02

- Leia-se em Sessão.
- Cópias aos Edis.
- Às comissões.

Ibiúna, 23/05/2024

Presidente

MENSAGEM AO PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 005/2024.

Ibiúna, 21 de maio de 2024.

Senhor Presidente:

Venho à presença de Vossa Excelência, para efetuar apresentação do Projeto de Lei que "Institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Ibiúna", para a devida apreciação e posterior deliberação desta Casa de Leis.

A mobilidade urbana é, atualmente, um dos grandes desafios das cidades, e especialmente nos casos de municípios inseridos em Regiões Metropolitanas como é o caso da Estância turística de Ibiúna esse desafio se torna ainda maior. Ibiúna se relaciona com os grandes centros urbanos através de um sistema viário regional, possui extensa área rural que se interliga através de estradas vicinais, conta com atividades produtivas diversificadas como industrias, comércios e serviços, agricultura e relevantes áreas de interesse turístico e ambiental.

A mobilidade urbana deve ser estruturada para garantir o acesso à cidade, às atividades produtivas, aos serviços e equipamentos sociais. Deve garantir segurança aos cidadãos e promover a acessibilidade inclusiva.

Para isso é necessária uma política permanente que integre as ações dos diferentes órgãos públicos envolvidos no tema, sempre com a participação ativa da sociedade.

Este Plano de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Ibiúna é um instrumento para que esta política tenha um referencial onde sejam expressos os princípios fundamentais, os objetivos, diretrizes e ações necessárias para sua execução.

São essas, Senhor Presidente, as razões em que me levam a propor o presente Projeto de Lei, para que seja submetido à apreciação dos Nobres Vereadores dessa Câmara Municipal.

Atenciosamente,

PAULO KENJI SASAKI
Prefeito Municipal

ADMINISTRATIVO

Projeto de Lei n.º 146

Recebido em 23 de 25 de 2024

Prazo Venc. em ... de ... de ...

Recebido por ...

AO
EXMO SR
ARMELINO MOREIRA JÚNIOR.
DD. PRESIDENTE DA CÂMARA DA ESTÂNCIA TURÍSTICA DE IBIÚNA.

Câmara Municipal da Estância Turística de Ibiúna
Recebido em 23/05/2024
Seção Administrativa

APROVADO
CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA TURÍSTICA DE IBIÚNA
EM 18 DE Junho DE 2024
PRESIDENTE 1º SECRETÁRIO

446

PROJETO DE LEI Nº 005
DE 21 DE MAIO DE 2023

"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;

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, calçadões, 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.

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 atendar 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 especifico 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

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 púbico coletivo;

IV- Pátio de manutenção e estacionamento dos veículos;

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.

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.

Seção II
Dos direitos e deveres do usuário

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

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;

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

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.

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;

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.

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.

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 MAIO DE 2023.

PAULO KENJI SASAKI
Prefeito Municipal

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;

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;
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.

ANEXO II

VAGAS DE VEÍCULOS

EMPREENDIMENTO	EXIGÊNCIAS
Habilitações multifamiliares	1 vaga/ unidade
Centros Comerciais	1 vaga/ 60m²
Supermercados com área construída > 200m²	1 vaga/ 60m²
Lojas de Departamentos com área construída > 200m²	1 vaga/ 60m²
Entrepostos e Depósitos atacadistas	1 vaga/ 60m²
Edifícios para escritórios ou consultórios com área construída > 200m²	1 vaga/ 70m²
Pronto- Socorros, Clínicas e Laboratórios de análises com área construída > 200m²	1 vaga / 60m²
Instituições privadas de ensino de 2º ou 3º graus com área construída > 200m²	1 vaga / 60m²
Escolas profissionalizantes, de ginástica, dança e congêneres com área construída > 200m²	1 vaga / 60m²
Restaurantes, Chopperias, Casas Noturnas/ Comércios em geral com área construída > 200m²	1 vaga / 60m²
Agência de Bancos	1 vaga / 35m²
Oficinas de conserto de carros com área construída > 100m²	1 vaga / 60m²
Hotéis	1 vaga / 2 apartamentos
Hospitais, Sanatórios e Congêneres, exclusive os públicos	1 vaga / 5 leitos
Farmácias e Drogarias com área construída > 100m²	1 vaga / 50m²

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.

DIMENSIONAMENTO E CARACTERÍSTICAS DAS VIAS - ANEXO III

Classificação da via	Largura total (m)	Faixa de rolamento (m)	Faixa de estacionamento (m)	Canteiro central (m)	Ciclovia ou ciclofaixa (m)	Calçada (m)
Metropolitana - M	Definido por órgão de gestão estadual ou federal					
Estrutural I	Definido por órgão de gestão estadual ou federal					
Estrutural 2	14,00	2x4,00 + 2x0,50m (drenagem)	2x2,50 (acostamento)	–	–	–
Arterial com canteiro central	27,00	4x3,50	1x3,00	1,00	2x1,50	2x3,00
Coletora	18,00	2x3,00	1x2,50	0,50	2x1,50	2x3,00
Local	15,00	2x3,00	2x2,50	–	–	2x2,00

Os parâmetros cima devem ser utilizados para novas vias e adaptações às vias já existentes, com ou sem canteiro central, com ou sem ciclovias.

CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA TURÍSTICA DE IBIÚNA

Estado de São Paulo
Rua Maurício Barbosa Tavares Elias, 314 – 18150-000 – Ibiúna – SP.
Fone/Fax: (15) 3241-1266
www.ibiuna.sp.leg.br e-mail: fale@ibiuna.sp.leg.br

130

CERTIDÃO:

Certifico que o Projeto de Lei nº. 446 de 2024 de autoria do Chefe do Executivo Municipal, foi protocolado na Secretaria Administrativa da Câmara no dia 23 de maio de 2024, e conforme despacho do Sr. Presidente foi lido no expediente da Sessão Ordinária do dia 23 de maio de 2024, e disponibilizado no site da Câmara.

Certifico mais, o Projeto de Lei nº. 446 de 2024 encontra-se à disposição das comissões para exararem parecer conforme despacho do Sr. Presidente.

Ibiúna, 23 de maio de 2024.

Marcos Pires de Camargo
Diretor Geral

APROVADO
CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA TURÍSTICA DE IBIÚNA
EM 18 DE Junho DE 2024
PRESIDENTE 1º SECRETÁRIO

REQUERIMENTO DE URGÊNCIA ESPECIAL

Considerando que a Mesa da Câmara apresentou para apreciação desta Casa de Leis no dia 23 de maio de 2024 a Proposta de Emenda à Lei Orgânica do Município de Ibiúna nº. 08 que "Altera a redação da alínea "b" do inciso III, do inciso XV, e de seu § 1º, todos do artigo 30 da Lei Orgânica do Município de Ibiúna.";

Considerando que a Mesa da Câmara apresentou para apreciação desta Casa de Leis, na presente data, o Projeto de Resolução nº 29, que "Dispõe sobre as viagens oficiais e a concessão de diárias a Vereadores e servidores do Poder Legislativo de Ibiúna, e dá outras providências.

Considerando que o Chefe do Executivo apresentou para apreciação desta Casa de Leis no dia 23 de abril de 2024 o Projeto de Lei nº. 431 de 2024 que "Institui o Plano Diretor de Tecnologia da Informação (PDTI) do Município da Estância Turística de Ibiúna.";

Considerando que o Chefe do Executivo apresentou para apreciação desta Casa de Leis no dia 14 de maio de 2024 o Projeto de Lei nº. 439 de 2024 que "Dispõe sobre a alteração de metas e diretrizes ao PPA 2022/2025, LDO para 2024 e a abertura de crédito adicional especial ao orçamento de 2024 e dá outras providências.";

Considerando que o Vereador Antônio Reginaldo Firmino apresentou para apreciação desta Casa de Leis no dia 21 de maio de 2024 o Projeto de Lei nº. 440 de 2024 que "Dispõe sobre denominação da Rua Noel Nunes de Oliveira e Rua Luiz Antônio Aparecido Domingues, no Bairro Cachoeira, e dá outras providências.";

Considerando que o Chefe do Executivo apresentou para apreciação desta Casa de Leis no dia 23 de maio de 2024 o Projeto de Lei nº. 446 de 2024 que "Institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Ibiúna.";

Considerando que o Vereador Luiz Fernando de Góes Vieira apresentou para apreciação desta Casa de Leis no dia 11 de junho de 2024 o Projeto de Lei nº. 447 de 2024 que "Inclui o evento **'ARRAIÁ OS VIRA LATAS',** no calendário oficial de eventos do Município de Ibiúna, instituído pela Lei nº 1622, de 23 de setembro de 2010.";

Considerando que o Chefe do Executivo apresentou para apreciação desta Casa de Leis no dia 04 de junho de 2024 o Projeto de Lei nº. 448 de 2024 que "Dispõe sobre a alteração de metas e diretrizes ao PPA 2022/2025, LDO para 2024 e a abertura de crédito adicional especial ao orçamento de 2024 e dá outras providências.";

Considerando que o Chefe do Executivo apresentou para apreciação desta Casa de Leis no dia 04 de junho de 2024 o Projeto de Lei nº. 449 de 2024 que "Dispõe sobre a alteração de metas e diretrizes ao PPA 2022/2025, LDO para 2024 e a abertura de crédito suplementar ao orçamento de 2024 e dá outras providências.";

Considerando que o Chefe do Executivo apresentou para apreciação desta Casa de Leis no dia 04 de junho de 2024 o Projeto de Lei nº. 450 de 2024 que "Dispõe sobre a alteração de metas e diretrizes ao PPA 2022/2025, LDO para 2024 e a abertura de crédito adicional especial ao orçamento de 2024 e dá outras providências.";

Considerando que o Chefe do Executivo apresentou para apreciação desta Casa de Leis no dia 10 de junho de 2024 o Projeto de Lei nº. 453 de 2024 que "Dispõe sobre a alteração de metas e diretrizes ao PPA 2022/2025, LDO para 2024 e a abertura de crédito adicional suplementar ao orçamento de 2024 e dá outras providências.";

Considerando que o Chefe do Executivo apresentou para apreciação desta Casa de Leis no dia 10 de junho de 2024 o Projeto de Lei nº. 454 de 2024 que "Dispõe sobre a alteração de metas e diretrizes ao PPA 2022/2025, LDO para 2024 e a abertura de crédito adicional suplementar ao orçamento de 2024 e dá outras providências.";

Considerando que o Vereador Antônio Reginaldo Firmino apresentou para apreciação desta Casa de Leis na presente data o Projeto de Lei nº. 455 de 2024 que "Dispõe sobre a prestação gratuita do serviço de transporte público coletivo aos portadores do transtorno do espectro autista – TEA, fibromialgia e lúpus eritematoso sistêmico – LES, no âmbito do Município de Ibiúna, e dá outras providências.";

Considerando que o Chefe do Executivo apresentou para apreciação desta Casa de Leis no dia 14 de junho de 2024 o Projeto de Lei nº. 456 de 2024 que "Dispõe sobre a alteração de metas e diretrizes ao PPA 2022/2025, LDO para 2024 e a abertura de crédito adicional suplementar ao orçamento de 2024 e dá outras providências.";

Considerando a autorização Legislativa tem a finalidade de alterar a redação da alínea "b" do inciso III, do inciso XV, e de seu § 1º, todos do artigo 30 da Lei Orgânica do Município de Ibiúna. Dizendo respeito à retirada da previsão de julgamento ficto das Contas de Prefeitos Municipais, por decurso de prazo, tendo em vista Tese com Repercussão Geral (Tema 157) firmada pelo Supremo Tribunal Federal; bem como a alteração visando determinar a correta espécie normativa a ser utilizada para a fixação dos subsídios de Prefeitura, Vice, Secretários e Vereadores, corrigindo-se o percentual de limitação, no caso dos Vereadores, em relação ao subsídio dos Deputados Estaduais (dos atuais 75% para 40%) conforme

estabelecidos na Constituição Federal, além de prever expressamente o direito ao décimo terceiro salário, no vaso dos Vereadores, de acordo com o Tema 784 do STF.

Considerando a necessária autorização legislativa tendo em vista a necessidade de normatizar e controlar o repasse de recursos financeiros destinados à indenização de despesas decorrentes de reuniões, encontros, seminários, cursos, congressos, missão oficial ou demais serviços de cunho representativo e/ou administrativo da Câmara Municipal de Ibiúna, que demandem a realização desses serviços com deslocamentos fora da sede do município;

Considerando a necessária autorização legislativa para a instituição do Plano Diretor de Tecnologia da Informação (PDTI) de Ibiúna, cuja finalidade é orientar a atuação da Administração Pública, segundo os imperativos da democracia e da justiça social, provendo a melhor infraestrutura de Tecnologia da Informação (TI) disponível no menor custo e prazo possível, por meio de soluções, equipamentos e serviços integrados às estratégias de Administração Pública da Prefeitura da Estância Turística de Ibiúna, contribuindo para oferecer serviços de qualidade ao cidadão e ao desenvolvimento do Município.

Considerando a necessária autorização legislativa para abertura no orçamento programa do exercício de 2024 de crédito adicional especial no valor de R$ 20.000,00 (vinte mil reais), para criação da dotação orçamentária:- 02.15 – Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano; 02.15.01 – Serviços Municipais, 15.452.5002.XXXX – Realoc. EM 107/2023 – Comprar Luminárias da ficha XXX da unidade orçamentária 02.15.01, funcional programática 15.452.5002.xxxx, natureza da despesa 3.3.90.39 – Outros Servs. Terc. PJ, destinação recurso 8.110 – R$ 20.000,00, sendo a origem dos recursos provenientes da anulação total no valor de R$ 20.000,00 (vinte mil reais) da ficha 454, da unidade orçamentária 02.11.01, funcional programática 23.695.6002.1407, natureza da despesa 3.3.90.39 – Outros Serviços Terceiros – PJ., destinação recurso 8.110 no valor de R$ 20.000,00, e, a aprovação necessária para que a Prefeitura de Ibiúna possa dar atendimento a requisição do Vereador Carlos Eduardo Gomes de alteração da programação orçamentária da Emenda Impositiva nº. 107/2023 – Instalação de Portal de Madeira no Bairro do Carmo Messias, inicialmente prevista no orçamento, seja alterado o valor realocando para aquisição de luminárias com lâmpadas de LED no Bairro Carmo Messias e região;

Considerando a necessária autorização legislativa para denominar rua localizada no Bairro Cachoeira, com o nome dos Srs. Noel Nunes de Oliveira e Luiz Antônio Aparecido Domingues, prestando com isso uma homenagem a ilustres senhores, de famílias conhecidas no bairro, de currículo justo, e também visando facilitar o cadastro e localização das residências junto as empresas de energia elétrica, saneamento básico, correios e telefonia, e com a homenagem proposta perpetuaremos os seus

nomes, sendo de grande importância a denominação aos moradores que residem no local descrito no artigo 1º. da proposição.

Considerando a necessária autorização Legislativa para a instituição do Plano Municipal de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Ibiúna, dessa forma garantir à cidade, às atividades produtivas, aos serviços e equipamentos sociais, segurança aos cidadãos e promover a acessibilidade inclusiva.

Considerando que a proposição do Vereador Luiz Fernando de Góes Vieira tem o objetivo de incluir no calendário oficial o evento "Arraiá Os Vira Latas", a ser comemorado anualmente nomes de junho ou julho, visando resgatar e manter viva as tradições, bem como contribuir para o turismo e comércio em nosso Município;

Considerando a necessária autorização legislativa para abertura de crédito adicional especial no valor de R$ 120.000,00 (cento e vinte mil reais), para criação da dotação orçamentária visando a realocação das Emendas Impositivas Nºs 08 e 09/2023 – Compra de Material permanente para UBS Bairro Domingues e Veículo para UBS Bairro Domingues, inicialmente prevista no orçamento, seja alterado o valor realocando para Contratação de Empresa visando reduzir ou zerar a fila de Cirurgias Eletivas;

Considerando a necessária autorização legislativa para abertura de crédito adicional suplementar no valor de R$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), para criação da dotação orçamentária visando a realocação da Emenda Impositiva Nº 26/2023 – cobertura metálica da quadra Poliesportiva da EM. Bairro Morri Grande, inicialmente prevista no orçamento, seja alterado o valor realocando para cobertura metálica da quadra poliesportiva da EM Benedito Luiz Braga, Bairro Rio de Una de Baixo.

Considerando a necessária autorização legislativa para abertura de crédito adicional especial no valor de R$ 30.000,00 (trinta mil reais), para criação da dotação orçamentária visando a realocação da Emenda Impositiva Nº 041/2023 – Subvenção à Associação Aliança de Misericórdia, inicialmente prevista no orçamento, seja alterado o valor realocando para Subvenção a Associação Casa da Missão e Restauração e Subvenção a Comunidade Terapêutica José Venâncio de Moura - Serenidade;

Considerando a necessária autorização legislativa para abertura de crédito adicional suplementar no valor de R$ 6.179.816,85 (seis milhões, cento e setenta e nove mil, oitocentos e dezesseis reais e oitenta e cinco centavos), referente aos Recursos de Emenda Parlamentar Estadual e Federal, para Custeio do Hospital Municipal e UBS.

135

Considerando a necessária autorização legislativa para abertura de crédito adicional suplementar no valor de R$ 120.206,46 (cento e vinte mil, duzentos e seis reais e quarenta e seis centavos), sendo R$ 100.000,00 (cem mil reais), referente a convênio com o Governo do Estado de São Paulo, visando a pavimentação asfáltica da Rua Iuguslávia, bem como crédito no valor de R$ 20.206,46 (vinte mil, duzentos e seis reais e quarenta e seis centavos), proveniente de anulação parcial da ficha de despesa 653, para fazer frente a contrapartida.

Considerando a necessária autorização legislativa pois a proposição visa garantir o direito ao transporte público no âmbito do Município de Ibiúna, às pessoas com transtorno do espectro autista – TEA, Fibromialgia Lúpus Eritematoso Sistêmico – LES;

Considerando a necessária autorização legislativa para abertura de crédito adicional suplementar no valor de R$ 5.813.773,00 (cinco milhões, oitocentos e treze mil, setecentos e setenta e três reais), referente a convênio Federal nº 948147/2023/MIDR/Caixa, para pavimentação asfáltica da Estrada Vicinal Tancredo Neves, sendo R$ 5.743.773,00 provenientes de convênio com o Governo Federal, e R$ 70.000,00, para fazer frente a contrapartida, por meio de anulação parcial da ficha de despesa 654.

Considerando a relevância das proposições acima, conforme justificado;

Diante do exposto, requeremos à Mesa, nos termos dos Artigos 131, 132 e seus incisos do Regimento Interno, seja a Proposta de Emenda a Lei Orgânica Nº 08 de 2024, Projeto de Resolução nº 29 de 2024 e os Projetos de Lei nºs. 431, 439, 440, 446, 447, 448, 449, 450, 453, 454, 455 e 456 de 2024 colocados em Regime de Urgência Especial e incluídos para discussão e votação única na Ordem do Dia da presente Sessão Ordinária.

SALA VEREADOR RAIMUNDO DE ALMEIDA LIMA, EM 18 DE JUNHO DE 2024.

CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA TURÍSTICA DE IBIÚNA

"Vereador Rubens Xavier de Lima"

Estado de São Paulo

Rua Maurício Barbosa Tavares Elias, 314 – 18150-000 – Ibiúna – SP., - Fone/Fax: (15) 3241-1266

www.camaraibiuna.sp.gov.br e-mail: camaraibiuna@camaraibiuna.sp.gov.br

COMISSÕES

PARECER CONJUNTO AO PROJETO DE LEI Nº. 446 de 2024
AUTORIA:- CHEFE DO EXECUTIVO
RELATOR:- VEREADOR RONIE VON PIRES DE OLIVEIRA
COMISSÕES DE JUSTIÇA E REDAÇÃO; FINANÇAS E ORÇAMENTO; E OBRAS, SERVIÇOS PÚBLICOS, AGRICULTURA, MEIO AMBIENTE, SEGURANÇA PÚBLICA E ATIVIDADES PRIVADAS.

O Chefe do Executivo apresentou para apreciação desta Casa de Leis no dia 23 de maio de 2024 o Projeto de Lei nº. 446 de 2024 que "Institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Ibiúna."

A Comissão de Justiça e Redação em análise ao projeto, quanto a sua competência, sob a legalidade e constitucionalidade, emite parecer favorável pela tramitação da proposta original, pois a conforme disposto no artigo 2º. a presente lei tem como base os fundamentos expressos na Constituição Federal, na Lei Federal 10.257/01 – Estatuto da Cidade, na Constituição Estadual, na Lei Orgânica da Estância Turística de Ibiúna e na Lei Federal nº 12.587/2012, que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana, nada impedindo a deliberação pelo Douto Plenário.

Sob o aspecto financeiro e orçamentário, a Comisão contepente em estudo, também exara parecer pela tramitação regimental da proposta orifinal, pois os recursos para implementação do Plano serão provenientes de dotações orçamentárias próprias consignadas no orçamento Municipal, como aponta o Art. 93 da proposição.

A Comissão de Obras, Serviços Públicos, Agricultura, Meio Ambiente, Segurança Pública e Atividades Privadas quanto a sua competência, exara parecer pela tramitação regimental do projeto, que tem como objetivo de garantir à cidade, às atividades produtivas, aos serviços e equipamentos sociais, segurança aos cidadãos e promover a acessibilidade inclusiva.

Ao Plenário que é soberano em suas decisões.

É o parecer.

SALA DAS COMISSÕES, VEREADOR JOÃO MELLO, EM 18 DE JUNHO DE 2024.

RONIE VON PIRES DE OLIVEIRA
RELATOR – PRESIDENTE DA COMISSÃO DE JUSTIÇA E REDAÇÃO

DEVANIR CANDIDO DE ANDRADE
VICE-PRESIDENTE

VOLNEI GALVÃO
MEMBRO

LUCAS VIEIRA RUIVO BORBA
PRESIDENTE DA COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA TURÍSTICA DE IBIÚNA

"Vereador Rubens Xavier de Lima"

Estado de São Paulo

Rua Maurício Barbosa Tavares Elias, 314 – 18150-000 – Ibiúna – SP., - Fone/Fax: (15) 3241-1266
www.camaraibiuna.sp.gov.br e-mail: camaraibiuna@camaraibiuna.sp.gov.br

ABEL RODRIGUES DE CAMARGO
VICE - PRESIDENTE

PAULO CÉSAR DIAS DE MORAES
MEMBRO

DEVANIR CANDIDO DE ANDRADE
PRESIDENTE DA COMISSÃO DE OBRAS, SERVIÇOS PÚBLICOS, AGRICULTURA, MEIO AMBIENTE, SEGURANÇA PÚBLICA E ATIVIDADES PRIVADAS

RONIE VON PIRES DE OLIVEIRA
VICE - PRESIDENTE

LUIZ FERNANDO DE GÓES VIEIRA
MEMBRO

AUTÓGRAFO DE LEI Nº 406/2024

"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

Art. 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

Art. 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.

Art. 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

Art. 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;

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, calçadões, 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

Art. 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

Art. 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.

Art. 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

Art. 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

Art. 9º- O sistema municipal de vias é composto por:
I- Plano viário e ordenação da circulação;
II- Plano cicloviário;
II- Circulação de pedestres.

CAPÍTULO I
DO PLANO VIÁRIO E ORDENAÇÃO DA CIRCULAÇÃO

Seção I
Das vias públicas

Art. 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.

Art. 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

Art. 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.

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

I- Vias estruturais I;
II- Vias estruturais II.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

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

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

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

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

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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

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

Art. 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.

Art. 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.

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

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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

Art. 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;

Art. 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

Art. 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.

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

Art. 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

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

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

Art. 47- O plano especifico 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.

Art. 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

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

Art. 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.

Art. 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

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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 púbico coletivo;

IV- Pátio de manutenção e estacionamento dos veículos;

V- Instalações e edificações de apoio ao sistema.

CAPÍTULO I
DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

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

Art. 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.

Art. 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

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

Art. 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.

Seção II
Dos direitos e deveres do usuário

Art. 62- São direitos dos usuários, sem prejuízo de outras legislações:

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;

Art. 63- São deveres do usuário, sem prejuízo de outras legislações:

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;

Art. 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

Art. 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.

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.

Art. 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

Art. 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.

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

Art. 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.

Art. 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

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

Art. 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.

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

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

TÍTULO V
DA ACESSIBILIDADE

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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

Art. 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;

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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

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

TÍTULO VI
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

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

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

Art. 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.

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

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

GABINETE DO PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA TURÍSTICA DE IBIÚNA, AOS 19 DIAS DO MÊS DE JUNHO DE 2024.

ARMELINO MOREIRA JÚNIOR
PRESIDENTE

FAUSTO JOSÉ ALVES DOURADO
1º VICE-RESIDENTE

LUIZ FERNANDO DE GÓES VIEIRA
2º VICE-PRESIDENTE

WALMIR BORTOLOTTO JUNIOR
1º SECRETÁRIO

JAIR MARMELO CARDOSO DE OLIVEIRA
2º SECRETÁRIO

CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA TURÍSTICA DE IBIÚNA

"Vereador Rubens Xavier de Lima"

Estado de São Paulo

Rua Maurício Barbosa Tavares Elias, 314– 18150-000 – Ibiúna – SP., - Fone/Fax: (15) 3241-1266

www.ibiuna.sp.leg.br - **e-mail:** fale@ibiuna.sp.leg.br

Ofício GPC nº. 205/2024

Ibiúna, 19 de junho de 2024.

SENHOR PREFEITO:

CÓPIA

Através do presente, encaminho a Vossa Excelência o **AUTÓGRAFO DE LEI Nº. 406/2024**, referente ao Projeto de Lei nº. 05, nesta Casa tramitou como Projeto de Lei nº. 446 de 2024 que "Institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Ibiúna.", aprovado na Sessão Ordinária realizada no dia 18 p. passado.

Sem mais, valho-me do ensejo para apresentar os protestos de estima e consideração.

Atenciosamente,

ARMELINO MOREIRA JÚNIOR
PRESIDENTE

AO EXMO. SR.
PAULO KENJI SASAKI
PREFEITO DA ESTÂNCIA TURÍSTICA DE IBIÚNA.
N E S T A.

Alexandre
21/06/24

CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA TURÍSTICA DE IBIÚNA

Estado de São Paulo

Rua Maurício Barbosa Tavares Elias, 314 – 18150-000 – Ibiúna – SP.

Fone/Fax: (15) 3241-1266

www.ibiuna.sp.leg.br e-mail: fale@ibiuna.sp.leg.br

CERTIDÃO:

Certifico que o Projeto de Lei nº. 446 de 2024 recebeu no expediente da Sessão Ordinária do dia 18 de junho de 2024 Requerimento de Urgência Especial nos termos regimentais, para inclusão, discussão e votação na Ordem do Dia da mesma Sessão Ordinária.

Certifico ainda, colocado em votação nominal na Ordem do Dia da Sessão Ordinária do dia 18 de junho de 2024 o Requerimento de Urgência Especial ao Projeto de Lei nº. 446 de 2024 foi aprovado por treze votos favoráveis e um voto contrário da Vereadora Rozi Aparecida Domingues Soares Machado e uma ausência do Vereador Devanir Cândido de Andrade; e após a aprovação do Requerimento de Urgência Especial foi apresentado o parecer conjunto das Comissões de Justiça e Redação; Finanças e Orçamento, e; Obras, Serviços Públicos, Agricultura, Meio Ambiente, Segurança Pública e Atividades Privadas.

Certifico que devido a aprovação do Requerimento de Urgência Especial e a apresentação de parecer pelas Comissões foi colocado na Ordem do Dia da Sessão Ordinária do dia 18 de junho de 2024 em discussão e votação nominal o Projeto de Lei nº. 446 de 2024, sendo aprovado por quatorze votos favoráveis e uma ausência do Vereador Devanir Cândido de Andrade, e devido a aprovação do Projeto de Lei nº. 446 de 2024 foi elaborado o Autógrafo de Lei nº. 406/2024, encaminhado por meio do Ofício GPC nº. 205/2024 de 19 de junho de 2024.

Ibiúna, 21 de junho de 2024.

Marcos Pires de Camargo
Diretor Geral