LEI COMPLEMENTAR Nº 5.392, DE 17 DE ABRIL DE 2015

"Dispõe sobre o Plano de Mobilidade e dá outras providências."

A CÂMARA MUNICIPAL DE ITAPIRA aprovou e eu promulgo a seguinte Lei Complementar:

CAPÍTULO I
POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE

Seção I
Princípios, Diretrizes e Objetivos

Art. 1º) São princípios da Política Municipal de Mobilidade de Itapira:

I. valorização do ser humano;
II. desenvolvimento sustentável de Itapira, em suas dimensões socioeconômicas e ambientais;
III. equidade na distribuição do tempo e do espaço de circulação;
IV. convivência harmônica dos usuários dos sistemas de circulação;
V. acessibilidade universal;
VI. segurança, preservação da qualidade de vida do cidadão;
VII. racionalidade no uso do sistema viário;
VIII. eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana;
IX. direito à informação e transparência administrativa.

Art. 2º) São diretrizes da Política Municipal de Mobilidade de Itapira:

I. articulação com as políticas públicas municipais, sobretudo com as políticas de desenvolvimento urbano;

II. adoção de medidas articuladas para promoção dos transportes públicos, regulação da circulação do automóvel, planejamento do território, gestão ambiental e outras políticas públicas afins, garantindo a priorização da circulação dos veículos do Sistema de Transporte Coletivo e modo de transporte a pé sobre o Transporte Individual Motorizado;

III. gestão integrada dos sistemas viários, de modos e serviços de transporte urbano;

IV. manutenção e aprimoramento do sistema integrado de transporte público de passageiros;

V. implantação de medidas para ampliar o uso da bicicleta nas viagens do cotidiano, com conforto e segurança para o ciclista e demais usuários da via;

VI. adoção de medidas de desestímulo do trânsito de passagem, sobretudo do tráfego de caminhões em áreas residenciais e próximas às escolas;

VII. tratamento especial na inserção de pólos geradores de viagens, através da instituição de instrumentos legais que promovam a adequada acessibilidade aos empreendimentos, garantindo a mobilidade de todos os usuários, bem como o desempenho operacional seguro e eficaz dos sistemas viário e de transportes;

VIII. regulação da oferta de vagas de estacionamento, como forma de reduzir a circulação de veículos de transporte individual privado, onde for necessário para a viabilidade de padrões sustentáveis de mobilidade;

IX. reestruturação do órgão de gestão, como forma de viabilizar a implantação deste Plano e melhorar a qualidade dos serviços

Art. 3º) São objetivos da Política Municipal de Mobilidade de Itapira:

I. promover o desenvolvimento urbano em padrões compatíveis com o preconizado no Plano Diretor de Desenvolvimento do Município de Itapira;

II. promover a melhoria da qualidade de vida de toda a população, proporcionando segurança, rapidez e conforto nos deslocamentos motorizados e não motorizados, reduzindo os índices de acidentes, vítimas e mortes no trânsito;

III. reduzir a emissão de gases, partículas e ruídos pelos veículos motorizados;

IV. proporcionar condições de segurança e conforto na circulação do pedestre, no que se refere à acessibilidade e à mobilidade, promovendo sua inclusão nos sistemas de circulação;

V. reduzir os gastos nos deslocamentos de pessoas, bens e serviços, causados pelas carências viárias, pela inadequação do serviço ou pelos congestionamentos;

VI. adequar o sistema viário, viabilizando a articulação entre as diferentes regiões da cidade e promovendo a compatibilidade entre a característica física da via e sua função;

VII. incentivar o uso do transporte coletivo público, aumentar a velocidade, a regularidade e a confiabilidade do sistema, bem como o conforto de seus usuários;

VIII. promover o aumento da conscientização da população quanto ao uso dos sistemas de circulação;

IX. reduzir os impactos negativos do transporte de bens e serviços sobre a circulação de pessoas, as atividades urbanas e o meio ambiente.

Seção II
Organização para Gestão

Art. 4º) As Secretarias Municipais de Planejamento Urbano e Obras e Defesa Social, através do Departamento de Trânsito e Transportes, devem manter permanentemente canais de informação e de comunicação com o usuário, de forma a divulgar os serviços prestados, facilitar a participação dos usuários, democratizar o acesso às informações e promover a transparência da gestão.

Art. 5º) O Departamento de Trânsito e Transportes deverá manter programa permanente de educação para a mobilidade, o qual servirá como instrumento de gestão desta, devendo abordar temas como: trânsito como acessibilidade e circulação de pessoas, bens, serviços e veículos.

Art. 6º) O Departamento de Trânsito e Transportes deverá estudar e apresentar diagnóstico para a estruturação funcional e física de um Centro Infantil para Educação no Trânsito – CIET, no prazo máximo de 12 (doze) meses, contados a partir da publicação desta Lei.

Seção III
Financiamento do Sistema

Art. 7º) As fontes de financiamento para implantação, custeio e investimentos destinados ao desenvolvimento das ações de gestão, 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 - FEMAT;

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 Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes para a execução dessas atribuições;

VIII. recursos obtidos por serviços prestados pelo Departamento de Trânsito e Transportes;

IX. recursos provenientes de taxas e tarifas cobradas pela análise de projetos de Pólo Gerador de Tráfego de empreendimentos de médio e grande porte;

X. recursos provenientes de fiscalização e autuações diversas, no âmbito de sua jurisdição.

Parágrafo único - Os incisos II, VIII e IX do presente artigo deverão ser regulamentados no prazo máximo de 06 (seis) meses, a partir da publicação desta Lei.

Seção IV
Implementação do Plano de Mobilidade de Itapira

Art. 8º) Fica instituído o Programa de Implementação do Plano de Mobilidade de Itapira, com as seguintes ações:

I. elaboração dos projetos funcionais das intervenções propostas com eixos principais georeferenciados, de forma a permitir a instituição de instrumentos legais de definições de alinhamento que permitam sua implantação com maior racionalidade, no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) meses, a partir da publicação desta Lei;

II. adoção de mecanismos de monitoração da implantação do Plano, com o acompanhamento permanente do desempenho dos sistemas de circulação, através do estabelecimento e análise de séries históricas de indicadores relativos aos sistemas de transporte, trânsito, viário, meio ambiente e comunicação social;

III. implantação de sistemática de avaliação "antes e depois" do impacto da implantação das intervenções, principalmente em relação à segurança de veículos e pedestres e à qualidade de vida da população do entorno;

Art. 9º) Em consonância com o estabelecido no Plano Diretor de Desenvolvimento, visando a implantação do sistema viário estruturador do Município, ficam instituídos como instrumentos de política urbana:

I. Direito de Preempção;
II. Transferência do Direito de Construir;
III. Operações Urbanas Consorciadas;

Parágrafo único - O Departamento de Trânsito e Transportes deverá regulamentar o presente artigo, no prazo máximo de 12 (doze) meses, a contar da publicação desta Lei.

CAPÍTULO II
TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO E MOBILIDADE DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA

Seção I
Transporte Não Motorizado

Art. 10) O Transporte Não Motorizado, realizado a pé ou por bicicletas e, eventualmente outros veículos de propulsão humana, deve ser incentivado para uso nas atividades do cotidiano, através de diferentes tipos de medidas, tais como:

I. adoção de políticas públicas intersetoriais específicas;
II. criação e adequação do espaço viário seguro e confortável para o pedestre e o ciclista; (Anexo I- Ciclovias/Ciclo faixas)
III. adoção de legislação de uso e ocupação do solo que favoreça a redução das necessidades de deslocamentos motorizados;
IV. eventos informativos e campanhas educativas.

Parágrafo único. O incentivo ao Transporte Não Motorizado não deve ser considerado como alternativa para as viagens motorizadas de longa distância, que resultem em grandes esforços físicos.

Art. 11) A Prefeitura do Município de Itapira, através do Departamento de Trânsito e Transportes, deverá implementar estudos relacionados ao Sistema Cicloviário Municipal composto por:

I. rede viária para o transporte por bicicletas, formada por ciclovias, ciclofaixas e faixas ou áreas compartilhadas;
II. bicicletários e paraciclos, para estacionamento de bicicletas;
III. local de apoio ao ciclista.

Seção II
Mobilidade e Acessibilidade da Pessoa com Deficiência

Art. 12) O parâmetro básico do sistema viário para a inclusão de pessoas com deficiência 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 Planejamento Urbano e Obras e pelo Departamento de Trânsito e Transportes, estabelecendo:

I. alternativas que tornem, progressivamente, o sistema viário e os diferentes serviços de transporte público, acessíveis e disponíveis, também, para pessoas com deficiência;

II. programas de implantação e fiscalização da aplicação de normas de construção, recuperação, ocupação das calçadas, remoção de barreiras e obstáculos, buscando garantir a mobilidade da pessoa com deficiência com segurança e conforto;

III. garantias gradativas para a mobilidade, acessibilidade e circulação autônoma nos sistemas de circulação, compreendendo as vias, calçadas e áreas destinadas à circulação de pedestres, bem como nos veículos do transporte coletivo e no Terminal de Integração e Estação Rodoviária;

IV. criação de mecanismos legais, de modo que gradativamente toda a infraestrutura urbana seja adaptada ao uso das pessoas com deficiência;

V. sinalização de interesse do usuário, na forma necessária ao seu entendimento com todo o sistema, utilizando caracteres da linguagem em Braille, sinais sonoros, sistemas de sonorização e painéis de mensagens variáveis.

Art. 13) A frota do sistema de transporte coletivo público do Município deverá permitir, o acesso e transporte das pessoas com deficiência, com segurança e conforto, atendendo a todas as especificações previstas na legislação pertinente.

§ 1º) Os locais onde há grande concentração de pessoas com deficiência e de equipamentos de transporte público devem ter prioridade na adaptação, regularização e desobstrução de calçadas e demais elementos físicos que dificultem sua locomoção.

§ 2º) As pessoas com deficiências, o pedestre comum e o transporte público deverão ter prioridade sobre qualquer outro tipo de mobilidade, quando da análise e aprovação de empreendimentos imobiliários, seja mediante parcelamento do solo ou condomínio, sendo obrigatório o cumprimento de exigências técnicas a serem estabelecidas pela Secretaria de Planejamento Urbano e Obras e Departamento de Trânsito e Transportes, visando proporcionar melhores condições e segurança para a mobilidade

CAPÍTULO III
TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Seção I
Transporte Coletivo Público

Art. 14) O Serviço de Transporte Coletivo Público de Itapira é regulamentado, tendo caráter essencial e devendo obedecer às seguintes premissas:

I. constituir-se em elemento estruturador da expansão urbana e indutor de ocupação de vazios urbanos;

II. possuir integração tarifária em todo o sistema;

III. buscar a utilização de tecnologias adequadas a cada segmento da demanda;

IV. implementar um sistema de informação ao usuário com qualidade, de forma a permitir a compreensão do sistema e proporcionar seu uso racional, inclusive para pessoas com deficiência;

V. possuir bilhetagem informatizada, que permita maior flexibilidade nas integrações, bem como maior controle do sistema;

VI. possuir controle operacional;

VII. implementar monitoração eletrônica da operação;

VIII. priorizar a circulação dos ônibus em relação aos automóveis, em locais onde existam impactos relevantes;

IX. facultar a acessibilidade através de rede de calçadas e de ciclovias seguras e confortáveis.

Art. 15) Com o objetivo de melhor atender à demanda e de racionalizar a oferta de transporte coletivo, o Departamento de Trânsito e Transportes deverá implantar medidas operacionais de reestruturação da rede, compreendendo:

I. redução dos intervalos entre ônibus, com adequação da capacidade do veículo à demanda;
II. implantação de medidas de priorização da circulação dos ônibus em relação ao transporte individual e de carga;

Art. 16) São medidas de infraestrutura para a reestruturação do transporte coletivo:

I. adoção de medidas de incentivo à integração entre os modos de transportes, bicicleta e automóvel particular, através de implantação de estacionamentos próximos aos terminais de Integração e Rodoviário.

Art. 17) A instituição da rede viária básica estrutural do transporte coletivo compreende:

a) consolidação da rede viária de transporte coletivo existente, implantando-se a curto e médio prazos:

b) faixas preferenciais ou exclusivas para ônibus, de acordo com a demanda;

c) melhorias viárias, através de duplicação de vias, construção de vias para compor binários, adequação geométrica de algumas vias de acesso ao Terminal Central de Integração, etc; (anexo II- Obras viárias)

d) Implantação de novo terminal Rodoviário.

Art. 18) O Terminal Rodoviário deverá ser remodelado de forma a se adequar às novas características do sistema, devendo possuir em seu interior:

a) sistema de informação ao usuário acessível, inclusive, às pessoas com deficiência através de painéis informativos e de mensagens variáveis, mapas, mensagens sonoras e escritas, com a participação de servidores destinados a esclarecer dúvidas e informar sobre o sistema;

b) serviços e elementos arquitetônicos, como balcões de informações, sanitários, bancos e/ou caixas eletrônicos, telefones públicos, posto policial, etc., de forma a propiciar conforto e segurança ao usuário;

c) estrutura de controle operacional do sistema.

Art. 19) O sistema viário de acesso de pedestres aos Terminais de Integração e Rodoviário, a partir de um raio mínimo de 700 (setecentos) metros, deve ser dotado de condições de circulação com segurança e conforto, inclusive de pessoas com deficiência.

Parágrafo único. Os acessos de que trata o *caput* do presente artigo deverão ter prioridade na regularização de calçadas, no remanejamento de interferências na iluminação, incluindo as faixas de travessia de pedestres.

Art. 20) O Departamento de Trânsito e Transportes deverá implementar medidas visando a adoção progressiva de tecnologias veiculares não poluentes, como ônibus híbridos, a gás ou biocombustíveis.

Seção II
Transporte Coletivo Escolar Público e Privado

Art. 21) O transporte coletivo de escolares em Itapira é realizado através da prestação dos seguintes serviços:

I. Transporte Público Escolar Gratuito;

II. Transporte Coletivo Escolar Privado.

Art. 22) O Transporte Público Escolar Gratuito é um serviço prestado pela Prefeitura do Município de Itapira com objetivo de garantir o acesso dos escolares moradores da zona rural às escolas públicas, através de linhas de ônibus com itinerário pré-definido, operadas diretamente ou através de contratação, nos termos da legislação vigente.

§ 1º) As despesas decorrentes da execução deste serviço correrão por conta das dotações orçamentárias próprias da Secretaria Municipal de Educação, suplementadas, oportunamente, se necessário.

§ 2º) A gestão do serviço de que trata o *caput* deve ser feita em conjunto entre as Secretarias Municipais de Educação e de Trânsito e Transportes.

§ 3º) Cabe à Secretaria Municipal de Educação o cadastramento e escolha dos alunos beneficiados e o acompanhamento da qualidade do serviço prestado.

§ 4º) Ao Departamento de Trânsito e Transportes, como órgão responsável pela gestão dos transportes públicos no Município, cabe a fiscalização do serviço.

Art. 23) O Transporte Coletivo Escolar Privado no Município de Itapira é um serviço regulamentado, cuja fiscalização é de competência do Departamento de Trânsito e Transportes, conforme a lei municipal, objetivando proporcionar condições de segurança e conforto aos seus usuários, bem como a confiabilidade dos serviços.

Art. 24) O Departamento de Trânsito e Transportes deverá promover as adequações necessárias em sua estrutura organizacional, para aprimoramento das atividades de gestão e fiscalização, visando a garantia da segurança e qualidade do serviço de Transporte Escolar.

Art. 25) Para o exercício da atividade de Transporte Coletivo Escolar no Município de Itapira, o operador, pessoa física ou jurídica, deverá obter autorização, expedida pelo Departamento de Trânsito e Transportes, a ser renovada, periodicamente, atendendo à legislação municipal, estadual e federal vigente.

Parágrafo único. Cabe ao Departamento de Trânsito e Transportes o cadastramento dos condutores e dos veículos, a emissão de autorização para operação, a realização das vistorias periódicas e a fiscalização do sistema.

Seção III
Transporte Público Individual de Passageiros em Táxi

Art. 26) O Transporte Público Individual de Passageiros em Táxi é um serviço de interesse público, regulamentado pela Prefeitura do Município de Itapira e gerenciado pelo Departamento de Trânsito e Transportes.

Art. 27) Para o exercício da atividade de Transporte Público Individual de Passageiros em Táxi no Município, o operador deve obter autorização expedida pelo Departamento Trânsito e Transportes, que deve ser renovada periodicamente e expedida ao operador, pessoa física ou jurídica, devendo atender às exigências da lei e demais atos regulamentares emitidos pelo Poder Executivo, bem como deve preencher todos os requisitos legais e demais normas complementares nas esferas federal, estadual e municipal.

Parágrafo único. Cabe ao departamento de Trânsito e Transportes o cadastramento dos condutores e dos veículos, a emissão de autorização para operação, a realização das vistorias periódicas e a fiscalização do sistema.

Art. 28) A Prefeitura do Município de Itapira poderá criar serviços diferenciados de táxi, destinados a públicos específicos, podendo estabelecer tarifas diferenciadas para esses serviços.

§ 1º) Conforme o estabelecido no *caput* deste artigo, poderão ser criados serviços com veículos equipados e capacitação de condutores, com o objetivo de atender às pessoas com deficiências.

§ 2º) Em nenhuma hipótese, os serviços diferenciados de táxi, previstos no *caput* deste artigo poderão configurar serviços de transporte coletivo.

Art. 29) O Departamento de Trânsito e Transportes deverá estabelecer programa de capacitação permanente dos condutores que atuam no serviço a que se refere a presente seção, visando o contínuo aprimoramento do sistema.

Art. 30) A Prefeitura do Município de Itapira deverá estabelecer regras para a progressiva troca da frota de veículos do Sistema de Transporte Público Individual de Passageiros em Táxi por veículos de combustível não poluente, conforme especificações e normas do INMETRO.

CAPÍTULO IV
TRANSPORTE DE BENS E SERVIÇOS

Art. 31) O Departamento de Trânsito e Transportes deverá instituir a política de mobilidade de bens e serviços, caracterizada por:

I. zonas de restrição à circulação de caminhões, constituídas por áreas nas quais a circulação de caminhões estará sujeita às restrições de horário ou de porte do caminhão;
II. zonas de interesse de caminhão, constituídas por áreas de interesse de cargas e serviços, de acordo com as necessidades de abastecimento.

Art. 32) A rede de vias para transporte de cargas é composta pelas principais rotas de caminhões rodoviários e urbanos, buscando preservar, dentre outras, as áreas residenciais, escolares, hospitalares, de lazer, de interesse histórico, turístico e ambiental, a fim de garantir a segurança e o conforto das pessoas e reduzir os impactos nocivos ao meio urbano. (Anexo III)

Art. 33) O Anel Viário do Município faz parte do Sistema Viário Principal, sendo estrutura a organização funcional do sistema viário na sede urbana e será utilizada nos deslocamentos urbanos de maior distância, desviando o tráfego pesado de veículos do centro urbano, promovendo um contorno viário; (Anexo II)

§ 1º) O traçado do Anel Viário deve seguir as diretrizes constantes nesta Lei de forma a induzir a consolidação do macrozoneamento proposto no Plano Diretor de Desenvolvimento do Município de Itapira.

§ 2º) Para aumentar a atratividade do Anel Viário, através do conforto, conveniência e segurança, deverá ser incentivada a implantação de áreas de apoio aos motoristas de caminhão, em pontos estratégicos, na forma do disposto no Plano Diretor de Desenvolvimento do Município de Itapira.

Art. 34) O departamento de Trânsito e Transportes deverá elaborar estudos de viabilidade técnico-econômica, para a adoção de soluções logísticas, através da implantação de terminais e centros de distribuição e transferência de cargas, pátios de estacionamento e outras soluções cabíveis.

Art. 35) O trânsito de veículos ou cargas, ou a combinação de veículos utilizados no transporte de carga indivisível, com dimensões e pesos excedentes, somente poderá ser realizada mediante Autorização Especial de Trânsito, conforme estabelecido no Código de Trânsito Brasileiro, emitida pelo Departamento de Trânsito e Transportes.

CAPÍTULO V
SISTEMA VIÁRIO

Seção I
Atribuições, Competências e Gestão

Art. 36) A gestão da utilização da rede viária do Município deve se basear nos princípios da equidade no acesso e uso do espaço e tempo de circulação.

§ 1º) As ações em defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente, têm prioridade sobre a fluidez dos veículos nas vias do Município de **Itapira**.

§ 2º) Os modos de transporte a pé, cicloviário e coletivo têm prioridade sobre os demais modos.

§ 3º) As atividades de planejamento, projeto, operação e fiscalização do sistema viário devem contemplar as necessidades de garantia do desempenho das modalidades de transportes especificadas no § 2º, retro.

§ 4º) A gestão da rede viária deve se articular com as ações de planejamento e de desenvolvimento urbano e articular os diversos modos de transporte.

Art. 37) O Departamento de Trânsito e Transportes deve manter programas, de caráter permanente, contendo ações que visam a segurança do trânsito, de forma a obter redução do número de acidentes e vítimas.

Art. 38) A Prefeitura do Município de Itapira no prazo máximo de 12 (doze) meses, contados a partir da publicação desta Lei, deverá regulamentar a hierarquia funcional dos agentes de trânsito, bem como definições de formas de trabalho, operacionalização e condutas a serem adotadas pelos mesmos.

Art. 39) O Departamento de Trânsito e Transportes, consultadas as Secretarias Municipais de Obras, Planejamento Urbano e de do Meio Ambiente , será o responsável pela emissão de diretrizes de traçado relativas a:

I. priorização da circulação de ônibus;
II. implantação de medidas de "moderação de tráfego";
III. larguras de calçadas;
IV. necessidade de canteiros centrais, refúgios para pedestres, ilhas de canalização e avanços de calçada;
V. rotatórias de acesso a novos parcelamentos do solo;
VI. alargamento, mudança de geometria, prolongamento, alteração de traçado e de gabarito de via pública;
VII. sistema viário, conforme ANEXOS I, II, III e IV desta Lei;
VIII. Pólos Geradores de Tráfego, conforme disposto no art. 93 da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1.997.

Seção II
Estruturação da Rede Viária

Art. 40) O Sistema Viário Básico do Município de Itapira é constituído por todas as vias públicas do Município e se classifica em:

I. Rodovias;
II. Vias estruturais;
III. Vias coletoras;
IV. Vias Locais.

Parágrafo Único - A hierarquia de vias do Município está representada no Mapa anexo IV.

Art. 41) A classificação funcional das vias do Município de Itapira é definida pelo quadro abaixo:

CClassificação	Função
RRodovia	Ligações regionais, intermunicipal e entre os diversos núcleos urbanos e as demais ligações entre estes e as demais propriedades no interior do Município.
CVias Estruturais	São as compostas por diversas unidades viárias por sua importância e continuidade que, permitem o acesso a cidade a partir das rodovias, garantindo que se atinjam todas as áreas o interior do núcleo urbano principal e se o transponha.
AVias Coletoras	São aquelas que individualmente ou compostas por diversas unidades viárias por sua importância e continuidade, permitem o acesso aos diversos setores e bairros da cidade, a partir das vias estruturais.
VVias Locais	São as vias locais todas as demais que permitem o acesso ao interior de cada setor e bairro da cidade, a partir das vias estruturais e intersetoriais, devidamente aprovadas pela Prefeitura Municipal.

§1º) São Rodovias no município:

I. Estaduais as rodovias SP-147, SP-I 177-342 e SP-352;
II. Estradas municipais Principais, as estradas que ligam o núcleo urbano principal e suas áreas de expansão urbana, com demais áreas do Município;
III. Estradas Secundárias, todas as demais estradas do município.

§2º) São vias Estruturais no Município:

I. Rua Getúlio Vargas – da Rodovia SPI 177-342 até a Rua Ângelo Negri;
II. Avenida Comendador Virgolino de Oliveira – da Rodovia 352 até a Rua Marechal Hermes da Fonseca;
III. Rua do Cubatão – da Rodovia 352 até a Rua Alemanha;
IV. Rua da Penha;
V. Rua Armando Sales de Oliveira;
VI. Rua Paulo Lacerda Quartim;
VII. Rua Jacutinga;
VIII. Avenida dos Juritis;
IX. Avenida Brasil - da Rodovia 352 até a Rua Antônio Favero;
X. Rua XV de Novembro – da Rodovia 147 até a Rua Francisco de Paula Ferraiol;
XI. Rua Santa Terezinha.

§3º) São Vias Coletoras no Município:

I. Avenida Castro Alves;
II. Rua Joaquim Nabuco;
III. Avenida Vereador David Moro;
IV. Avenida Lions Clube;
V. Rua Jacareí;
VI. Avenida Pauletti;
VII. Rua Siqueira Campos;
VIII. Rua Saldanha Marinho;
IX. Avenida Rio Branco;
X. Avenida Comendador Virgolino de Oliveira;
XI. Rua Ari Wilson Cremasco;
XII. Rua Fenísio Marquesini;
XIII. Rua XV de Novembro;
XIV. Rua Aristides Ricciluca;
XV. Rua 24 de Outubro;
XVI. Rua Francisco de Paula Moreira Barbosa;
XVII. Rua José Bonifácio;
XVIII. Rua Tiradentes;
XIX. Avenida Brasília;
XX. Rua Déco Queluz;
XXI. Rua Jacob Audi;
XXII. Avenida São Paulo;
XXIII. Rua Conselheiro Laurindo;
XXIV. Rua José Germano;
XXV. Rua Antônio Alves de Campos;
XXVI. Rua Farmacêutico Antônio Serra;
XXVII. Lídio Sabadini;
XXVIII. Rua Manoel Luís da Rocha;
XXIX. Rua Funabashi Tokuji;
XXX. Rua Felício Colferai;
XXXI. Rua José Artur Miranda;
XXXII. Rua Maestro Américo Passarela;
XXXIII. Rua Dorotéia de Freitas;
XXXIV. Avenida Henriqueta Soares;
XXXV. Avenida Liberdade;
XXXVI. Rua Pedro Mandato;

XXXVII. Rua Eugênio Consorti;
XXXVIII. Rua Otávio Boretti;
XXXIX. Rua Cyrino Boretti;
XL. Avenida João Ferrari;
XLI. Avenida dos Italianos;
XLII. Rua Lindóia;
XLIII. Rua Laudelino Pires Monteiro;
XLIV. Avenida Brasil;

§ 4º) São Vias locais todas as demais vias que permitem o acesso ao interior de cada setor e bairro da cidade, a partir das vias estruturais e coletoras, devidamente aprovadas pela Prefeitura Municipal.

Art. 42) Para efeito desta Lei, adotam-se as seguintes definições:

I. **acessibilidade:** possibilidade e condição de alcance, para a utilização com segurança e autonomia, de edificações, espaços, mobiliários e equipamentos urbanos;
II. **estacionamento:** local destinado à parada de veículo por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque;
III. **passeio** (definição adotada pelo Código de Trânsito Brasileiro - CTB):parte da calçada ou da pista de rolamento, separada, no último caso, por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas;
IV. **pedestre:** pessoa que anda ou está a pé, em cadeira de rodas ou conduzindo bicicleta na qual não esteja montada;
V. **rampa**: inclinação da superfície de piso, longitudinal ao sentido do fluxo de pedestres, com declividade igual entre a rua e uma área específica ou não trafegável;
VI. **sinalização**: conjunto de sinais e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de orientar e garantir a utilização adequada da via pública por motoristas, pedestres e ciclistas;
VII. **trânsito**: movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres;
VIII. **via pública**: superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo o passeio, a pista, o acostamento, a ilha, o canteiro central e similares, situada em áreas urbanas e caracterizadas principalmente por possuírem imóveis edificados ao longo de sua extensão;
IX. **via coletora**: via destinada 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;
X. **via local:** via caracterizada por interseções em nível sem semáforos, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas;
XI. **zona de carga e descarga**: parte da via designada por sinalização vertical e horizontal, reservada exclusivamente para o uso de veículos comerciais portadores de licença ou credenciados provisoriamente.

Seção III
Da Sinalização em Empreendimentos Particulares

Art. 43) Nos empreendimentos particulares, tais como loteamentos, e condomínios, os quais resultem na implantação de vias públicas ou particulares, a responsabilidade de se efetuar a sinalização é do empreendedor.

§ 1º) As vias públicas somente poderão ser abertas ao trânsito, após devidamente sinalizadas nos sentidos horizontal e vertical, aprovado o projeto pelo Departamento de Trânsito e Transportes.

§ 2º) O Poder Executivo encaminhará projeto de lei complementar, visando estabelecer os dispositivos, formas e métodos para a sinalização dos empreendimentos de que trata o *caput* do presente artigo, no prazo máximo de 06 (seis) meses, a contar da publicação da presente Lei Complementar.

Seção IV
Ampliação do Sistema Viário

Art. 44) Cabe, exclusivamente, ao Departamento de Trânsito e Transportes, a coordenação, orientação e o controle de todas as intervenções viárias, bem como a definição de parâmetros de projetos relativos à implantação, reforma, prolongamento, alargamento, alteração geométrica e demais elementos físicos relacionados às vias públicas no Município de Itapira, observado o disposto no Plano Diretor de Desenvolvimento de Itapira e na legislação pertinente.

§ 1º) As calçadas deverão ser adequadas ao trânsito de pedestres, pessoas com deficiência, idosos e crianças, em conformidade com o disposto no Decreto nº 85 que vier a disciplinar as diretrizes gerais sobre Pólos Geradores de Tráfego e Áreas Especiais de Tráfego.

§ 2º) Serão disciplinadas através da lei complementar de que trata o parágrafo anterior, as infrações cometidas pelo não atendimento ao disposto neste artigo e suas penalidades.

§ 3º) O prazo para adequação de calçadas de que trata o §1º, retro, será de 04 (quatro) anos, contados a partir da data de publicação da Lei Complementar prevista no presente artigo.

Seção V
Uso do Sistema Viário

Art. 45) As vias públicas do Município serão utilizadas preferencialmente para o trânsito de pessoas e veículos em condições seguras.

§ 1º) Qualquer outra atividade que resulte na ocupação da via ou de parte dela fica sujeita à regulamentação específica do Departamento de Trânsito e Transportes, sem prejuízo de outras determinações emitidas pelos demais órgãos municipais.

§ 2º) Enquadram-se no disposto no parágrafo anterior as seguintes atividades:

I. realização de obras e serviços de manutenção de infraestrutura das concessionárias de serviços públicos, tais como: fornecimento de gás encanado, telefonia, televisão a cabo, energia elétrica e outras;
II. colocação de caçambas ou similares, para recolhimento de lixo ou entulho;
III. instalação de comércio ambulante, inclusive de alimentos;
IV. exercício de qualquer atividade comercial ou de prestação de serviços na via pública;
V. colocação de equipamentos, mobiliário urbano e vegetação;
VI. instalação de feiras livres;
VII. realização de eventos;
VIII. realização de obras e/ou reparos na via pública, executados pela administração direta e indireta municipal;
IX. transporte de cargas especiais e/ou perigosas.

§ 3º) A autorização para o funcionamento e/ou realização de quaisquer dessas atividades fica condicionada à manutenção das condições de segurança, conforto e desempenho do trânsito de veículos,

pedestres e ciclistas, conforme regulamento específico a ser elaborado pelo Departamento de Trânsito e Transportes e aprovado por Decreto Municipal.

§ 4º) Serão de responsabilidade dos órgãos responsáveis pela execução das intervenções de que tratam os §§ 2º e 3º, retro a sinalização necessária nas vias.

§ 5º) Aplicam-se às disposições deste artigo às interferências realizadas na via pública, quando da utilização de seu subsolo ou espaço aéreo.

§ 6º) A Prefeitura do Município de Itapira encaminhará projeto de lei à Câmara de Vereadores de Itapira, visando regulamentar o disposto neste artigo, no prazo máximo de 06 (seis) meses, contados a partir da publicação desta Lei.

Art. 46) A realização de eventos ou manifestações, bem como a implantação e o funcionamento de estabelecimentos geradores de tráfego deverão estar condicionados ao equacionamento, em sua área de influência, do acesso e circulação dos serviços de transporte coletivo e do sistema viário.

Art. 47) Qualquer prejuízo causado por dano, decorrente de acidente ou ato voluntário, ao sistema viário, à sinalização de tráfego, aos equipamentos públicos e ao patrimônio público deverá ser ressarcido aos cofres públicos pelo responsável, conforme regras e normas estabelecidas pelo Departamento de Trânsito e Transportes.

Art. 48) Para análise de Pólos Geradores de Tráfego, conforme disposto no art. 93 da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1.997 e, até que se cumpra o disposto no parágrafo único do art. 52 da presente Lei, fica a referida análise vinculada ao disposto no art. 165 da Lei Complementar nº 163, de 15 de setembro de 2004.

Art. 49) Todos os valores auferidos por infrações cometidas, serviços prestados, taxas e demais dispositivos constantes desta Lei e de sua regulamentação, serão destinados, exclusivamente, ao Fundo de Educação e Manutenção do Trânsito.

Art. 50) Esta Lei Complementar será regulamentada, no que couber, pelo Poder Executivo.

Art. 51) Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE ITAPIRA, em 17 de abril de 2015.

JOSÉ NATALIO PAGANINI
PREFEITO MUNICIPAL

Registrada em livro próprio na Divisão de Atos Oficiais da Secretaria de Governo e afixada no Quadro de Editais na data supra.

ESTERCITA ROGATTO BELLUOMINI
SECRETÁRIA DE GOVERNO