aos seguintes objetivos:

I - redução de congestionamentos e melhoria da qualidade do ar;

II - melhoria da acessibilidade geral;

III - incremento do acesso aos sistemas de transporte de massa;

IV - melhoria da saúde dos moradores;

V - atração de novos usuários para o transporte não motorizado;

VI - geração de investimentos na economia local.

Seção I

Dos Pedestres

Art. 21. Para fins desta lei complementar, 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.

Parágrafo único. 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. 22. São objetivos de curto e médio prazo prover a cidade de melhoramentos com vistas a promoção dos seguintes direitos aos pedestres:

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.

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

Seção II

Do Sistema Cicloviário

Art. 23. O transporte por bicicletas deve ser incentivado e implantado pelo Poder Público Municipal, através da adoção do Sistema Cicloviário Municipal, com a previsão de rotas estruturantes desta modalidade, que interliguem vários pontos da cidade conforme consta no ANEXO 02 desta lei complementar.

Art. 24. 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 construção e incorporação de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, através da iniciativa privada ou pública;

III - fomentar a possibilidade do uso da bicicleta como transporte reconhecido para atividades diárias, através da infraestrutura necessária.

Art. 25. 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 ciclorrotas 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. 26. Ciclofaixas são partes das pistas de rolamento destinadas à circulação preferencial de ciclos, delimitada por sinalização específica.

Art. 27. Ciclorrotas é o um caminho, sinalizado, que representa a rota recomendada para o ciclista, seja para chegar a um destino ou para fazer um circuito turístico ou esportivo.

Art. 28. As ciclovias e ciclofaixas terão gabarito padronizado conforme a intensidade de fluxo previsto na malha cicloviária e poderão ter, conforme o ANEXO 03 desta lei complementar:

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

II - entre 2,20 m (dois metros e vinte centímetros) e 3,00 m (três metros) de largura, 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.

Seção III

Dos Patinetes e dos Veículos de Mobilidade Individual Autopropelidos

Art. 29. 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 disponham 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.

CAPÍTULO VII

DO SISTEMA MUNICIPAL DE VIAS

Art. 30. A Coordenadoria Municipal de Trânsito será responsável pelo planejamento e disciplina 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, loteamentos, loteamentos de acesso controlado ou com autorização de fechamento, polos geradores de tráfego e 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. 31. 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, de acordo com legislação municipal que regulamenta a matéria.

Seção I

Da Composição das Vias

Art. 32. 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 O Poder Público poderá estabelecer faixas *non aedificandi* para futuro alargamento de vias, sendo consideradas essas como *áreas ou faixas de terras, não edificáveis, de domínio público ou privado, impostas por lei ou vinculado o seu uso a uma servidão administrativa, sendo em seu interior vedadas quaisquer obras, salvo aquelas obras públicas necessárias a própria implantação das vias.*

§ 3º A largura das faixas *non aedificandi* deverá respeitar a diferença entre a seção mínima prevista e a seção transversal atual, sendo preferencialmente implantada metade para cada lado da via, a partir do eixo existente, ficando a critério da Coordenadoria Municipal de Trânsito.

§ 4º As vias onde devem ser observadas as condições acima se encontram descritas no ANEXO 03 desta lei.

Art. 33. Em quaisquer circunstâncias, a composição das vias urbanas deverá atender aos preceitos instituídos pela Lei Federal nº 9.503/97 – Código de Trânsito Brasileiro e pela NBR 9050 Acessibilidade às edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos.

Seção II

Das Pistas

Art. 34. 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. 35. 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 Art. 95 da Lei Federal nº 9.503/97 - Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 36. As faixas de rolamento terão gabarito padronizado conforme a hierarquia da via em questão e poderão ter entre 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) e 3,60 m (três metros e sessenta centímetros) de largura, dependendo das condições previstas de tráfego.

Subseção II

Das Vagas de Estacionamento Públicas

Art. 37. O estacionamento de veículos em áreas públicas, contidas nas faixas de rolamento, não terá prioridade sobre quaisquer outros sistemas da composição das vias.

§ 1º 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 possibilite seu uso, podendo tal uso ter cobrança através de implantação de sistema.

§ 2º É obrigação da Municipalidade de São Pedro disciplinar o uso dos espaços de estacionamento públicos, de forma equânime e distributiva, podendo fixar cobrança sobre esses usos.

§ 3º 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. 38. Deverão ser previstos espaços em número adequado para o estacionamento de motos nas faixas de estacionamento, sempre em sentido obliquo 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. 39. As vagas de uso do transporte público, coletivo e individual, serão dispostas pela Municipalidade de São Pedro em função do interesse público do serviço, prevalecendo sobre o uso do transporte individual.

Art. 40. O espaço mínimo necessário para estacionar veículos, excetuadas as áreas de circulação e acessos, obedecerá às dimensões e áreas abaixo estabelecidas, de acordo com o tipo de veículo e posição de estacionamento:

§ 1º Veículos de passeio ou utilitários:

I - em ângulos de: 30°, 45°, 60° e 90°:

a) veículos grandes: área mínima de 12,00 m² (doze metros quadrados), largura mínima de 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros) e profundidade mínima de 5,00 m (cinco metros);

b) veículos médios e pequenos: área mínima de 9,90 m² (nove metros e noventa centímetros quadrados), largura mínima de 2,20 m (dois metros e vinte centímetros) e profundidade mínima de 4,50m (quatro metros e cinquenta centímetros);

II - em paralelo:

a) veículos grandes: área mínima de 14,40 m² (catorze metros e quarenta centímetros quadrados), largura mínima de 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros) e profundidade mínima de 6,00 m (seis metros);

b) veículos médios e pequenos: área mínima de 10,00 m² (dez metros quadrados), largura mínima de 2,00 m (dois metros) e profundidade mínima de 5,00m (cinco metros e cinquenta centímetros).

§ 2º Veículos leves de carga e/ou micro-ônibus:

I - em ângulos de 30°, 45°, 60° e 90°, com área mínima de 24,80 m² (vinte quatro metros e oitenta centímetros quadrados), largura mínima de 3,10 m (três metros e dez centímetros) e profundidade mínima de 8,00 m (oito metros);

II - em paralelo, com área mínima de 27,90 m² (vinte sete metros e noventa centímetros quadrados), largura mínima de 3,10 m (três metros e dez centímetros) e profundidade mínima de 9,00 m (nove metros).

§ 3º Veículos médios de carga:

I - em ângulos de 30°, 45°, 60° e 90°, com área mínima de 35,00 m² (trinta e cinco metros quadrados), largura mínima de 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros) e profundidade mínima de 10,00 m (dez metros);

II - em paralelo, com área mínima de 38,50 m² (trinta e oito metros e cinquenta centímetros quadrados), largura mínima de 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros) e profundidade mínima de 11,00 m (onze metros).

§ 4º Ônibus:

I - em ângulos de 30°, 45°, 60° e 90°, com área mínima de 38,40 m² (trinta e oito metros e quarenta centímetros quadrados), largura mínima de 3,20 m (três metros e vinte centímetros) e profundidade mínima de 12,00 m (doze metros);

II - em paralelo, com área mínima de 41,60 m² (quarenta e um metros e sessenta centímetros quadrados), largura mínima de 3,20 m (três metros e vinte centímetros) e profundidade mínima de 13,00 m (treze metros).

Art. 41. 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. 42. 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.

Art. 43. As vagas de estacionamento públicas podem ser destinadas a instalação de parklet, considerados como uma extensão da calçada por meio da implantação de plataforma, que poderá ser equipada com mobiliário urbano, nos termos da regulamentação editada pelo Poder Público.

Subseção III

Das Calçadas

Art. 44. 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% (um por cento) e, no máximo, 3% (três por cento) 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 com deficiências (PCD).

§ 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, em observância à 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, em observância à NBR 9050.

§ 7º As calçadas públicas somente serão bloqueadas ou reduzidas em seu gabarito, nas intervenções destinadas à implantação de redes e serviços, sempre temporariamente e sob autorização da Secretaria Municipal de Obras, Meio Ambiente e Serviços Públicos.

§ 8º A regularização de calçadas compreende a correção de suas inconformidades em relação 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, deverá situar-se sob as calçadas e lançadas na sarjeta.

§ 11. A Municipalidade poderá editar Decreto regulamentando a matéria.

Art. 45. A implantação de novas calçadas por meio do parcelamento do solo, condomínios ou qualquer outra modalidade de edificação, conforme o ANEXO 03 desta lei complementar, deverão ter largura mínima de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) a 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros), e a sua largura dividida nas três faixas de uso da seguinte forma:

I - 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;

II - a faixa livre para a circulação de pedestres (passeio) mais a faixa de acesso deve ter largura mínima de 1,70 m (um metro e setenta centímetros), desde que absorva com conforto um fluxo de tráfego de 25 (vinte e cinco) pedestres por minuto, em ambos os sentidos, a cada metro de largura, de acordo com a NBR 9050, a ser analisado pela Coordenadoria Municipal de Trânsito;

III - na faixa de acesso, contígua ao imóvel, não será permitida rampa de acesso de veículos aos lotes, tal rampa deverá ser implantada dentro do lote.

Art. 46. 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 (setenta centímetros), para calçada com largura inferior a 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) e 0,80 m (oitenta centímetros) para calçada com largura igual ou superior a 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros);

II - faixa livre ou passeio: com largura mínima de 1,20 m (um metro e vinte centímetros), devendo absorver com conforto um fluxo de tráfego de 25 (vinte e cinco) pedestres por minuto, em ambos os sentidos, a cada metro de largura, em acordo com a NBR e a critério da Coordenadoria de Trânsito;

III - faixa de acesso: para calçadas com mais de 1,80 m (um metro e oitenta centímetros) de largura e lote confrontante com edificação poderá ser permitida sua utilização, após análise e autorização da Coordenadoria Municipal de Trânsito, 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.

Subseção IV

Dos Acessos aos Lotes/Terrenos e Estacionamentos Privados

Art. 47. Os caminhos transversais às calçadas, de acesso aos lotes e terrenos contíguos, são necessariamente parte integrante das calçadas, não podendo tais caminhos diferirem em pavimento ou nivelamento.

§ 1° 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 permito avanço sobre as faixas livre da calçada, observando as especificações da NBR 9050.

§ 2° Os rebaixos das guias (meio-fio) instalados para o acesso de cadeirantes e pessoas com deficiências (PCD) obedecerão às especificações da NBR 9050.

Art. 48. 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 (cinco metros) 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. 49. Conforme o ANEXO 03 desta lei complementar, 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. 50. Não serão admitidos rebaixos de guias nas esquinas menores do que 10,00 m (dez metros) dos alinhamentos das guias transversais, para acesso de veículos, exceto em situações específicas que inviabilizem o acesso ao lote, a serem analisadas pela Secretaria Municipal de Obras, Meio Ambiente e Serviços Públicos.

Art. 51. 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, exceto em situações específicas a serem analisadas pela Secretaria Municipal de Obras, Meio Ambiente e Serviços Públicos.

Subseção V

Dos Canteiros Centrais, Faixas de Acesso e Faixas de Serviços

Art. 52. Os canteiros centrais das vias, faixas de acesso e faixas de serviços estarão condicionados à composição padrão proposta conforme o ANEXO 03 da presente lei complementar.

Parágrafo único. As faixas de acesso poderão ser constituídas de pequenos arbustos não maiores que 0,40 m (quarenta centímetros), vedada a invasão do passeio, gramado ou piso.

Art. 53. Conforme o ANEXO 03 desta lei complementar, a vegetação a ser empregada nas faixas de serviços e nos canteiros centrais das vias, ficará sob a deliberação da Secretaria Municipal de Obras, Meio Ambiente e Serviços Públicos, devendo ficar entre 1,00 m (um metro) e 5,00 m (cinco metros) de altura, para minimizar os impactos visuais na sinalização vertical e/ou semafórica.

Art. 54. As faixas de serviços são obrigatórias na composição das calçadas públicas, podendo transpor por elas:

I - redes aéreas ou subterrâneas de distribuição de energia elétrica;

II - redes aéreas ou subterrâneas telefônicas;

III - circuitos aéreos ou subterrâneos 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.

Seção III

Dos Mobiliários Urbanos

Art. 55. Para efeito desta lei, mobiliários urbanos são o conjunto 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 Municipalidade, com as seguintes características:

I - manterem permeabilidade visual entre si, não sendo admissível o uso de painéis opacos;

II - serem instalados com material resistente, seguro ao uso e ao vandalismo e de fácil manutenção;

III - serem devidamente identificados através de cor, padrão ou logomarca, caracterizando-o como patrimônio comunitário;

IV - serem esteticamente aprazíveis, sem afetações ou pastiches aculturados em desacordo com a história e cultura da comunidade de São Pedro.

Art. 56. Os mobiliários urbanos constituem-se em duas modalidades distintas:

I - os que são de uso 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 uso 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.

Seção IV

Da Hierarquia das Vias

Art. 57. A hierarquia das vias urbanas do Município de São Pedro segue as definições estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro (Arts. 60, 61, 62 e seu Anexo "Conceitos e Definições"), sendo que 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 Obras, Meio Ambiente e Serviços Públicos, ou por legislação específica;

b) Rodovias sob jurisdição do Estado.

Subseção I

Das Vias de Trânsito Rápido Propostas

Art. 58. 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.

Subseção II

Das Vias Arteriais Propostas

Art. 59. As vias arteriais propostas e sujeitas ao seguimento de diretrizes que estão definidas no Mapa de Hierarquia Viária, conforme o ANEXO 01 da presente lei complementar.

Subseção III

Das Vias Coletoras Propostas

Art. 60. As Vias municipais coletoras propostas e sujeitas ao seguimento de diretrizes estão definidas no Mapa de Hierarquia Viária, conforme o Anexo 01 da presente lei complementar.

Subseção IV

Das Vias Locais Propostas

Art. 61. Vias locais propostas 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. 62. Os elementos de composição das vias locais propostas serão basicamente constituídos de acordo com o que consta no ANEXO 01 desta lei complementar.

Subseção V

Das Vias de Tráfego Lento

Art. 63. As vias de tráfego lento são vias especiais de dimensão reduzida, onde os critérios definidos nesta lei não se encaixam, devendo ter as suas características funcionais definidas pela Secretaria Municipal de Obras, Meio Ambiente e Serviços Públicos, sempre levando em consideração a mobilidade de pedestres e veículos.

Art. 64. As vias de tráfego lento poderão ser previstas também, no caso de urbanização de favelas e em Zonas Especiais de Interesse Social.

Seção V

Das Estradas Municipais e da Área Rural

Art. 65. Nas Estradas Municipais deverá ser respeitado o traçado daquelas existentes, as quais deverão ter largura mínima definida pela Secretaria Municipal de Obras, Meio Ambiente e Serviços Públicos.

Art. 66. A implantação e recuperação das vias rurais deverão priorizar materiais naturais e resíduos de construção existentes no local, garantindo a economia e a preservação ambiental.

Art. 67. O Município poderá firmar convênios com a União e o Estado, bem como consórcios intermunicipais para a implantação e recuperação das vias municipais rurais, segundo critérios a serem definidos entre as partes.

Art. 68. Os equipamentos de sinalização, verticais ou horizontais, deverão ser empregados por meio de orientação do órgão competente, o qual disponibilizará orçamento próprio para tal.

Art. 69. As estradas municipais rurais deverão ser conservadas para propiciar permanentemente a passagem de veículos de emergência e escolares.

Art. 70. A utilização das estradas municipais deverá seguir o estabelecido pelo Código de Trânsito Brasileiro, com destaque aos seus Arts. 58 e 68.

Seção VI

Das Vias Existentes

Art. 71. As vias existentes e consolidadas no Município seguem sua classificação de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro.

Parágrafo único. Nas vias existentes sobre as quais não for possível aplicar nenhuma das diretrizes propostas nesta lei complementar, ficará a critério da Coordenadoria Municipal de Trânsito.

Seção VII

Da Implantação do Sistema Viário

Art. 72. Novos empreendimentos imobiliários, sejam implantados como loteamentos ou condomínios, propostos tanto pela iniciativa privada, quanto pelo Poder Público, deverão observar as disposições da presente lei complementar, dando continuidade no sistema viário, nos vazios urbanos.

§ 1° A hierarquização das novas vias será identificada pela Coordenadoria Municipal de Trânsito, quando da análise do projeto, efetivando então as exigências quanto à composição dos gabaritos.

§ 2° 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.

§ 3° 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.

§ 4° Além das diretrizes exigidas no ANEXO 04 desta lei complementar, a Coordenadoria Municipal de Trânsito poderá exigir outras melhorias, às custas do empreendedor, tais como rotatórias, pontes, viadutos, sinalização horizontal, vertical, semafórica e defensas rígidas em concreto ou metálicas, pontos de ônibus urbano com cobertura e outras melhorias ou equipamentos necessários ao atendimento do adensamento populacional, quando estudo técnico apontar sua necessidade.

§ 5° Toda sinalização horizontal e vertical estabelecida no Código de Trânsito Brasileiro, dentro dos empreendimentos descritos no caput ou mesmo fora destes, é de obrigatoriedade de implantação por parte do empreendedor.

CAPÍTULO VIII

DOS POLOS GERADORES DE TRÁFEGO

Art. 73. Os Polos Geradores de Tráfego (PGT) são empreendimentos que atraem ou produzem grande número de viagens ao longo do dia e/ou por período determinado, causando impacto no sistema viário e de transporte, podendo comprometer a acessibilidade, a mobilidade e a segurança de veículos e pedestres e que devem observar as diretrizes e condicionantes estabelecidas neste Plano de Mobilidade, pela Coordenadoria Municipal de Trânsito e/ou por estudo ou legislação específica.

Art. 74. A quantidade de vagas de estacionamento exigidas para cada empreendimento está estabelecida na Tabela do ANEXO 05 da presente lei complementar.

Art. 75. Os projetos de Polos Geradores de Tráfego, serão encaminhados para análise da Coordenadoria Municipal de Trânsito, com 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), incluindo a análise, no mínimo, das seguintes questões:

I - síntese da legislação;

II - características do Empreendimento;

III - sistema de transporte coletivo;

IV - acidentes de trânsito no entorno do Empreendimento nos últimos dois anos;

V - contagem de tráfego no entorno do Empreendimento;

VI - formação de fila para acesso a Loteamento e Edifício;

VII - estimativa de geração de viagens do Empreendimento;

VIII - estimativa da taxa de crescimento ao longo de dez anos do entorno do Empreendimento;

IX - níveis de serviços das principais vias de acesso ao Empreendimento;

X - medidas mitigadoras propostas.

Art. 76. 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 Coordenadoria Municipal de Trânsito a análise e a definição das medidas mitigadoras e compensatórias a serem implantadas a fim de minimizar tais impactos.

CAPÍTULO IX

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 77. Fazem parte integrante da presente lei complementar 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;

VI - ANEXO 06 – Propostas;

VII - ANEXO 07 – Glossário;

VIII - ANEXO 08 – Itinerário Linhas.

Art. 78. A revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em questão deverá ser feita em prazo não superior a 10 (dez) anos.

Art. 79. Os processos de licenciamento de obras e edificações, inclusive condomínios, de atividades e os projetos de parcelamento do solo, protocolados antes da vigência desta lei complementar seguirão as seguintes premissas:

I - os processos protocolados até o dia que antecede a entrada em vigor desta lei complementar e sem despacho decisório serão apreciados integralmente de acordo com a legislação em vigor à época do protocolo;

II - serão indeferidos os processos de licenciamento de obras e edificações, inclusive condomínios, de atividades e os projetos de parcelamento do solo, que não atendam aos "comunique-se" dos órgãos licenciadores, dentro dos prazos neles estabelecidos, estando sujeitos à apreciação pela nova legislação aplicável.

III - fica garantida a apreciação da alteração de projetos de parcelamento do solo, nos termos da legislação de regência à época do protocolo do projeto, desde que esta alteração decorra de exigência do licenciamento feito pelos órgãos estaduais ou federais e ocorra dentro do prazo de validade da diretriz expedida ou do licenciamento no órgão, o que for maior.

Art. 80. Esta Lei Complementar entrará em vigor na data de sua publicação.

THIAGO SILVÉRIO DA SILVA

Prefeito

Publicado, e registrado na Secretaria Municipal de Governo, Planejamento e Finanças aos dezesseis dias do mês de abril do ano de dois mil e vinte e seis.

CASSIO HELLMEISTER CAPELLARI

Secretário Interino