



# Porto Ferreira-SP

## Legislação Digital

### LEI COMPLEMENTAR Nº 206, DE 11 DE DEZEMBRO DE 2018

"Institui o Plano de Mobilidade e Acessibilidade Urbana do município de Porto Ferreira".

Rômulo Luís de Lima Ripa, **Prefeito do Município de Porto Ferreira**, Estado de São Paulo.

Faço saber, em cumprimento aos termos da Lei Orgânica do Município, que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono e promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Plano de Mobilidade e Acessibilidade Urbana do Município de Porto Ferreira, que visa estabelecer políticas, diretrizes e ações que proporcionem mobilidade e acessibilidade urbana adequada e sustentável, inclusão social e desenvolvimento econômico, conforme as diretrizes estabelecidas no Plano Diretor do Município de Porto Ferreira, e as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída através da [Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012](#) bem como as diretrizes, normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, estabelecidas pela [Lei Federal nº 10.098, de 19 de Dezembro de 2000](#) e as demais legislações federais, estaduais e municipais incidentes.

#### CAPÍTULO I

##### DAS DIRETRIZES E OBJETIVOS

Art. 2º A presente Lei Complementar tem por diretrizes e objetivos:

I - estruturar e equilibrar os fluxos de tráfego da rede viária em conformidade com os usos lindeiros, considerando-se a sua função, localização, características de tráfego e importância na rede viária, visando minimizar os conflitos entre a circulação e o uso e ocupação do solo;

II - classificar e estabelecer um sistema hierárquico das vias de circulação, permitindo melhor comunicação entre as várias regiões da municipalidade, desvios do tráfego de passagem de veículos de carga ou de passageiro, e maior segurança e fluidez de tráfego aos usuários de modo geral;

III - definir as Seções Viárias por classe, de acordo com as diretrizes e estratégias gerais da presente Lei Complementar, considerando sua hierarquia, dotando-as com espaço adequado para a circulação segura e eficiente de pedestres, bicicletas e veículos em geral;

IV - preservar a integridade das zonas residenciais, através da disciplina do tráfego de passagem de cargas e passageiros, na área urbana, garantindo fluidez e segurança nos trajetos;

V - garantir locomoção com segurança e fluidez, privilegiando o transporte não-motorizado sobre o motorizado, e o coletivo sobre o individual, garantindo de forma hierárquica o deslocamento seguro e confortável para viagens a pé, bicicleta, transporte coletivo, motocicletas e veículos em geral; e

VI - privilegiar o uso das vias pelos pedestres, através de medidas localizadas em especial nas vias centrais e de negócios, e nas proximidades de polos geradores de viagens a pé.

#### CAPÍTULO II

##### DAS DEFINIÇÕES

Art. 3º Objetivando a compreensão dos elementos que compõem um Plano de Mobilidade e Acessibilidade Urbana devem-se considerar as seguintes definições:

I - Acessibilidade: possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida;

II - Ciclofaixa: faixa de rolamento de uso exclusivo à circulação de ciclos, com segregação visual do tráfego lindeiro, podendo ter piso diferenciado no mesmo plano da pista de rolamento;

III - Ciclovia: pista de uso exclusivo de bicicletas e outros ciclos, com segregação física do tráfego lindeiro motorizado ou não motorizado, com sinalização viária, podendo ter piso diferenciado no mesmo plano da pista de rolamento ou no nível da calçada;

IV - Malha Viária: é o conjunto de vias do município, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional;

V - Mobilidade Urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

VI - Modos de Transporte não Motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VII - Paraciclo: suporte para a fixação de bicicletas que pode ser instalado em área pública ou privada;

VIII - Passeio Público: é a parte da via pública, normalmente segregada e em nível diferente, destinada à circulação de qualquer pessoa, independente de idade, estatura, limitação de mobilidade ou percepção, com autonomia e segurança, bem como à implantação de mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura, vegetação, sinalização e outros fins previstos em leis específicas;

IX - Polos Geradores: são empreendimentos de grande e médio porte que atraem ou produzem grande número de viagens, causando reflexos negativos na circulação viária em seu entorno imediato e, em certos casos, prejudicando a acessibilidade de toda a região, além de agravar as condições de segurança de veículos e pedestres;

X - Sistema Viário: é o conjunto de vias, classificadas, de um sistema de rodovias, ferrovias e/ou de outras formas de transporte;

XI - Trânsito: é a ação de passagem de pedestres, animais, e veículos de qualquer natureza por vias terrestres, aquáticas e aéreas, abertas à circulação pública; usada especialmente para definir circulação rodoviária, urbana ou rural;

XII - Transporte Motorizado Privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XIII - 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;

XIV - 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;

XV - Transporte Público Individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

XVI - Vias Estruturantes: são as vias de circulação de Trânsito Rápido ou Arterial, que estabelecerão ligação perimetral, entre as estradas municipais e estaduais que cortam o município formando anel viário para a distribuição de trânsito e reduzindo fluxo pelo centro da cidade.

### CAPÍTULO III

#### DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS

Art. 4º O sistema viário e de circulação se constitui pela infraestrutura física de seus espaços públicos e vias hierarquizadas, e seus equipamentos de controle de tráfego.

Art. 5º Para efeito da presente Lei, a hierarquia viária do município compreendendo a zona urbana e rural é estruturada pelos seguintes tipos de vias:

- a) Via de Trânsito Rápido (ou Via Expressa);
- b) Via Arterial;
- c) Via Coletora;
- d) Via Local; e
- e) Estradas Rurais.

Art. 6º Com objetivo específico de preservar a integridade das zonas residenciais, consolidando-as a médio prazo, e disciplinar o tráfego de passagem, segregando-o do tráfego local, deve-se:

- I - estabelecer a classificação viária considerando as definições do Código de Trânsito Brasileiro – CTB;
- II - ampliar as áreas de calçada e de ruas preferenciais de pedestres na Área Central;
- III - propor um sistema de ciclovias;
- IV - revitalizar a área central para utilização plena da infraestrutura instalada, priorizando a circulação não-motorizada; e

V - estruturar o Sistema Viário Básico para proporcionar melhores condições de deslocamento de pedestres, ciclistas e do transporte coletivo.

### CAPÍTULO IV

#### DA FUNÇÃO DAS VIAS

Art. 7º A função da via segundo sua classificação, resultado entre mobilidade e acessibilidade inerentes a cada tipo, é apresentada a seguir:

a) Via de Trânsito Rápido (ou Via Expressa): caracterizam-se por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, seus acessos e saídas se realizam mediante rampas de desenho especial, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível e sem permissão de estacionamento;

b) Via Arterial: caracteriza-se por interseções em nível, geralmente controladas por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias coletoras e locais, possibilita o trânsito entre as regiões da cidade (CTB). Possui grande grau de continuidade dentro do sistema viário e atende a extensos deslocamentos;

c) Via Coletora: caracteriza-se por interseções em nível, podendo ser controlada por semáforo ou sinalização de parada obrigatória ou de prioridade; destina-se a coletar e distribuir o trânsito proveniente das vias arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade (CTB), com acessibilidade direta aos lotes lindeiros;

d) Via Local: caracteriza-se por interseções em nível, sem semáforo, sendo destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas (CTB), cuja função principal é prover acesso às edificações ou aos lotes, devendo atender unicamente ao trânsito local; o estacionamento veicular é permitido e o trânsito de pedestres é restrito; conecta-se entre si e com as vias coletoras e restringido o transporte público de passageiros;

e) Vias Rurais: São as vias de circulação que interliga a área rural ao sistema viário urbano e/ou ao sistema viário estadual e federal. Estabelecidas historicamente para escoamento da produção agrícola, transporte de alunos e trabalhadores que necessitam de regular manutenção pelo Município.

### CAPÍTULO V

#### DA CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

Art. 8º A classificação normativa das vias integrantes do Sistema Viário Municipal, segundo o Plano de Mobilidade e Acessibilidade Urbana de Porto Ferreira é a seguinte:

- a) Vias de Trânsito Rápido (ou Via Expressa):

I – Via Sírio Ignatius – PRF 040 – 3,2 km (entre entrada Clube de Campo até a Rodovia Anhanguera.

b) Vias Arteriais:

- Av. Eng. Nicolau de Vergueiro Forjaz;
- Av. Rudolf Streit;
- Av. Dr. Adhemar de Barros;
- Av. Arcyr Giaretta Barcellos;
- Av. Ângelo Ramos;
- Av. Professor Henrique da Mota Fonseca Jr.;
- Av. General Álvaro de Góes Valeriani;
- Via – Sírio Ignatius 1,1 km (entre estádio do Ferreirão até o Clube de Campo).;
- Av. Cristo Redentor;
- Av. Comendador Assad Taiar;
- Av. Dr. José Ferreira Azambuja;
- Av. Pedro Baso, 1.7Km, (do acesso da Anhanguera até Jardim dos Ipês).;
- Via Sebastião Vergílio de Carvalho (“Estrada do Brejão”);
- Av. Júlio de Oliveira Dorta;
- Rua Francisco da Rocha Cupido;
- Rua Mathias Cardoso;
- Av. Joaquim Miguel Pereira.

c) Vias Coletoras:

- Av. João Martins da Silveira Sobrinho;
- Av. Marginal Armando Cheffer;
- R. Jean Gabriel Villin;
- R. Coronel João Procópio;
- R. Dona Balbina;
- R. Nelson Pereira Lopes;
- R. Daniel de Oliveira Carvalho;
- R. Vicente José de Araújo;
- R. Dr. Djalma Forjaz;
- R. Francisco Prado;
- Av. Nicolau Bruno;
- R. Francisco Peripato;
- Av. Redugelo da Paixão.

d) Vias Locais: todas as demais vias não contempladas anteriormente.

e) Estradas Rurais:

Estão divididas em 9 setores abaixo e conforme anexo III.

Setor 01 - Lageado: PRF 050, PRF 158, PRF 370, PRF 372, PRF 376, PRF 378, PRF 170, PRF 361, PRF 363, PRF 365, PRF 286, PRF 369, PRF 289, PRF 168, PRF 166.

Setor 02 – Areia Branca: PRF 169, PRF 458, PRF 353.

Setor 03 – Fazendinha: SC (Estrada velha Descalvado), PRF 174, PRF 177, PRF 180, PRF 182, PRF 184, PRF 185, PRF 180, PRF 242, PRF 241, PRF 374, PRF 325, PRF 441, PRF 457, PRF 167, PRF 321, PRF 173, PRF 232, PRF 319, PRF 315, PRF 313, PRF 311, PRF 178, PRF 060, PRF 305.

Setor 04 – Boa Vista: PRF 367, PRF 460, PRF 459, PRF 258, PRF 373, PRF 462, PRF 464, PRF 030, PRF 472, PRF 468, PRF 342, PRF 131, PRF 260, PRF 273, PRF 344, PRF 276, PRF 129, PRF 128, PRF 126, PRF 125, PRF 123, PRF 121, PRF 275, PRF 477, PRF 391, PRF 282, PRF 481, PRF 480, PRF 280.

Setor 05 – Rio Corrente: PRF 010, PRF 339, PRF 136, PRF 135, PRF 331, PRF 132, PRF 133, PRF 318, PRF 215, PRF 212, PRF 339, PRF 213, PRF 210, PRF 214.

Setor 06 – Las Palmas: PRF 439, PRF 236, PRF 432, PRF 340, PRF 231, PRF 148, PRF 333, PRF 337, PRF 426, PRF 220, PRF 323,

PRF 327.

Setor 07 – Campinera: PRF 020, PRF 141, PRF 240, PRF 355, PRF 334, PRF 332, PRF 237, PRF 443, PRF 130, PRF 127, PRF 122, PRF 312, PRF 314, PRF 120, PRF 308, PRF 221, PRF 357, PRF 118.

Setor 08 – Rio Pedra de Amolar: PRF 328, PRF 326, PRF 379, PRF 375, PRF 377, PRF 442, PRF 116, PRF 115, PRF 113, PRF 112, PRF 110, PRF 108, PRF 103, PRF 436.

Setor 09 – Clube de Campo: PRF 040, PRF 470, PRF 277.

§ 1º A representação gráfica da classificação funcional das vias segundo o Plano de Mobilidade e Acessibilidade Urbana de Porto Ferreira está apresentada no Mapa de Hierarquização Viária, constante no Anexo I.

§ 2º As vias ainda não planejadas nem projetadas que venham a ser construídas no futuro, atenderão dimensões e características físicas e de usos segundo os padrões de Seções Transversais Viárias, conforme Anexo II.

§ 3º Além do Sistema Viário Municipal, constituído conforme disposto neste Artigo, interação no tráfego de veículos e pedestres as rodovias estaduais que cortam o perímetro urbano do Município:

II - Rodovia Anhanguera - SP-330;

III - Rodovia Dep. Vicente Botta - SP-215; e

IV - Rodovia Luis Pizeta – SP-328.

§ 4º Ao longo das rodovias estaduais e municipais, os novos loteamentos obrigatoriamente terão marginais coletoras, para regular o fluxo direto das vias locais às rodovias, minimizando conflitos em cruzamentos e acidentes fatais.

## CAPÍTULO VI

### DAS VIAS DE PEDESTRES

Art. 9º Todo imóvel situado na área urbana que tenha testada para espaço público dotado de meio-fio deverá ser beneficiado por calçada pavimentada, conforme indicado no Código de Posturas do Município, a ser construído pelo proprietário, titular do domínio útil, ou possuidor do terreno.

Art. 10. As calçadas são prioritárias para a circulação de pedestres e deverão ser construídas em concordância com o disposto na Norma Técnica Brasileira e Legislação Específica relacionada.

Parágrafo único. Árvores, bancos, floreiras, lixeiras, publicidades e os demais equipamentos urbanos só serão instalados quando o espaço restante for suficiente para o trânsito de pessoas, conforme Norma Técnica Brasileira e demais legislação incidente.

Art. 11. São responsáveis pela conservação e restauração das calçadas:

I - o proprietário;

II - o concessionário ou permissionário, que, ao prestar serviço público, venha a provocar danos na calçada;

III - a municipalidade, quando a reconstrução ou restauração se fizer necessária em razão de modificações, pela administração pública, do alinhamento ou nivelamento dos espaços públicos.

Parágrafo único. Depois da realização das obras o pavimento da calçada deverá estar em perfeita ordem.

Art. 12. A inclinação transversal máxima preferível nas vias de circulação de pedestres é de 12% (doze por cento), e a largura é de 2,5 m (dois metros e cinquenta centímetros), conforme descrito na Norma Técnica Brasileira, devendo o pavimento ter superfície regular.

Parágrafo único. Em casos especiais poderá haver rampas superiores, em função da topografia local, no entanto deverão ser adotadas medidas específicas a serem determinadas e aprovadas pelos órgãos competentes, a fim de atenuar o desconforto e o desgaste nos deslocamentos de pedestres.

Art. 13. As calçadas devem ser rebaixadas junto às travessias de pedestres, sinalizadas com ou sem faixas, especialmente na região central e zonas de maior fluxo de pedestres, conforme estabelecida na Norma Técnica Brasileira.

## CAPÍTULO VII

### DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 14. O Sistema Cicloviário composto de ciclovias e ciclofaixas; deverá ser implantado em áreas não edificáveis, de menor impacto ambiental e ao longo das vias.

Parágrafo único. As ciclovias ou ciclofaixas poderão ser implantadas de forma compartilhada observadas as diretrizes pertinentes.

Art. 15. Estacionamentos de bicicletas deverão ser projetados nas adjacências dos Terminais de Transporte Público e em pontos estratégicos que facilitem a utilização da bicicleta para os diversos fins.

Art. 16. A largura mínima de cada ciclovia ou ciclofaixa deverá ser de 1,20m (um metro e vinte centímetros) para pista com sentido único de circulação, e 2,40m (dois metros e quarenta centímetros) para pista com sentido duplo de circulação.

§ 1º As ciclovias, separadas fisicamente das pistas de rodagem de veículos, serão acompanhadas de sinalização horizontal e vertical compatível, e semaforica se necessário.

§ 2º Os trechos das ciclovias e ciclofaixas, devem ser integrados entre si para permitir a circulação e acesso de bicicletas entre as diferentes regiões da cidade.

Art. 17. O Poder Público Municipal planejará a implantação de um Sistema Cicloviário para Porto Ferreira.

## CAPÍTULO VIII

## DAS DIRETRIZES PARA EXPANSÃO DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 18. A expansão do Sistema Viário de Porto Ferreira obedecerá as seguintes diretrizes básicas.

§ 1º Os parâmetros de projeto geométrico de novas vias deverão seguir características físicas mínimas estabelecidas no Anexo II.

§ 2º As calçadas das novas vias deverão obedecer aos conceitos e parâmetros definidos no Capítulo VI, desta Lei; e sua implantação deverá estar vinculada a um projeto paisagístico.

§ 3º Na abertura de novas vias locais deverá ser evitada a fluência do traçado do entorno, para evitar sua continuidade e preservar assim a função de via local, ao dificultar o tráfego de veículos de passagem.

§ 4º As vias arteriais e coletoras deverão ter a continuidade de seu traçado garantida na abertura de novos loteamentos e interligação de regiões e bairros da cidade.

§ 5º A abertura de novas vias deverá acompanhar as curvas de nível do terreno sendo aceitáveis rampas de até 18% (dezoito por cento) em trechos não superiores a 150,00 m (cento e cinquenta metros).

§ 6º Deve ser evitada a remoção de vegetação e implantação de obras de terraplanagem junto a córregos, encostas e fundos de vale.

§ 7º As vias a serem criadas em novos loteamentos ou oficializadas em projeto urbanístico da Prefeitura serão classificadas como vias locais, quando não apresentarem continuidade com as vias classificadas como coletoras ou arteriais.

§ 8º Da mesma forma, os novos loteamentos ao serem criados obedecerão às diretrizes deste Plano para definição das vias e deverão respeitar o Plano de Macro Drenagem.

§ 9º As atuais vias classificadas conforme artigo 8º poderão ser elevadas a classificação superior em função da alteração de características físicas e/ou de seu uso segundo volume de tráfego.

Art. 19. O Executivo Municipal elaborará plano de expansão do Sistema Viário de Porto Ferreira; baseado em estudos técnicos, com a implantação de vias definidas como estruturantes, que farão a ligação entre os setores do município.

## CAPÍTULO IX

### DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Art. 20. A sinalização das vias públicas é de responsabilidade da Administração Municipal, como estabelece o Código de Trânsito Brasileiro.

§ 1º Toda e qualquer via pavimentada de Porto Ferreira deverá receber sinalização de trânsito, segundo as exigências da legislação pertinente em vigor.

§ 2º O sentido de tráfego das vias será definido individualmente, dependendo do volume de fluxo veicular nos horários de pico e entre-picos.

§ 3º Nos novos loteamentos o empreendedor realizará a sinalização das vias públicas conforme diretrizes estabelecidas pela Municipalidade.

Art. 21. Dever-se-á adotar:

I - sinalização vertical e horizontal em cruzamentos onde não haja semáforos indicando a preferência em relação às vias de hierarquias diferentes, excetuando-se cruzamentos entre vias locais;

II - sinalização indicativa apontando as principais vias de acesso aos bairros, às saídas da cidade, aos terminais e aos pontos de interesse turístico e econômico; e,

III - sinalização horizontal, independente da existência de semáforos, indicando os pontos de travessia de pedestres.

Art. 22. Os cruzamentos semaforizados, próximos a polos geradores de viagens a pé, deverão contemplar um período de tempo exclusivo para pedestres, com extensão suficiente para que os mesmos possam realizar suas travessias com conforto e segurança.

Parágrafo único. Os semáforos de pedestres deverão atender aos requisitos para pessoas portadoras de deficiência visual.

## CAPÍTULO X

### DAS ÁREAS DE ESTACIONAMENTO

Art. 23. As áreas de estacionamento em vias públicas deverão ser definidas, demarcadas e contar com sinalização vertical e horizontal correspondentes, determinando-se as áreas e os horários de estacionamento permitido e estabelecendo-se critérios de restrição para veículos pesados.

Parágrafo único. Nas zonas centrais e outras de maior demanda o estacionamento devido a concentração de estabelecimentos comerciais e serviços, mediante estudo técnico de viabilidade, poderá ser implantado sistema de estacionamento rotativo pago visando otimizar a ocupação do espaço.

Art. 24. Devem-se prover áreas específicas para estacionamento para as pessoas com deficiência e idosos através de demarcação de área exclusiva, com sinalização conforme estabelecem as Resoluções do CONTRAN nº 303/2008 e nº 304/2008, ou as normas que vierem substituí-las ou complementá-las, de modo a garantir a autonomia, segurança e acessibilidade dessas pessoas.

Art. 25. Pode ser tolerado o uso dos recuos das edificações como área de estacionamento, desde que respeitadas as dimensões mínimas previstas à circulação de pedestres conforme o artigo 12 condicionada à sua prévia análise e aprovação.

Parágrafo único. O Município regulamentará, nos termos desta legislação, bolsões de estacionamento para veículos leves e/ou de cargas, harmonizando reservação de águas pluviais, e arborização.

## CAPÍTULO XI

### DOS POLOS GERADORES DE TRÁFEGO

Art. 26. Para efeito desta Lei consideram-se polos geradores de tráfego:

- I - escolas, faculdades e universidades;
- II - clínicas de médio e grande porte e hospitais;
- III - indústrias de médio e grande porte;
- IV - terminais de transporte público urbano ou intermunicipal;
- V - centros de compras, como shoppings centers;
- VI - mercados de grande e médio porte;
- VII - igrejas;
- VIII - Centro Cívico;
- IX - Edificações de Serviços Públicos;
- X - Estádios e ginásios esportivos;
- XI - Terminais de cargas;
- XII - Empreendimentos imobiliários tais como loteamentos e condomínios residenciais e empresarias.

Art. 27. Deverão ser previstas vagas para veículos internas aos lotes ou edificações que se caracterizem como polos geradores de tráfego, de acordo com o tipo de ocupação, considerando-se vagas para moradores ou empregados e visitantes ou clientes.

Art. 28. A aprovação de empreendimento caracterizado como pólo gerador de tráfego fica condicionado a elaboração de Estudo de Impacto no Trânsito - EIT e Relatório de Impacto no Trânsito - RIT pelo empreendedor ou responsável pelo empreendimento, às suas expensas e implementações de medidas mitigadoras e/ou compensadoras conforme estabelecer legislação própria.

## CAPÍTULO XII

### DA CIRCULAÇÃO VIÁRIA EM CONDIÇÕES SEGURAS E HUMANIZADAS

Art. 29. Os limites máximos de velocidade de circulação permitidos na Cidade de Porto Ferreira devem ser estabelecidos de acordo com as definições do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 30. Os limites máximos de velocidade recomendados por tipo de via, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, são os que se seguem:

- a) Via de Trânsito Rápido: 60 Km/h;
- b) Via Arterial: 40 Km/h;
- c) Via Coletora: 40 Km/h;
- d) Via Local: 30 Km/h.

Art. 31. Devem realizar-se estudos de engenharia de tráfego, para definir as velocidades limites adotadas nas vias de Porto Ferreira, estabelecendo limites inferiores ao da velocidade permitida para as vias arteriais, em trechos específicos, sempre que haja conflito de tráfego e risco de acidentes de trânsito.

§ 1º Os conflitos de tráfego e risco de acidentes de trânsito se caracterizam pela presença de polos geradores de tráfego, ou de grande extensão de via com presença de comércio e serviços, em trechos viários de vias arteriais ou coletoras, que por sua característica de uso apresentam considerável fluxo de veículos de passagem em conflito com fluxo de pedestres e veículos gerados pelas edificações lindeiras.

§ 2º Os trechos viários que apresentam grande atividade de acesso-egresso às edificações, e de circulação de pedestres pela presença destes polos geradores de tráfego, devem contar com estudos de engenharia de tráfego para definir-se limites de velocidade compatíveis com a situação apresentada.

Art. 32. Periodicamente ou sempre que houver indicação em função de registros de acidentes ou que conflitos de tráfego e sua intensidade possam gerar riscos de acidentes e/ou prejuízos a livre fluidez devem ser elaborados estudos de engenharia de tráfego para definir intervenções necessárias, dentre elas:

- I – adequação de geometria de via;
- II – adequação ou implantação de sinalização horizontal e vertical;
- III – liberação ou proibição de estacionamento;
- IV – implantação de sentido único de circulação; e
- V – implantação de sinalização semafórica.

Parágrafo único. A implementação das medidas deve observar os manuais técnicos em vigor.

Art. 33. Devem ser adotadas medidas a fim de reduzir o número de óbitos por acidentes de trânsito no Município, sendo elas:

- a) redução da velocidade máxima permitida em áreas centrais do Município;
- b) implantação de faixas elevadas para travessia de pedestres e melhoria da sinalização existente;
- c) aumento da extensão de ciclovias (segregadas do tráfego);
- d) redução dos conflitos de cruzamento em vias de alto volume de tráfego por meio da alteração de sentido das mesmas (binários);

e) redução dos conflitos em cruzamento de vias de alto volume de tráfego por meio de implantação de rotatórias, obrigatórias em novos loteamentos a partir desta Lei;

f) intensificação da fiscalização de trânsito;

g) atividades de conscientização desenvolvidas nas escolas e empresas do Município;

h) implantação de controladores eletrônicos de velocidade, devidamente sinalizados, em avenidas cujas características físicas e operacionais se assemelham com rodovias de alta velocidade; e.

i) implantação de controle eletrônico de tráfego devidamente sinalizados em vias que sejam restringidos o tráfego de determinada categoria de veículos.

Art. 34. Periodicamente o Município deverá estabelecer metas de redução de acidentes, em conformidade com as metas estaduais e nacionais, observando-se especialmente o índice de óbitos a cada 100 mil habitantes.

## CAPÍTULO XIII

### DO TRANSPORTE PÚBLICO

#### Seção I

##### Do Transporte Coletivo de Passageiros

Art. 35. As proposições relativas ao transporte coletivo deverão privilegiar a fluidez do transporte em suas várias modalidades, compatibilizando a ocupação urbana, ao longo dos corredores viários de transporte, e garantir a eficiência e a prioridade desses serviços, ao maximizar a utilização da infraestrutura viária existente.

§ 1º A quantidade de linhas, horários, itinerários e quantidade de frota devem ser determinadas por meios de estudos técnicos específicos.

§ 2º A abrangência do serviço deverá contemplar todas as regiões e bairros do município com o estabelecimento das linhas necessárias para atender a demanda.

§ 3º Deverá ser estabelecida idade média para frota de serviço que não poderá ser superior a 10 (dez) anos.

Art. 36. A Administração Pública deverá promover o projeto de novos pontos de ônibus padronizados, com desenho visualmente agradável, confortáveis, que protejam os usuários das intempéries e sejam resistentes ao uso.

Parágrafo único. Os novos pontos de ônibus deverão conter sinalização fornecendo os horários e itinerários das rotas de ônibus às quais servem, incluindo informações em Braille. Podendo os equipamentos referidos conter espaço para propaganda, a ser explorado comercialmente conforme legislação específica a ser criada.

Art. 37. A Administração Pública, concessionárias, serviços particulares ou terceirizados, promoverá a acessibilidade ao transporte coletivo às pessoas portadoras de necessidades especiais, com mobilidade e acessibilidade reduzida e idosos, dotando a frota, equipamentos, infraestrutura física e operacional adequada à sua utilização, obedecendo a legislação pertinente.

Art. 38. A Administração Pública deverá possibilitar a participação da iniciativa privada na operação e implantação de infraestrutura do sistema, sob a forma de investimento ou obra.

Parágrafo único. Contratos de concessão de transporte público obedecerão aos requisitos da legislação Federal, Estadual e Municipal.

#### Seção II

##### Do Transporte Individual de Passageiros

Art. 39. A Administração Pública deverá elaborar estudos visando a melhoria da oferta dos serviços de taxi e mototaxi, por meio de regulamentação da permissão que deverá:

I - estabelecer diretrizes para a modernização e padronização da frota;

II - adotar novas tecnologias para a conveniência do usuário e para o controle operacional e de segurança;

III - quantitativo de veículos em relação ao número de habitantes;

IV - definir padrões de pontos e adequar os existentes aos novos padrões estabelecidos; e

V - demais exigências previstas em legislação Municipal, Estadual e Federal.

#### Seção III

##### Do Transporte de Escolares

Art. 40. A Administração Pública poderá licitar as operações dos serviços de transporte escolar, prevendo:

I - novas tecnologias para a conveniência e segurança do usuário; e

II - aperfeiçoar as relações institucionais para a padronização e fiscalização da frota.

Art. 41. O transporte escolar privado deverá obedecer ao disposto na legislação federal e estadual vigente.

## CAPÍTULO XIV

### DO TRANSPORTE DE CARGAS

Art. 42. A Administração Pública estabelecerá estratégia para a circulação de cargas em geral, visando reduzir seus impactos sobre a circulação viária, meio ambiente e vizinhança, promovendo o controle, monitoramento e fiscalização, incluindo:

I - elaborar medidas reguladoras para o transporte de carga;

II - definir rotas e estabelecer horários especiais de tráfego e estacionamento de veículos de transporte de cargas, bem como restrições de tonelagem nas principais vias e área central da Cidade; e

III – promover medidas reguladoras para o uso de veículos de propulsão humana e tração animal para o transporte de mercadorias na área urbana de Porto Ferreira.

## CAPÍTULO XV

### DA ESTRUTURAÇÃO INSTITUCIONAL

Art. 43. A Administração contará com uma unidade gestora das políticas de mobilidade e acessibilidade do município, com competência para a gestão dos serviços de transporte coletivo e de trânsito em harmonia com as políticas urbanísticas, previstas nas normas pertinentes.

Parágrafo único. Esta unidade será provida de corpo técnico capacitado, devidamente equipado e instrumentado.

Art. 44. Fica criado o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, de caráter consultivo e de assessoramento aos órgãos públicos e entidades privadas, respeitando os aspectos legais de sua competência, a ser nomeado pelo Chefe do Poder Executivo Municipal e composto por integrantes da Administração Pública e de representantes de organizações de controle social afins, regularmente constituídas no Município.

§ 1º O Conselho de que trata o **caput** deste Artigo, será composto por membros titulares e igual número de suplentes, assim distribuídos:

- a) 1 (um) representante do Órgão Municipal de Mobilidade Urbana;
- b) 1 (um) representante da Secretaria de Infraestrutura, Obras e Meio Ambiente;
- c) 1 (um) representante da Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Econômico e Turismo;
- d) 1 (um) representante da Guarda Civil Municipal;
- e) 1 (um) representante do Divisão de Fiscalização do Município;
- f) 1 (um) representante da Polícia Militar;
- g) 1 (um) representante do Corpo de Bombeiros;
- h) 1(um) representante da Coordenadoria de Defesa Civil;
- i) 1 (um) representante da AFEA – Associação Ferreirense de Arquitetos e Engenheiros;
- j) 1 (um) representante da Associação Comercial;
- k) 3 (três) representantes de ONGs, Sindicatos e Associações de Bairro.

§ 2º O mandato dos conselheiros será de dois anos, permitida uma única recondução.

§ 3º O funcionamento, as atividades e demais disposições do Conselho serão estabelecidas por meio Decreto e de seu Regimento Interno.

## CAPÍTULO XVI

### DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 45. Na elaboração de planos projetos e estudos relativos à mobilidade e acessibilidade urbana além do previsto nesta Lei Complementar, deverão ser observados subsidiariamente o constante do Plano de Mobilidade e Acessibilidade da Cidade de Porto Ferreira – “PlanMob Porto Ferreira”, de Abril de 2018, elaborado pela FIPAI – Fundação para Incremento da Pesquisa e do Aperfeiçoamento Industrial da Universidade de São Paulo, documento público, que deverá estar disponível ao acesso da população através do sítio oficial da Prefeitura do Município de Porto Ferreira na rede mundial de computadores.

Art. 46. O Plano de Mobilidade e Acessibilidade Urbana do Município de Porto Ferreira de que trata esta Lei Complementar, será revisto periodicamente num prazo mínimo de cinco anos e máximo de dez anos, ou a qualquer tempo quando necessário promover alteração do mesmo, mediante proposta do Poder Executivo ou Legislativo.

Art. 47. Esta Lei Complementar entra em vigor no dia seguinte à sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Município de Porto Ferreira aos 11 de dezembro de 2018.

Rômulo Luís de Lima Ripa

Prefeito

Fábio Castelhana Franco da Silveira

Chefe de Gabinete

Publicado no Átrio do Paço Municipal aos onze dias do mês de dezembro do ano de dois mil e dezoito.

## ANEXO I

### HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA

## ANEXO II

### SEÇÕES TRANSVERSAIS VIÁRIAS

\* Este texto não substitui a publicação oficial.