

LEI COMPLEMENTAR Nº 125, DE 06 DE ABRIL DE 2016.

Institui o Plano de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Ibitinga e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica.

O SENHOR PREFEITO MUNICIPAL DA ESTÂNCIA TURÍSTICA DE IBITINGA, Estado de São Paulo, em conformidade com a Lei Orgânica do Município, e nos termos da Resolução nº 4.562/2016, da Câmara Municipal, promulga a seguinte lei:

**CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1º. Esta Lei institui o Plano de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Ibitinga e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica, com o objetivo de efetivar a Política Municipal de Mobilidade Urbana instituída pela Lei nº 2908/2006, de 06 de outubro de 2006 – Plano Diretor do Município da Estância Turística de Ibitinga.

Parágrafo único. O Plano de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Ibitinga tem por finalidade orientar as ações do Município no que se refere aos modos, aos serviços e à infraestrutura viária e de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, atendendo às necessidades atuais e futuras.

Art. 2º. O Plano de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Ibitinga guarda compatibilidade com a Lei nº 2908/2006, de 06 de outubro de 2006, e as normas de acessibilidade do Decreto Federal nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004.

Art. 3º. São atribuições do Município:

I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município.



IV - obstruir valetas de escoamento de água, colocar portões, porteiras, correntes ou qualquer outro meio de obstáculo ao acesso nas vias públicas.

Seção I **Da Hierarquização das Vias Urbanas**

Art. 34. Para efeitos desta lei complementar, e considerando-se o disposto no Código de Trânsito Brasileiro, as vias, existentes ou projetadas, no Município de Ibitinga classificam-se de acordo com a seguinte hierarquia por ordem decrescente de importância:

- I** - via de contorno rodoviário;
- II** - vias estruturais;
- III** - vias coletoras;
- IV** - vias principais;
- V** - vias locais;
- VI** - ciclovias;
- VII** - vias de pedestres.

Seção II **Das Funções das Vias Urbanas**

Art. 35. As vias do Município de Ibitinga, de acordo com sua classificação, inclusive hierárquica, apresentam as seguintes funções:

I – via de contorno rodoviário – destina-se a desviar o tráfego da malha urbana consolidada, proporcionando maior segurança e fluidez ao sistema viário e usuários, sendo classificada como via de trânsito rápido para as determinações da legislação nacional de trânsito;

II – vias estruturais – destinam-se a transportar grandes volumes de tráfego e formam a ossatura básica da estrutura proposta, interligando os vários setores da cidade. Correspondem às vias onde poderá haver maior concentração de usos não residenciais, conforme diretrizes estabelecidas na lei complementar de Zoneamento, sendo classificada como via arterial para as determinações da legislação nacional de trânsito;

III – vias coletoras – destinam-se tanto ao serviço de tráfego de veículos como ao acesso às propriedades. O serviço de tráfego é prestado no sentido de coletar o fluxo de veículos originado nas vias locais e distribuí-lo para as estruturais. Formam um sistema de vias que interliga a malha viária e são também usadas pelo transporte coletivo, sendo classificada como via coletora para as determinações da legislação nacional de trânsito;

IV – vias principais – vias com condições de continuidade para fora da gleba loteada, com



largura mínima de 15,00 metros (quinze metros);

V – vias locais – têm como função básica permitir o acesso às propriedades privadas, ou áreas e atividades específicas, implicando pequeno volume de tráfego, sendo classificada como via local para as determinações da legislação nacional de trânsito, com largura mínima de 14,00 metros (quatorze metros), com exceção de loteamentos de interesse social onde poderão ter largura mínima de 12,00 metros (doze metros);

VI – ciclovias – vias especiais destinadas à circulação de bicicletas;

VII – vias de pedestres – vias especiais destinadas prioritariamente à circulação de pedestres, permitindo tráfego lento de veículos e transporte coletivo, com pavimentação e tratamento paisagístico diferenciado, sendo classificada como via local para as determinações da legislação nacional de trânsito.

Parágrafo Único. Novas vias poderão ser definidas e classificadas de acordo com o caput deste artigo, sempre com a finalidade de acompanhar a expansão e a urbanização da cidade.

Seção III **Das Dimensões das Vias Urbanas**

Art. 36. Objetivando o perfeito funcionamento das vias, são considerados os seguintes elementos:

I - caixa da via - distância definida em projeto entre os dois alinhamentos prediais em oposição;

II - pista de rolamento - espaço dentro da caixa da via onde são implantadas as faixas de circulação e o estacionamento de veículos;

III - calçada - espaço destinado à circulação de pedestres, situado entre o alinhamento predial e o início da pista de rolamento.

Art. 37. Os padrões de urbanização para o Sistema Viário obedecerão aos requisitos estabelecidos pelo Poder Executivo Municipal quanto:

I - à largura dos passeios e faixas de rolamento;

II - ao tratamento paisagístico;

III - à declividade máxima definida por esta lei complementar.

§ 1º. As vias locais sem saída, com bolsão de retorno ou em cul-de-sac com diâmetro mínimo de 15m (quinze metros), terão extensão máxima de 300m (trezentos metros) medida da via de acesso mais próxima, e largura mínima de 15m (quinze metros).

§ 2º. As vias públicas locais terão no mínimo 14,00 m (quatorze metros) de largura de caixa e



8,00m (oito metros) de pista de rolamento.

§ 3º. A declividade máxima aceita será de 20% (vinte por cento) para as vias.

Art. 38. Todas as vias abertas à circulação de veículos e com o pavimento definitivo implantado permanecerão com as dimensões existentes, exceto quando definido em projeto específico de urbanização uma nova configuração geométrica para a mesma. As demais vias a serem implantadas ou pavimentadas deverão obedecer às seguintes dimensões mínimas:

I – via de contorno rodoviário: deverá ser elaborado projeto específico, definindo suas dimensões de acordo com as projeções de tráfego para a via, observando os padrões técnicos estaduais e federais;

II - vias estruturais:

- a) Caixa da Via - 28,00m (vinte e oito metros);
- b) Pista de Rolamento - 9,00m (nove metros) para cada sentido;
- c) Canteiro Central - 2,00m (dois metros);
- d) Calçada - 3,00m (três metros);
- e) Ciclovia - 2,00m (dois metros);

III - vias coletoras:

- a) Caixa da Via - 16,00m (dezesesseis metros);
- b) Pista de Rolamento - 10,00m (dez metros);
- c) Calçada - 3,00m (três metros).

IV – vias principais:

- a) Caixa da Via - 15,00m (quinze metros);
- b) Pista de Rolamento - 9,00m (nove metros),
- c) Calçada - 3,00m (três metros).

V - via local:

- a) Caixa da Via - 14,00m (quatorze metros).
- b) Pista de Rolamento - 8,00m (oito metros).
- c) Calçada - 3,00m (três metros);
- d) Caixa da via em loteamentos de interesse social - 12,00m (doze metros);
- e) Pista de rolamento em loteamentos de interesse social - 8,00m (oito metros);
- f) Calçada em loteamentos de interesse social - 2,00m (dois metros).

VI – ciclovias com caixa de circulação de 2,00m (dois metros).

VII - vias de pedestres:

- a) Calçada - 2,00m (dois metros).

