



ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

Fl. 1

MÁRIO CELSO BOTION, Prefeito Municipal de Limeira, Estado de São Paulo,

USANDO das atribuições que lhe são conferidas por Lei,

FAZ saber que a Câmara Municipal de Limeira aprovou e ele sanciona e promulga a seguinte Lei Complementar:

LEI DE MOBILIDADE URBANA DE LIMEIRA

ÍNDICE

TÍTULO I - DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

CAPÍTULO I – DA POLÍTICA DE MOBILIDADE DO MUNICÍPIO DE LIMEIRA

CAPÍTULO II – DOS PRINCÍPIOS, OBJETIVOS E DIRETRIZES

SEÇÃO I – DOS PRINCÍPIOS BÁSICOS

SEÇÃO II – DOS OBJETIVOS GERAIS E ESPECÍFICOS

SEÇÃO III – DAS DIRETRIZES

SEÇÃO IV – DAS DEFINIÇÕES

TÍTULO II - DO SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTES

CAPÍTULO I – DAS MODALIDADES DE TRANSPORTE

CAPÍTULO II – DO TRANSPORTE PÚBLICO

SEÇÃO I - DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO E GERENCIAMENTO

SEÇÃO II - DO PLANEJAMENTO E OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS

SEÇÃO III - DOS VEÍCULOS

SEÇÃO IV - DO SISTEMA DE BILHETAGEM

SEÇÃO V - DA GESTÃO DA QUALIDADE DO TRANSPORTE COLETIVO

SEÇÃO VI - DA POLÍTICA TARIFÁRIA

SEÇÃO VII - DA CONCESSÃO DE GRATUIDADES



LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

Fl. 2

SEÇÃO VIII - DO REGIME DE EXPLORAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO

SEÇÃO IX - DAS PENALIDADES AO OPERADOR DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO

SEÇÃO X - DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS

SEÇÃO XI - DO FRETAMENTO

SEÇÃO XII - DO TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

SUBSEÇÃO I - DO TÁXI

SUBSEÇÃO II - DO MOTOTÁXI

CAPÍTULO III - DO TRANSPORTE DE CARGAS

TÍTULO III - DO SISTEMA MUNICIPAL DE VIAÇÃO

CAPÍTULO I - DA COMPOSIÇÃO DAS VIAS

SEÇÃO I - DAS PISTAS DE ROLAMENTO

SUBSEÇÃO I - DAS FAIXAS DE TRÂNSITO

SUBSEÇÃO II - DAS VAGAS DE ESTACIONAMENTO PÚBLICAS

SUBSEÇÃO III - DAS VAGAS DO TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

SUBSEÇÃO IV - DAS VAGAS DESTINADAS À OPERAÇÃO DE CARGA E DESCARGA

SUBSEÇÃO V - DOS ESPAÇOS DESTINADOS AO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

SUBSEÇÃO VI - ROTAS CICLOVIÁRIAS

SUBSEÇÃO VII - DA PRIORIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO

SUBSEÇÃO VIII - DOS ACOSTAMENTOS

SEÇÃO II - DOS PASSEIOS PÚBLICOS

SUBSEÇÃO I - DAS CALÇADAS E PASSEIOS

SUBSEÇÃO II - DOS ACESSOS AOS LOTES E FAIXAS DE ACESSO

SUBSEÇÃO III - DOS CANTEIROS DE VEGETAÇÃO E FAIXAS DE SERVIÇO

SUBSEÇÃO IV - DO MOBILIÁRIO URBANO



LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

Fl. 3

CAPÍTULO II – DA HIERARQUIA DAS VIAS

SEÇÃO I – DAS VIAS ARTERIAIS

SEÇÃO II - DAS VIAS COLETORAS

SEÇÃO III - DAS VIAS LOCAIS

SEÇÃO IV - DAS VIAS PARA CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES

SEÇÃO V – DAS ESTRADAS MUNICIPAIS

SEÇÃO VI - DOS CAMINHOS DE SERVIDÃO

CAPÍTULO III – DOS CONDICIONANTES DAS VIAS

SEÇÃO I – DO GABARITO DAS VIAS

CAPÍTULO IV – DA IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE VIAÇÃO

TÍTULO IV - DO SISTEMA MUNICIPAL DE TRÂNSITO

TÍTULO V – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

ANEXO 01 – Programa Técnico do Plano de Mobilidade do Município de Limeira

ANEXO 01A – Quadro de propostas do PlanMOB Limeira

ANEXO 01B – Propostas específicas para a Área Central

ANEXO 01C - Mapa de Diretrizes Viárias

ANEXO 02 - Hierarquia Viária do Município de Limeira

ANEXO 02A – Quadro conceitual da hierarquia viária

ANEXO 02B – Mapa da hierarquia viária do sistema viário atual

ANEXO 03 – Referências Urbanísticas e Parâmetros de Projeto

ANEXO 04 – Regulamento Operacional



ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar n.º 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

Fl. 4

**TÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

**CAPÍTULO I
DA POLÍTICA DE MOBILIDADE DO MUNICÍPIO DE LIMEIRA**

Art. 1º Esta Lei Complementar dispõe sobre a Mobilidade Urbana no Município de LIMEIRA - SP.

Parágrafo único. As normas, princípios básicos e diretrizes da Lei de Mobilidade Urbana (Lei Federal n.º 12.587/2012) são aplicáveis a toda a extensão territorial do Município de Limeira.

Art. 2º A Política Municipal de Mobilidade é entendida como a articulação e a ordenação dos componentes estruturadores da mobilidade no Município de Limeira, integrada pelo Sistema Municipal de Transportes, pelo Sistema Municipal de Viação vinculados ao Sistema Federal nos termos da Lei específica e pelo Sistema Municipal de Trânsito, explicitados da seguinte forma:

a) o Sistema Municipal de Transportes é constituído pelos serviços de transportes de passageiros e de cargas, abrigos, estações de passageiros e operadores de serviços;

b) o Sistema Municipal de Viação é constituído pela infraestrutura física das vias que compõem a malha viária, por onde circulam veículos, pessoas e animais;

c) o Sistema Municipal de Trânsito é constituído pelo conjunto de sinalizações viárias que orientam o tráfego nas vias, sujeitando os usuários às sanções e penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro e legislação aplicável.

**CAPÍTULO II
DOS PRINCÍPIOS, OBJETIVOS E DIRETRIZES**

**SEÇÃO I
DOS PRINCÍPIOS BÁSICOS**

Art. 3º A Lei Complementar de Mobilidade do Município de Limeira é o instrumento orientador e normativo de sua Política de Mobilidade Urbana, buscando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.



ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

Fl. 5

Parágrafo único. A Lei Complementar Municipal de Mobilidade tem por princípios:

- a) acesso amplo e democrático ao espaço municipal, com garantia de acessibilidade universal e à circulação ordenada de pessoas e cargas;
- b) desenvolvimento sustentável;
- c) equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- d) eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- e) segurança nos deslocamentos das pessoas;
- f) justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- g) equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- h) eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

SEÇÃO II
DOS OBJETIVOS GERAIS E ESPECÍFICOS

Art. 4º A Política Municipal de Mobilidade tem como objetivo geral, proporcionar o acesso amplo e democrático aos espaços públicos municipais, garantindo a acessibilidade universal, a equidade de direitos e deveres sobre o uso dos sistemas de mobilidade, a segurança no trânsito e a livre circulação de pessoas e de cargas, orientada sempre para a inclusão social, redução de desigualdades e desenvolvimento sustentável.

Art. 5º São objetivos específicos da Política Municipal de Mobilidade:

I - planejar, regular e fiscalizar o Sistema Municipal de Transporte;

II - planejar, regular e fiscalizar o Sistema Municipal de Viação;



ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

Fl. 6

III - planejar, regular e fiscalizar o Sistema Municipal de Trânsito, no âmbito de competência do Município.

**SEÇÃO III
DAS DIRETRIZES**

Art. 6º São diretrizes da Política Municipal de Mobilidade:

I. priorizar o transporte público coletivo sobre o transporte individual e os modos de transporte não motorizados sobre os motorizados;

II. criar condições viárias de mobilidade e acessibilidade para os pedestres, ciclistas e pessoas com deficiência ou com restrição de mobilidade;

III. considerar o sistema viário municipal como um todo, de forma a indicar fluxos otimizados para o transporte de cargas e do transporte coletivo, na busca da redução de impacto social e ambiental sobre a malha viária;

IV. considerar no planejamento viário municipal os fluxos peatonais e cicloviários, interligados ao sistema de áreas verdes, na busca de alternativas eficientes de deslocamento no Município;

V. resguardar a integridade e a continuidade da malha viária municipal, mediante controle ostensivo de sua ampliação, priorizando as necessidades coletivas sobre interesses privados;

VI. exigir o cumprimento da Legislação Federal que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

VII. compatibilizar a legislação existente com as diretrizes e proposições estabelecidas nos Programas do Plano de Mobilidade para o Município, conforme o Anexo 01 desta Lei.

**SEÇÃO IV
DAS DEFINIÇÕES**

Art. 7º Para os fins desta Lei, considera-se:



LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

Fl. 7

I - **Acessibilidade:** facilidade disponibilizada às pessoas, que possibilite a todos 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 - **Acostamento:** parte da via, diferenciada da pista de rolamento e destinada à parada ou estacionamento de veículos em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim;

IV - **Alinhamento:** a linha divisória entre o lote, prédio ou terreno e o espaço público de vias e logradouros, conformando a testada;

V - **Bicicleta:** veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor;

VI - **Bicicletário:** local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas;

VII - **Bocas de lobo:** caixa de recolhimento de águas pluviais, instaladas nos talvegues das sarjetas;

VIII - **Bordo 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;

IX - **Calçada:** parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros afins;

X - **Canteiro:** trecho verde da faixa de serviço exclusiva para vegetação;

XI - **Canteiro central:** obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício);

XII - **Ciclo:** veículo de, pelo menos, duas rodas a propulsão humana;



LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

Fl. 8

XIII - Ciclo-elétrico: todo veículo de duas ou três rodas, provido de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 kW, dotados ou não de pedais acionados pelo condutor, cujo peso máximo, incluindo o condutor, não exceda a 140 kg e cuja velocidade máxima declarada pelo fabricante não ultrapasse a 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora);

XIV - Ciclofaixa: parte da pista de rolamento reservada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica;

XV - Ciclomotor: veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora);

XVI - Ciclovia: pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;

XVII - Corredor: pista de rolamento de uso exclusivo do transporte coletivo;

XVIII - Cruzamento: interseção de duas vias em nível;

XIX - 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;

XX - Espaço público: espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada e estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres e ciclistas, tais como calçadas, parques, áreas de lazer, calçadões, ciclovias e ciclofaixas;

XXI - Esquina: concordância entre dois alinhamentos viários;

XXII - Estacionamento: imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros;

XXIII - Estrada vicinal: via rural de conexão entre localidades, sujeita igualmente a padronização de gabarito em quaisquer condições de pavimentação;



LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

Fl. 9

XXIV – Faixa de acesso: espaço da calçada excedente ao trânsito livre de pedestres (passeio) e a faixa de serviço, mormente destinado ao acesso e observação de vitrines, painéis e similares;

XXV – Faixa de serviço: parte do passeio público destinado à instalação de mobiliário urbano, sinalizadores, vegetação e redes de distribuição;

XXVI – Faixa de trânsito: qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores;

XXVII – Gabarito: seção transversal do conjunto de caixas de ruas, passeios públicos e canteiros, determinante do padrão da via e da composição dos seus serviços;

XXVIII – Greide: do inglês, *grade*, série de cotas que caracterizam o perfil longitudinal de uma via.

XXIX - Guia: aresta contínua superior do meio-fio, que define as cotas de nível dos pavimentos, redes e sistemas;

XXX - Hierarquia viária: classificação das vias urbanas, estradas municipais e rodovias, segundo a avaliação das funções na malha viária, objetivando dotar preferência de fluxo às vias, estabelecer a velocidade regulamentar e definir as características físicas, do tipo de sinalização e das demais operações urbanas (parada, estacionamento, carga e descarga etc.);

XXXI – Ilha: obstáculo físico colocado na pista de rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção;

XXXII – Interseção: todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações;

XXXIII – Logradouro público: todo e qualquer espaço público passível de endereçamento;

XXXIV – Lote lindeiro: aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita;

XXXV – Malha viária: o conjunto de vias urbanas do município;



LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

Fl. 10

XXXVI – Marcas viárias: conjunto de sinais constituídos de linhas, marcações, símbolos ou legendas, em tipos e cores diversas, apostos ao pavimento da via;

XXXVII – Meio-fio: o cordão linear, normalmente em desnível formando a sarjeta, que divide os espaços do passeio público e da caixa de rua;

XXXVIII – Micro-ônibus: veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para até vinte passageiros;

XXXIX – Mobiliário urbano: conjunto de elementos do serviço público que visa dotar de segurança, conforto e higiene as atividades humanas nos logradouros;

XL – Mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

XLI – Modo de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

XLII – Modo de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

XLIII – Motocicleta: veículo automotor de duas rodas, com ou sem sidecar, dirigido por condutor em posição montada;

XLIV – Motoneta: veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada;

XLV – Nivelamento: greide aferido pelo departamento municipal responsável, para o arruamento e passeio público, visando a preservação de sua continuidade e drenagem ao longo da quadra;

XLVI – Ônibus: veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor;

XLVII – Operação de carga e descarga: imobilização do veículo, pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento de animais ou carga, na forma disciplinada pelo órgão ou entidade executiva de trânsito competente com circunscrição sobre a via;



LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Botton)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

Fl. 11

XLVIII - 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;

XLIX – Parada: imobilização do veículo com a finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros;

L – Passagem de nível: todo cruzamento de nível entre uma via e uma linha férrea ou trilho de bonde com pista própria;

LI - Passagem subterrânea ou passagem inferior: obra de construção civil destinada à transposição de vias, em desnível subterrâneo, e ao uso de pedestres, ciclistas ou veículos;

LII – Passarela: obra de construção civil destinada à transposição de vias, em desnível aéreo, para uso de pedestres;

LIII – Passeio: parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas;

LIV – Perímetro urbano: limite entre área urbana e área rural;

LV – 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;

LVI – Ponte: obra de construção civil destinada a ligar margens opostas de uma superfície líquida qualquer;

LVII – Quadra: conjunto de testadas que formam um alinhamento entre duas esquinas;

LVIII – Redes de distribuição: sistemas aéreos ou subterrâneos, instalados nas faixas de serviço ou nas caixas de rua, visando o abastecimento público dos lotes;

LIX – Refúgio: parte da via, devidamente sinalizada e protegida, destinada ao uso de pedestres durante a travessia da mesma;



LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Botton)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

Fl. 12

LX – Regulamentação da via: implantação de sinalização de regulamentação pelo órgão ou entidade competente com circunscrição sobre a via, definindo, entre outros, sentido de direção, tipo de estacionamento, horários e dias;

LXI – Sarjeta: calha exposta da caixa de rua que conduz águas pluviais às bocas de lobo;

LXII – Sinais de trânsito: elementos de sinalização viária que se utilizam de placas, marcas viárias, equipamentos de controle luminosos, dispositivos auxiliares, apitos e gestos, destinados exclusivamente a ordenar ou dirigir o trânsito de veículos e pedestres;

LXIII– Sinalização: conjunto 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;

LXIV – Testada: parte do alinhamento correspondente a um lote especificamente;

LXV – Trânsito: movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres;

LXVI – Transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

LXVII – 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;

LXVIII - 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;

LXIX – Transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros, aberto ao público por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

LXX - Transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas no Município;



LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Eotion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

Fl. 13

LXXI - Transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

LXXII – Via: superfície por onde transitam veículos, pessoas, animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central;

LXXIII – Viaduto: obra de construção civil destinada a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior.

TÍTULO II
DO SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTES

CAPÍTULO I
DAS MODALIDADES DE TRANSPORTE

Art. 8º As modalidades de transporte oportunas para o Município de Limeira são aquelas presumidas como eficazes às demandas coletivas e individuais dos cidadãos e usuários.

§ 1º O transporte público, coletivo ou individual, dentro do Município de Limeira, corresponderá às demandas progressivas por estes sistemas, bem como a capacidade de atendimento da malha viária existente e planejada.

§ 2º. As previsões de ampliação da malha viária municipal deverão considerar alternativas fluidas para o transporte coletivo, inclusive com a adoção de eventuais corredores exclusivos.

§ 3º. As áreas especialmente atratoras de viagens, sejam comerciais, de serviço, industriais ou de lazer, deverão atender a convergência de veículos do transporte público.

Art. 9º A partir do advento de demandas para o transporte municipal, o Poder Público deverá promover estudos técnicos para a implantação de mobiliários, veículos e infraestrutura que viabilizem o atendimento das mesmas, em modalidades que priorizem o conforto e segurança dos usuários, a qualificação dos deslocamentos e a preservação do meio ambiente.

§ 1º. A implantação da modalidade rodoviária é considerada imprescindível.

§ 2º. Outras modalidades poderão ser estudadas desde que atendam os princípios de eficiência, conforto, segurança e preservação ambiental.



ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Eotion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

Fl. 14

**CAPÍTULO II
DO TRANSPORTE PÚBLICO**

**SEÇÃO I
DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO E GERENCIAMENTO**

Art. 10 O Sistema de Transporte Coletivo Urbano do Município de Limeira, é constituído pelos serviços de transporte coletivo de passageiros, regido por esta e demais legislações municipais.

Art. 11 O Sistema de Transporte Coletivo é regulado e gerenciado pela Prefeitura do Município de Limeira, por intermédio da SEMOB – Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana, ou na hipótese de modificação de competência ou extinção, pela secretaria ou órgão equivalente, na forma das disposições desta Lei, do Código de Trânsito Brasileiro e demais normas aplicáveis à espécie.

**SEÇÃO II
DO PLANEJAMENTO E OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS**

Art. 12 O planejamento do serviço público de transporte coletivo urbano será adequado às alternativas tecnológicas apropriadas ao atendimento de suas necessidades intrínsecas e ao interesse público, devendo obedecer às diretrizes gerais do planejamento global da cidade, notadamente o que diz respeito ao uso e ocupação do solo e ao sistema viário.

Art. 13 O Planejamento dos serviços será realizado observando os seguintes princípios:

I - oferta aos usuários da mais ampla mobilidade e o acesso a toda a cidade no menor tempo e curso possíveis, com segurança e conforto;

II – priorização da circulação dos veículos de transporte coletivo no sistema viário em relação à circulação dos demais veículos;

III – observância da política urbana do município, expressa no plano diretor municipal;

IV – observância das necessidades de atendimento de transporte da população em áreas de expansão urbana ou de adensamento populacional;

V – emprego de metodologias e técnicas adequadas, baseadas em dados históricos e pesquisas atualizadas sobre a demanda de transporte.



LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar n.º 7/20, do Prefeito Mário Celso Eotion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

Fl. 15

Parágrafo único. Resguardados os requisitos operacionais mínimos estabelecidos no Contrato e na regulamentação expedida pela Prefeitura Municipal, a concessionária poderá operar segundo organização administrativa e operacional próprias, mas com a programação estabelecida pela SEMOB nos termos do art. 11.

Art. 14 O Poder Concedente poderá também rever, quando da revisão periódica da tarifa de remuneração, as atividades que compõem o escopo da Concessão, de forma a proporcionar uma contínua e progressiva melhoria dos serviços e de sua infraestrutura, determinando ao concessionário, exemplificativamente, a realização de investimentos em obras públicas, edificações e em equipamentos urbanos que se relacionem à progressiva melhoria da qualidade dos serviços de transporte coletivo e da infraestrutura a eles associada, observando-se em todos os casos o interesse público.

§ 1º. A revisão das atividades que compõem a Concessão será realizada prioritariamente por ocasião da revisão periódica da tarifa de remuneração, sendo condições de sua validade a prévia oitiva da concessionária e o respeito ao equilíbrio econômico-financeiro da Concessão.

§ 2º. A remuneração pelos serviços, quando se tratar de obras de engenharia, será calculada com base nos valores praticados pelo mercado, detalhados em orçamento do qual constará o seu preço global e o preço por unidades ou fases de execução.

§ 3º. O processo administrativo que culminará na revisão do escopo da Concessão para melhor atendimento do seu objeto deverá, necessariamente, ser instruído com estudos técnicos que atestem o benefício à qualidade do serviço e os impactos econômico-financeiros de sua implantação, além da indicação da(s) fonte(s) de custeio e do modo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do concessionário.

**SEÇÃO III
DOS VEÍCULOS**

Art. 15 Os veículos destinados à prestação do serviço deverão atender as especificações e normas do Código de Trânsito Brasileiro, bem como as que vierem a ser determinadas, por Edital ou Contrato, pela Prefeitura Municipal, e, em especial:

I – resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), relativas à resistência estrutural e segurança dos veículos de fabricação nacional ou estrangeira, destinados ao transporte coletivo de passageiros;



LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Eotio)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

Fl. 16

II – normas do Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA), sobre emissões de gases poluentes veiculares e ruídos;

III – resoluções do Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (CONMETRO);

IV – normas do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO)

V – normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT);

VI – recomendações técnicas oriundas dos fabricantes dos veículos;

VII – normas sobre espaços e assentos preferenciais para idosos, gestantes, lactantes, usuários com crianças de colo, pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;

VIII – normas sobre acessibilidade ao serviço.

Art.16 O edital de licitação deverá fixar as condições gerais e os tipos de veículos a serem utilizados no Serviço de Transporte público Coletivo de Passageiros

§ 1º. No tocante à idade máxima da frota, os veículos não poderão ter idade superior a 10 (dez) anos.

§ 2º. A idade média máxima da frota empregada de cada concessionária do Serviço de Transporte público Coletivo de Passageiros não deverá ultrapassar a 5 (cinco) anos.

§ 3º. Em relação à obrigatoriedade da inclusão de ar condicionado nos veículos automotores de transporte coletivo ônibus, devem ser seguidas as disposições presentes na Lei Municipal nº 6.181/2019.

§ 4º. Todos os veículos da frota convencional deverão conter dispositivos apropriados para o embarque, desembarque e viagem confortável e segura de pessoas com deficiência e/ou restrições físicas.

§ 5º O edital de licitação poderá prever um prazo de transição para que a concessionária atinja a idade média máxima a qual se refere o §2º.



LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Eotion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

Fl. 17

§ 6º Em relação a determinação de que os contratos firmados pelo Poder Executivo para concessão do transporte público deverão prever a apresentação, pelos concorrentes, de plano de promoção da acessibilidade nos locais onde os pontos estão instalados, devem ser seguidas as disposições presentes na Lei Municipal nº 5.840/2016.

Art. 17 É assegurada a toda pessoa com deficiência física e intelectual severa, com alto grau de dependência, que necessita de transporte especial e que não consiga utilizar-se de transporte coletivo urbano comum, o direito ao atendimento gratuito de veículo adaptado (Transporte Porta a Porta), bem como a seu acompanhante, segundo as normas vigentes, conforme apontado na Lei Municipal nº 6.169/2019.

§ 1º O planejamento, organização, forma de contratação e remuneração, controle e fiscalização do serviço Porta a Porta serão de competência da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana.

§ 2º A adaptação dos veículos, bem como as características dos equipamentos auxiliares e complementares necessários ao serviço, serão definidas em conformidade com as normas vigentes e de acordo com as especificações a serem estabelecidas pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana.

SEÇÃO IV
DO SISTEMA DE BILHETAGEM

Art. 18 A implantação, disponibilização e operação da bilhetagem eletrônica constituem atividades inerentes à operação do sistema transporte público coletivo do Município de Limeira.

Parágrafo único. Incumbirá à(s) concessionária(s), conjuntamente, nos termos a serem definidos no Edital e nos respectivos Contratos de Concessão, a emissão dos bilhetes eletrônicos, a disponibilização da tecnologia necessária, a disponibilização de pontos físicos e eletrônicos para a comercialização de créditos, a repartição das receitas entre os operadores integrados e as demais atividades necessárias ou convenientes à operação do serviço de bilhetagem eletrônica.

SEÇÃO V
DA GESTÃO DA QUALIDADE DO TRANSPORTE COLETIVO

Art. 19. A Secretaria de Mobilidade Urbana desenvolverá e implantará mecanismos de avaliação periódica da concessionária visando manter uma classificação permanente desta quanto ao seu desempenho, cujos mecanismos serão regulamentados por decreto do Poder Executivo Municipal.



ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Eotion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

Fl. 18

Parágrafo único. A classificação dos operadores a partir do processo de avaliação de desempenho poderá ser utilizada para implantação de mecanismos de estímulo à produtividade, incorporados à política de remuneração dos serviços e, para continuidade dos mesmos e prorrogação de contratos.

**SEÇÃO VI
DA POLÍTICA TARIFÁRIA**

Art. 20. A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;

III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o Plano Diretor municipal;

IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;

V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado;

VIII - estabelecimento de publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo;

IX - incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários;

Parágrafo único. O Município divulgará, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo. (Lei nº 12.587/2012, art. 8º, § 2º)



LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Eotion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

Fl. 19

Art. 21. O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º. 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.

§ 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 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. Caso adotado o subsídio tarifário, o déficit originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo Poder Público.

§ 6º. Na ocorrência de superávit tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.

§ 7º. Competem 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, podendo ser fixados níveis tarifários.

§ 8º. O recolhimento da arrecadação da receita tarifária é de responsabilidade da Concessionária e deve ser direcionada a uma conta pública, a ser definida pelo Poder Concedente, que periodicamente repassará os devidos valores em forma remuneração à Concessionária.



LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar n.º 7/20, do Prefeito Mário Celso Eotion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

Fl. 20

§ 9º. Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo Poder Público no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo Poder Público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 11. O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do Poder Público, poderá realizar descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

§ 12. O Poder Público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação do operador do serviço, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, encaminhando toda a documentação referente à revisão extraordinária da tarifa ao Poder Legislativo.

Art. 22. Cabe à Secretaria Municipal de Mobilidade - SEMOB proceder aos estudos necessários à fixação, reajuste e revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário e ainda estabelecer sistemática de coleta de informações junto ao operador do serviço, fixando os critérios de aferição dos dados.

Art. 23. Competirá ao Chefe do Poder Executivo Municipal o ato de fixação, reajuste e revisão das tarifas, mediante Decreto.

SEÇÃO VII
DA CONCESSÃO DE GRATUIDADES

Art. 24. As gratuidades e descontos a usuários previstos na Constituição Federal e na legislação infra-constitucional, notadamente a Lei Federal n.º 7.853, de 24 de outubro de 1989, Lei Federal n.º 10.741, de 1º de outubro de 2003, Lei Ordinária Municipal n.º 5.961, de 22 de dezembro de 2017, Lei Ordinária



LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Eotion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

Fl. 21

Municipal nº 5.189, de 21 de novembro de 2013, Lei Ordinária Municipal nº 4.080, de 22 de dezembro de 2006, Decreto Municipal nº 381, de 26 de dezembro de 2017, entre outras que vierem a ser instituídas, deverão ser consideradas pela Secretaria de Mobilidade Urbana de Limeira para o cálculo de planilhas tarifárias e de viabilidade econômica de concessões.

Art. 25. Fica autorizado o Poder Executivo a conceder desconto tarifário de 50% (cinquenta por cento) a estudantes e professores na tarifa pública do transporte coletivo urbano, desde que os mesmos adquiram diretamente e de forma antecipada os créditos tarifários.

§ 1º O desconto de tarifa de que trata o *caput* se caracterizará pelo máximo de 50 (cinquenta) cotas com desconto nas passagens por mês.

§ 2º O limite mencionado no parágrafo anterior se dará pela quantidade de cursos nos quais o estudante estiver matriculado e não por estudante.

Art. 26. Fica autorizado o Poder Executivo a conceder gratuidade às pessoas com faixa etária compreendida entre 60 (sessenta) e 65 (sessenta e cinco) anos, desde que as mesmas adquiram cartão eletrônico inteligente para utilização no sistema de transporte coletivo.

Parágrafo único. A isenção de tarifa de que trata o *caput* se caracterizará pelo máximo de 60 (sessenta) cotas com desconto nas passagens por mês.

Art. 27. Benefícios tarifários são permitidos apenas quando obtidos diretamente pelos usuários, pessoas físicas, sendo vedado benefícios quando a aquisição se der por pessoas jurídicas de direito público ou privado.

§ 1º. A Concessão de gratuidades e descontos tarifários adicionais aos vigentes na data da publicação desta Lei somente será admitida mediante prévia instauração de processo administrativo destinado a verificar a viabilidade desses novos benefícios à luz do equilíbrio econômico-financeiro dos Contratos, bem como para averiguar a existência e implantação de prévia fonte de custeio.

§ 2º. Na hipótese de não existir fonte de custeio para a gratuidade ou desconto que se pretenda instituir, a implementação destes dependerá da criação de fonte de custeio específica, suficiente para manter o equilíbrio econômico-financeiro dos Contratos.



ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Eotion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

Fl. 22

Art. 28. Incumbirá à concessionária o cadastramento dos usuários beneficiários de gratuidades, devendo, adicionalmente, promover a verificação das condições para sua Concessão, emitir o bilhete especial, e fiscalizar sua correta utilização.

§ 1º. O cadastramento dos usuários beneficiários de gratuidades deverá ser realizado em Posto de Atendimento, mantido pela concessionária, e obedecerá aos requisitos estabelecidos pela Secretaria de Mobilidade Urbana de Limeira.

§ 2º. A concessionária deverá implementar política educativa do uso das gratuidades concedidas, por meio de cartazes e informativos, afixados nos ônibus, terminais e principais pontos de parada.

§ 3º. O exercício das gratuidades somente será realizado mediante apresentação do bilhete especial emitido pela concessionária.

SEÇÃO VIII

DO REGIME DE EXPLORAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO

Art. 29. Os serviços de Transporte Coletivo, no município de Limeira poderão ser explorados diretamente pelo Poder Executivo Municipal, ou por terceiros, mediante concessão.

§ 1º Fica o Poder Executivo Municipal autorizado a conceder o serviço de Transporte Coletivo, mediante concessão, observadas as normas gerais de licitação.

§ 2º O contrato de concessão terá duração de 15 (quinze) anos, prorrogável uma única vez por igual período

§ 3º É condição essencial para a prorrogação prevista neste parágrafo, a realização de avaliação objetiva, pelo município, que conclua pela boa qualidade dos serviços prestados ao longo do contrato de concessão.

§ 4º As normas e critérios para a concessão dos serviços deverão constar nos respectivos editais do certame licitatório e deverão abranger, dentre outros, os serviços propriamente ditos, demonstração de capacidade técnica, financeira e jurídica dos operadores, inclusive, certificação de qualidade, os veículos e pessoal empregados na operação e formas de fiscalização.

§ 5º Para garantir a continuidade da prestação dos serviços, quer pelo crescimento urbano ou novas demandas, os serviços concedidos poderão sofrer ajustes, alterações, expansões e novas implantações em seus itinerários.



LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar n.º 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

Fl. 23

§ 6º Havendo paralisação dos serviços, fica o Poder Executivo Municipal autorizado a contratar emergencialmente serviços equivalentes, com o fim de assegurar a adequação na prestação do serviço e o pleno atendimento aos usuários, ou ainda, proceder ao ato de intervenção nos termos da Lei Federal de n. 8.987/1995, ou aquela que vier a substituí-la.

§ 7º Em caso de calamidade do transporte público, devidamente declarada, poderá se dispôr de medida excepcional para atendimento do serviço público.

Art. 30. Podem ser delegados à concessionária a responsabilidade pela instalação física, manutenção dos terminais e pontos de embarque e desembarque, compreendidos também os letreiros, painéis eletrônicos, de publicidade, bem como os demais equipamentos de tecnologia da informação, nos termos a serem definidos no Edital e no Contrato.

Art. 31. Incumbe à concessionária suportar todas as despesas para a plena execução do serviço concedido, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados ao poder concedente, aos usuários, ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenuie sua responsabilidade.

Art. 32. No exercício da fiscalização, o poder concedente terá acesso aos dados relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros da concessionária, bem como a todos os dados inerentes a execução da concessão.

SEÇÃO IX
DAS PENALIDADES AO OPERADOR DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO

Art. 33. Pelo não cumprimento das disposições da presente lei, bem como de seus regulamentos e outras normas que venham a ser editadas, serão aplicadas aos operadores dos serviços de transporte as seguintes penalidades:

- I – Advertência;
- II – Multas;
- III – Intervenção na execução dos serviços; e
- IV – Declaração de Caducidade.



LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar n.º 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

Fl. 24

§ 1º As infrações punidas com a penalidade de “advertência” referem-se a falhas primárias, que não afetem o conforto ou a segurança dos usuários.

§ 2º As infrações punidas com a penalidade de “Multa”, de acordo com a sua gravidade, aplicadas no que couber a cada modalidade, classificam-se em:

I - Multa por infração de natureza LEVE, no valor de 45 vezes o valor da Tarifa Pública do Transporte Coletivo, por desobediência às determinações do Poder Público ou por descumprimento dos parâmetros operacionais estabelecidos, que não afetem a segurança dos usuários, e ainda por reincidência na penalidade de “Advertência”;

II - Multa por infração de natureza MÉDIA, no valor de 90 vezes o valor da Tarifa Pública do Transporte Coletivo, por desobediência às determinações do Poder Público que possam colocar em risco a segurança dos usuários, por descumprimento de obrigações contratuais e ou regimentais, por deficiência na prestação dos serviços, por operação deliberada causando transtornos ao trânsito no Município e ainda por reincidência na penalidade prevista no inciso I do presente parágrafo;

III - Multa por infração de natureza GRAVE, no valor de 180 vezes o valor da Tarifa Pública do Transporte Coletivo, por atitudes que coloquem em risco a continuidade da prestação dos serviços, por cobrança de tarifas diferentes das autorizadas, por não aceitação de bilhetes, passes, cartões e similares, por redução da frota vinculada ao serviço sem autorização do Poder Público Municipal e ainda por reincidência na penalidade prevista no inciso II do presente parágrafo;

§ 3º A penalidade “intervenção na execução dos serviços” poderá ser aplicada a critério e mediante decreto do Poder Concedente, quando:

I – O serviço reiteradamente estiver sendo prestado de forma inadequada ou deficiente, tendo por base as normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

II – A Concessionária reiteradamente descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais ou regulamentares concernentes à concessão;

III – A Concessionária paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior;



ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

Fl. 25

IV – A concessionária perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido;

V – Transferir a operação dos serviços sem prévio e expresse consentimento da Prefeitura de Limeira

VI – Realizar lock out, ainda que parcial;

VII – A ocorrência reiterada de irregularidades contábeis, fiscais e administrativas, que possam interferir na execução dos serviços prestados;

VIII- A ocorrência reiterada de fatos e situações que violem os direitos dos usuários;

IX - A reiterada sonegação de informações ao poder concedente, necessárias a fiscalização da escorreita prestação dos serviços, ou ainda, adulteração de dados e informações.

§ 4º A penalidade “declaração de caducidade” poderá ser aplicada a critério e mediante decreto do Poder Concedente, quando:

I – A concessionária reiteradamente não cumprir as penalidades impostas por infrações, nos devidos prazos;

II – A Concessionária for condenada em sentença transitada em julgado por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais;

III – Entrar em processo de dissolução legal.

Art. 34. A execução de serviço de transporte de passageiros, sem autorização do Poder Executivo Municipal, ou concorrente nas linhas e pontos de embarque do sistema de Transporte Coletivo, independente de cobrança de tarifa ou outro tipo qualquer de remuneração, será caracterizada como serviço clandestino, sujeitando o infrator às seguintes penalidades:

I – Apreensão e remoção do veículo para local apropriado, ficando o infrator sujeito aos pagamentos referentes à remoção e estadia do veículo;

II – Aplicação de multa de 1.500 (um mil e quinhentas) vezes o valor da tarifa pública do Transporte Coletivo;



LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

Fl. 26

§ 1º Em caso de reincidência, o valor da multa prevista no inciso II deste artigo será dobrado;

§ 2º O veículo apreendido somente será liberado após o pagamento das multas aplicadas e dos valores de remoção e estadia. Após 90 dias da referida retenção, não sendo tomadas as providências anteriores, a Secretaria Municipal de Mobilidade - SEMOB poderá leiloar o veículo para quitação dos débitos, sendo restituído o saldo ao infrator.

Art. 35. O Poder Executivo Municipal, na regulamentação desta lei, estabelecerá:

I – Definição e enquadramento das infrações nas penalidades previstas nesta lei, de acordo com a sua natureza;

II – Hipóteses e prazo de reincidência para cada infração;

III – Critérios e prazos para interposição de recurso para as penalidades aplicadas.

SEÇÃO X
DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS

Art. 36 São direitos dos usuários, sem prejuízo daqueles previstos na legislação federal:

I - receber o serviço adequado;

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de transporte público e mobilidade urbana;

III – ter plena informação sobre:

a) seus direitos e responsabilidades;

b) os direitos e obrigações dos operadores dos serviços;

c) o sistema de transporte disponível nos locais de embarque e desembarque de transporte público coletivo, tais como: o código e nome das linhas, itinerários, horários, frequências, possibilidades de integração entre modos e outros;



ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

Fl. 27

d) os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

IV - comunicar às autoridades competentes os atos ilícitos praticados pelos outorgados na prestação do serviço de transporte público;

V - não ser discriminado durante a utilização dos serviços de transporte público;

VI - formalizar junto à Secretaria de Mobilidade Urbana reclamações, sugestões e consultas.

Art. 37. Os usuários têm direito às gratuidades, benefícios e isenções tarifários previstos na legislação federal e municipal.

Parágrafo único. Quaisquer gratuidades, benefícios e isenções tarifárias somente poderão ser instituídas mediante lei municipal específica, com fixação da respectiva fonte de custeio ou prévia revisão do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, sob pena de nulidade e responsabilização pessoal, dos agentes públicos ou políticos, por dano ao erário.

Art. 38. São deveres do usuário, sem prejuízo de outros previstos na legislação vigente:

I - contribuir para manter em boas condições os equipamentos urbanos e veículos de transporte;

II - portar-se de modo adequado, respeitando os demais usuários, fiscais e operadores;

III - pagar a tarifa;

IV - portar o cartão do Sistema de Bilhetagem Eletrônica;

V - identificar-se como usuário gratuito ou isento, conforme legislação vigente.

Parágrafo único. O transporte será recusado:

I - aos que, por sua conduta, comprometam, de qualquer forma, a segurança, o conforto e a tranquilidade dos demais usuários;



ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

Fl. 28

- II - quando a lotação do veículo estiver completa;
- III – nos demais casos previstos em legislação específica;
- IV - situações de força maior ou caso fortuito.

**SEÇÃO XI
DO FRETAMENTO**

Art. 39. Os operadores de serviços de fretamento deverão obter autorização administrativa do Poder Público, a qual será outorgada pela SEMOB – Secretaria Municipal de Mobilidade.

Art. 40. No serviço de fretamento não se admite a cobrança individual de passagens, por não se tratar de serviço aberto ao público.

Art. 41. O fretamento será contínuo ou eventual.

§ 1º Fretamento contínuo é o serviço prestado por empresas ou pessoas físicas, mediante contrato escrito entre o operador e seu cliente, no qual conste a quantidade de viagens contratada, destinado exclusivamente a:

- I – pessoas jurídicas para o transporte de seus empregados;
- II – instituições de ensino ou agremiações estudantis, legalmente constituídas, para o transporte de seus alunos, professores ou associados; e
- III – entidades do Poder Público.

§ 2º Fretamento eventual é o serviço prestado por empresas, mediante contrato escrito para uma única viagem firmado entre o operador e seu cliente, pessoa jurídica ou física ou grupo de pessoas.

**SEÇÃO XII
DO TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL**

Art. 42. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros serão organizados, disciplinados e fiscalizados pela SEMOB – Secretaria Municipal de Mobilidade, com auxílio da Guarda Civil Municipal de Limeira.



LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar n.º 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

ESTADO DE SÃO PAULO · BRASIL

Fl. 29

Art. 43. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros deverão atender requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas dos usuários.

Art. 44. O número de operadores dos serviços de transporte individual será limitado de acordo com as necessidades de demanda e a prioridade do transporte público coletivo sobre o individual.

**SUBSEÇÃO I
DO TÁXI**

Art. 45. O serviço de táxi é o transporte público individual remunerado de passageiros, mediante a utilização de veículo automotor, cuja capacidade será de no máximo 6 (seis) passageiros, excluindo o condutor, sendo obrigatório o uso de taxímetro, anualmente aferido pelo órgão metrológico competente, conforme legislação em vigor.

Parágrafo único. O Poder Executivo fixará, por decreto, os valores mínimos de cobrança (“bandeirada”) e também da tarifa quilométrica do serviço de táxi.

Art. 46. A exploração do serviço de táxi dependerá de autorização do Poder Público municipal nos termos da legislação municipal pertinente e da Lei Federal n.º 12.468, de 26 de agosto de 2011.

**SUBSEÇÃO II
DO MOTOTÁXI**

Art. 47. O serviço de moto táxi é o transporte público individual remunerado de passageiros mediante a utilização de motocicletas, vedado o uso de triciclos ou similares.

Art. 48. A exploração do serviço de moto táxi dependerá de autorização do Poder Público municipal por intermédio de legislação municipal específica, da Lei Federal n.º 12.009, de 29 de julho de 2009 e Resolução CONTRAN n.º 410/2012, que regulamenta os cursos especializados obrigatórios destinados a profissionais em transporte de passageiros (moto taxista) que exerçam atividades remuneradas na condução de motocicletas e motonetas.

**CAPÍTULO III
DO TRANSPORTE DE CARGAS**

Art. 49. O transporte de cargas dentro do Município de Limeira, atenderá às limitações físicas interpostas pela malha viária municipal e pelo regime de adensamento urbano previsto na legislação que institui o Plano Diretor



ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar n.º 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

Fl. 30

Territorial-Ambiental Municipal, sem que haja prejuízo ao atendimento das demandas comerciais e a qualidade do espaço urbano.

§ 1º. As previsões de ampliação da malha viária municipal deverão considerar alternativas fluidas para o transporte de cargas.

§ 2º. As áreas especialmente adensadas ou de caráter polarizador, deverão restringir o acesso de veículos considerando o seu tamanho, peso e impacto sobre as atividades do lugar e efeitos a malha viária.

Art. 50. As áreas de restrição de acesso de veículos cuja malha viária, quer por causa física ou topográfica, seja incompatível com a circulação de veículos de grande porte, deverão ser definidas e regulamentadas por Decreto Municipal, sendo que as vias que circundam essas áreas deverão ser sinalizadas quanto a essa restrição, assim como a orientação dos desvios necessários.

Parágrafo único. A fiscalização a respeito da restrição a que se refere o *caput* do artigo será exercida pela SEMOB com o apoio da Guarda Civil Municipal.

Art. 51. O transporte remunerado de cargas por moto-frete ou “moto entrega” será regido pela legislação municipal pertinente, pela Lei Federal n.º 12.009, de 29 de julho de 2009 e Resolução CONTRAN n.º 410/2012, que regulamenta os cursos especializados obrigatórios destinados a profissionais em entrega de mercadorias (motofretista) que exerçam atividades remuneradas na condução de motocicletas e motonetas.

TÍTULO III
DO SISTEMA MUNICIPAL DE VIAÇÃO

Art. 52. A Prefeitura Municipal será responsável pelo planejamento e disciplinamento das vias de circulação municipal, no que concerne:

I - à estruturação de vias de circulação para pedestres, ciclistas, motoristas e motociclistas, a partir da organização e urbanização da sede urbana, das localidades e das vias vicinais;

II - à ordenação da paisagem urbana, da informação ordenada e padronizada com interesse orientativo e de incentivo ao turismo;

III - à análise da instalação de sinalização de trânsito, segundo normas vigentes, objetivando ordenar com segurança o tráfego de veículos e pedestres nas vias do município;



LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

Fl. 31

IV - à análise do estabelecimento de áreas de estacionamento público ao longo das vias, de forma a agilizar acessos e a mobilidade de usuários;

V - à implantação e manutenção de elementos de acessibilidade universal;

VI - à padronização das calçadas e pistas de rolamento, inclusive quanto aos tipos de pavimentação a serem empregados;

VII - à instalação de canteiros, serviços e mobiliário urbano ao longo das vias, de forma compatibilizada;

VIII - ao estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga e descarga, embarques e estacionamento geral de veículos;

IX - Instalação de mecanismos de controle e disciplina de tráfego de veículos.

Art. 53. Aos proprietários ou possuidores de imóveis, situados no perímetro urbano, ocupados ou não, que possuam testadas para vias públicas pavimentadas ou com guias e sarjetas, compete:

I - proceder à remoção e desobstrução de todo e qualquer obstáculo porventura existente nos passeios públicos, tornando o trânsito livre para pedestres, de modo particular às pessoas com deficiência e idosos;

II - aplicar a boa técnica e as diretrizes de projeto quanto a continuidade, nivelamento e textura do pavimento empregado nas calçadas, garantindo a sua regularidade;

III - realizar constantemente a limpeza e conservação dos passeios públicos, mantendo-os limpos;

IV - manter inacessíveis os lotes vagos e proceder ao fechamento dos mesmos em todas as divisas se necessário, com intuito de evitar, sobre as calçadas, a invasão de vegetação e o acúmulo de entulhos ou qualquer outro elemento, que impeça o livre trânsito de pedestres;

V - não causar impedimentos ou criar obstáculos nas vias de circulação de veículos, urbanas ou rurais, sem prévia autorização da SEMOB - Secretaria Municipal de Mobilidade.



ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar n.º 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

Fl. 32

CAPÍTULO I DA COMPOSIÇÃO DAS VIAS

Art. 54. Cada via urbana ou rural obedecerá a uma composição programada para a sua pista de rolamento e os demais elementos que a compõem como calçadas, canteiros, acostamentos etc., caracterizados pelo conjunto de sistemas que importem ao bom desempenho da mesma, dentro do conjunto da malha viária.

§ 1º. O projeto de novas vias, prolongamentos ou a retificação de existentes depende de avaliação da necessidade de melhorias, ampliações e melhor interligação entre bairros;

§ 2º. A execução dos projetos deve ser baseada em estudos técnicos;

§ 3º. A classificação hierárquica da via definirá o seu projeto e o gabarito necessário, implicando a eventual prioridade de instalação ou retificação da mesma.

§ 4º. A imposição de recuos frontais deverá obedecer aos critérios estabelecidos no Plano Diretor Territorial-Ambiental Municipal.

Art. 55. A composição das rodovias e vias urbanas deverá, ainda, atender aos preceitos instituídos pela Lei Federal n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro e norma ABNT NBR 9050/15 - Acessibilidade às edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

SEÇÃO I DAS PISTAS DE ROLAMENTO

Art. 56. As pistas de rolamento, configuradas pelo conjunto de faixas destinadas ao deslocamento veicular (faixas de trânsito) e estacionamento, devem 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, a critério da municipalidade, materiais permeáveis que promovam a percolação das águas pluviais, se não nas pistas de rolamento, ao menos nas vagas e pistas auxiliares.

SUBSEÇÃO I DAS FAIXAS DE TRÂNSITO



LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar n.º 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

Fl. 33

Art. 57. As faixas de trânsito são faixas da pista de rolamento destinadas exclusivamente ao deslocamento de veículos no seu sentido longitudinal, não sendo toleradas detenções injustificadas sobre a mesma.

Art. 58. Não será permitida a obstrução de qualquer forma e sob qualquer pretexto de faixas de trânsito, sem a autorização programada da autoridade de trânsito municipal.

Parágrafo único. Quando da eventualidade de obras ou instalações sobre as faixas de trânsito, a Secretaria de Mobilidade Urbana – SEMOB, deverá programar os desvios necessários ao fluxo de veículos, de forma a evitar transtornos aos cidadãos, por quanto durar a referida obra ou instalação.

Art. 59. As faixas de trânsito terão gabarito padronizado conforme a hierarquia da via em questão e, dependendo das condições previstas de tráfego, terão largura variável conforme especificado no Anexo 03 – Referências Urbanísticas e Parâmetros de Projeto, da presente Lei.

SUBSEÇÃO II
DAS VAGAS DE ESTACIONAMENTO PÚBLICAS

Art. 60. O estacionamento de veículos em áreas públicas, contidas nas pistas de rolamento, não terá prioridade sobre quaisquer outros sistemas da composição das vias.

Parágrafo único. É prerrogativa exclusiva do Poder Público Municipal determinar os trechos passíveis de implantação de vagas para estacionamento público nas pistas de rolamento ou de forma que impliquem o seu uso.

Art. 61. O Município de Limeira deverá dispor sobre o uso dos espaços de estacionamento público implantados de forma equânime e distributiva, podendo inferir tributo sobre o uso das vagas determinadas.

§ 1º A tributação pode ser estabelecida por tempo de permanência, determinado pelo uso e ocupação do solo lindeiro, garantindo maior utilização da vaga através de um índice de rotatividade.

§ 2º A tributação nestas circunstâncias poderá ser realizada de forma progressiva e na medida da demanda reprimida por estacionamento público, em cada zona urbana da cidade, a partir de suas centralidades atratoras.

§ 3º O Município poderá destinar espaços para utilização por sistemas de food trucks, trailers ou similares, bem como para atividades especiais e ou de caráter eventual, por ato do Poder Executivo, que lhe fixará os critérios técnicos para deferimento e cobrança do preço público.



ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

Fl. 34

Art. 62. Os projetos das vagas de estacionamento público nas pistas de rolamento serão específicos em cada tipo de via e em cada trecho, importando o bom senso de manter-se fluido todos os sistemas de trânsito, a acessibilidade universal e a paisagem urbana.

Parágrafo único. Qualquer projeto urbano que implique em alterações das previsões do gabarito padrão para a via projetada deverá ser aprovado pela Secretaria de Mobilidade Urbana – SEMOB.

Art. 63. Serão destinadas sem tributação, 3% (três por cento) ou, ao menos, uma para cada 50 (cinquenta) vagas disponíveis para estacionamento público, a veículos destinados ao transporte de pessoas com deficiência, preferencialmente em finais de quadra ou a frente do acesso de escolas, hospitais e equipamentos assistenciais públicos.

Parágrafo único. A Secretaria de Mobilidade Urbana – SEMOB regulará o credenciamento das pessoas com deficiência, identificando-as adequadamente.

Art. 64. Serão destinadas a veículos no transporte ou conduzidos por idosos, 5% (cinco por cento) ou, ao menos, uma para cada 20 (vinte) vagas disponíveis para estacionamento público, preferencialmente em locais que possam garantir a melhor comodidade ao mesmo.

Parágrafo único. A Secretaria de Mobilidade Urbana – SEMOB regulará o credenciamento dos idosos, identificando-os adequadamente para a utilização das vagas a eles destinadas.

Art. 65. Nas sobreposições com as faixas de pedestres, o espaço que seria da vaga de estacionamento será apropriado pelo passeio público no uso de qualquer de seus sistemas, desde que mantida a fluidez, segurança e a acessibilidade universal dos transeuntes.

Parágrafo único. Esta apropriação se dará efetivamente nas proximidades de escolas, hospitais, repartições públicas, praças e equipamentos urbanos que configurem polos atratores de acesso habitualmente peatonal.

Art. 66. As faixas de estacionamento terão gabarito padronizado conforme a hierarquia da via em questão e configuração e dimensões variáveis conforme o especificado no Anexo 03 – Referências Urbanísticas e Parâmetros de Projeto, da presente Lei.



LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

Fl. 35

Art. 67. Os recuos frontais de edificações poderão ser utilizados como vagas de estacionamento, desde que autorizados pela Municipalidade mediante a apresentação de projeto elaborado de acordo com os parâmetros técnicos estabelecidos no Plano Diretor Territorial-Ambiental Municipal, e nas seguintes condições:

I - serem implantados sempre em ângulo com relação ao meio-fio, respeitando as medidas mínimas de instalação neste caso;

II - não obstruírem, em qualquer circunstância, o fluxo longitudinal de pedestres e cadeirantes, como também o acesso destes aos estabelecimentos que as contenham;

Art. 68. Em uso dos recuos frontais como estacionamento, não serão aceitos projetos que desloquem o alinhamento do meio-fio, conferindo descontinuidade ao passeio público, salvo projeto especial devidamente justificado e aprovado pela Secretaria de Mobilidade Urbana – SEMOB.

Parágrafo único. Os eventuais projetos de deslocamento de meio-fio deverão considerar a contiguidade de seu uso ao longo da quadra, mantendo a mais que possível a continuidade de suas calçadas e antecipando projeto de alargamento de via.

Art. 69. Poderão ser previstos espaços em número adequado para o estacionamento de motos nas faixas de estacionamento, sempre em sentido oblíquo ao do trânsito e não extrapolando a largura da faixa de estacionamento da pista de rolamento.

SUBSEÇÃO III
DAS VAGAS DO TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

Art. 70. As vagas destinadas ao transporte público individual serão dispostas em razão do maior interesse público relativo ao serviço.

SUBSEÇÃO IV
DAS VAGAS DESTINADAS À OPERAÇÃO DE CARGA E DESCARGA

Art. 71. As vagas de uso para carga e descarga de mercadorias em áreas comerciais da cidade serão dispostas em razão da maior proximidade dos pontos coletores e de forma a evitar-se o fluxo abrupto de volumes pelos passeios, resguardando-se os horários especiais de maior contingência de transeuntes.



ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar n.º 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

Fl. 36

Parágrafo único. As vagas serão delimitadas e regulamentadas através de marcas viárias e sinalização vertical pertinentes, de acordo com normas vigentes.

SUBSEÇÃO V
DOS ESPAÇOS DESTINADOS AO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 72. Os espaços nas pistas de rolamento reservados ao transporte público coletivo são de duas naturezas:

I – Os destinados ao estacionamento do veículo de transporte em pontos terminais do trajeto, onde poderão permanecer por tempo superior ao necessário para o embarque ou desembarque de passageiros, e;

II – Os destinados ao embarque / desembarque de passageiros (parada) ao longo do trajeto.

§ 1º. As vagas de estacionamento dos veículos de transporte público coletivo deverão ser implantadas na faixa de permissão de estacionamento da pista de rolamento, devidamente demarcadas e sinalizadas, por extensão adequada à quantidade de veículos, respectivas dimensões e espaços extras de manobras para entrada e saída das vagas.

§ 2º Os espaços destinados ao embarque e desembarque de passageiros deverão ser implantados ao longo do trajeto do transporte público coletivo, a uma distância máxima de 400(quatrocentos) metros entre eles, devidamente identificados, demarcados e sinalizados.

§ 3º Nas duas situações, sempre que possível e quando a demanda de embarques de passageiros pontualmente identificadas determinar a necessidade, os locais de embarque / desembarque deverão ter proteção contra intempéries e bancos em quantidade e extensões adequadas à essa demanda.

§ 4º Quando as condições físicas do local de embarque / desembarque de passageiros não possibilitar a implantação de abrigos, o mesmo deverá, mesmo assim, ser devidamente identificado

SUBSEÇÃO VI
DAS ROTAS CICLOVIÁRIAS

Art. 73. O Poder Público Municipal promoverá e incentivará a implantação e o uso do sistema cicloviário, composto de ciclovias, ciclofaixas, rotas compartilhadas com o tráfego geral e áreas de estacionamento de



LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

Fl. 37

bicicletas, em locais onde as condições físicas sejam compatíveis à utilização desse modo de transporte

Art.74. Ciclovias são faixas de circulação exclusiva e independentes para bicicletas, projetadas para agilizar o deslocamento de ciclistas com segurança e conforto, compondo juntamente com as ciclofaixas, uma malha cicloviária municipal.

Parágrafo único. Nas ciclovias não será permitida o acesso de veículos motorizados que venham oferecer riscos à circulação das bicicletas.

Art. 75. Ciclofaixas são partes demarcadas nas pistas de rolamento, usadas por bicicletas, sem restrição física no pavimento e demarcadas por sinalização horizontal.

Art. 76. Rotas compartilhadas são caminhos preestabelecidos para a circulação de bicicletas em determinadas vias, sem pista específica ou faixa demarcada no leito viário, porém com sinalização que informe, aos motoristas, a existência de ciclistas na via.

Parágrafo único. As rotas para ciclistas em compartilhamento com o tráfego são implantadas em vias de pouco tráfego com o objetivo de manter a conectividade do sistema cicloviário, interligando ciclovias e ciclofaixas.

Art. 77. As ciclovias e ciclofaixas terão gabarito padronizado conforme a intensidade de fluxo previsto na malha cicloviária e dimensões variáveis de acordo com a quantidade de sentidos de circulação: monodirecional ou bidirecional.

Parágrafo único. As dimensões básicas estão especificadas no Anexo 03 – Referências Urbanísticas e Parâmetros de Projeto, da presente Lei.

Art. 78. Ao longo da malha cicloviária deverão ser dispostos paraciclos ou bicicletários em pontos próximos aos equipamentos públicos, mormente as escolas, postos de saúde, praças e parques.

Parágrafo único. Em parques urbanos e equipamentos de interesse turístico, o Poder Público poderá explorar ou conceder exploração para o serviço de locação de bicicletas, interconectados pela malha cicloviária.



ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar n.º 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

Fl. 38

**SUBSEÇÃO VII
DA PRIORIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO**

Art. 79. Para garantir a fluidez do transporte coletivo, o Poder Público Municipal poderá implantar pistas de rolamento ou faixas de trânsito que priorizem a sua circulação.

Parágrafo único. O grau de priorização será determinado por estudos técnicos, considerando a frequência de ônibus e demanda de passageiros, podendo para tanto, serem reservadas pistas ou faixas exclusivas, ou faixas preferenciais.

Art. 80. As pistas ou faixas destinadas à prioridade do transporte coletivo terão gabarito padronizado conforme as dimensões dos veículos empregados, cujas especificações estão inseridas no Anexo 03 – Referências Urbanísticas e Parâmetros de Projeto, da presente Lei.

Parágrafo único. As pistas ou faixas deverão prever espaços laterais para a instalação de mobiliário urbano compatível com o serviço a ser prestado, destinado ao embarque e desembarque de passageiros.

**SUBSEÇÃO VIII
DOS ACOSTAMENTOS**

Art. 81. Compreende-se por acostamento a faixa de serviço lateral a rodovias e estradas municipais, sem continuidade obrigatória, destinada à parada eventual de veículos em caso de emergência.

Parágrafo único. Em trechos urbanos, eventualmente e à critério da Municipalidade, o acostamento pode apresentar variedade de usos, podendo contemplar, ciclovias, canteiros, calçadas, baias para a parada de ônibus em locais de embarque e desembarque de passageiros e outros serviços pertinentes.

Art. 82. As faixas de acostamento terão gabarito padronizado conforme a composição dos usos atribuídos à rodovia, podendo ter largura variável conforme o estabelecido no Anexo 03 – Referências Urbanísticas e Parâmetros de Projeto, da presente Lei.

§ 1º. Em vias existentes que possam ser retificadas para a implantação de acostamento, serão aceitas variações máximas de até 7% (sete por cento) nestas faixas, ou a supressão de outras faixas da composição da via, até que se promova a devida retificação.



LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

Fl. 39

§ 2º. O embarque ou desembarque de passageiros de ônibus não poderá ser efetuado sobre a faixa de acostamento, devendo em caso de sua necessidade, ser instalado em área aquém de seu alinhamento externo, ficando essa parte do acostamento destinada à parada de ônibus em baía localizada fora da pista de rolamento.

**SEÇÃO II
DOS PASSEIOS PÚBLICOS**

Art. 83. Os passeios públicos, configurados pelo conjunto de faixas destinadas ao deslocamento peatonal, faixas de acesso, serviços, vegetação e mobiliário urbano, devem possuir continuidade longitudinal ao fluxo peatonal e acessibilidade universal.

Parágrafo único. Sempre que possível, em toda extensão ou parcialmente, os passeios públicos poderão ter revestimento apropriado à permeabilidade no solo das áreas pluviais.

Art. 84. O proprietário ou possuidor do terreno contíguo a testada, é obrigado a instalar e manter os passeios públicos dentro das diretrizes e padrões construtivos instituídos nesta Lei e nas Normas Técnicas relativas ao seu uso, especialmente a norma da ABNT NBR 9050 – Acessibilidade às edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

§ 1º. Nenhum obstáculo suspenso ou em balanço sobre o passeio público estará a menos do que 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros) do piso do mesmo, contado a partir de qualquer de suas partes.

§ 2º. Sempre que possível o passeio público deverá considerar a existência de faixa com trechos de vegetação nativa, que não interfiram nas redes de serviço ou afetem negativamente os mobiliários e equipamentos de sinalização vertical da via.

**SUBSEÇÃO I
DAS CALÇADAS E PASSEIOS**

Art. 85. As calçadas são parte da via, normalmente segregadas e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada prioritariamente ao deslocamento peatonal e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros afins.

§ 1º. Quando sua largura permitir, parte da calçada pode ser destinada à implantação de ciclovias, separada fisicamente da circulação dos pedestres.



ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar n.º 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

Fl. 40

§ 2º. As calçadas somente serão bloqueadas ou reduzidas em seu gabarito nas intervenções relativas às redes e serviços instalados nas mesmas e nas hipóteses previstas no Código de Obras.

Art. 86. É proibido o estacionamento de veículos sobre as calçadas.

Parágrafo único. A proibição de estacionamento de veículos sobre a calçada deverá ser objeto de programas de conscientização que coíbam tal prática.

Art. 87. Os passeios são parte da calçada livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres, realizada longitudinalmente em sentido duplo de direção, sem definição de sentido e com restrição de instalação de qualquer obstáculo injustificado.

§ 1º. O caminho longitudinal dos passeios será transposto pelos acessos transversais dos lotes e terrenos, sobre o qual o pedestre conserva preferência.

§ 2º. Excepcionalmente, na ausência de ciclovias ou ciclofaixas paralelas à calçada, o passeio poderá ser utilizado por ciclistas.

Art. 88. O pavimento das calçadas deverá atender as seguintes especificações:

I - ser sempre que possível, permeável à águas pluviais, com o uso de material com grau de permeabilidade atestados por conformidade técnica específica;

II - não possuir materiais soltos, escamados ou isolados, que impliquem alteração no nivelamento da calçada;

III - possuir textura antiderrapante;

IV - não possuir inclinações convergentes sem drenagem apropriada para as águas pluviais; e

V - sempre que possível, ter instalado piso podotátil nos passeios, conforme Normas Técnicas pertinentes.

Parágrafo único. A implantação de pavimentação permeável em calçadas seguirá as previsões consoante lei própria.



ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar n.º 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

Fl. 41

Art. 89. As calçadas terão gabarito padronizado, sendo obrigatório que tenham um mínimo de 1,20 m destinado ao passeio.

§ 1º Em calçadas com gabarito de seção transversal fora de padrão, serão aceitas variações máximas de até 3% (três por cento) para os passeios, ou a supressão de outras faixas da composição da calçada, até que se promova a devida retificação.

§ 2º Em novas vias, é obrigatório calçadas de 3,00 de largura, com reserva de um mínimo de 1,20m para o passeio.

§ 3º Em novas vias em que há projeto de rota cicloviária utilizando espaço da calçada, a mesma deverá estar separada dos demais componentes da calçada através de separadores físicos.

Art. 90. O meio-fio ao longo das travessias de pedestres deverá ser rebaixado para favorecer o acesso de cadeirantes, pessoas com deficiência, pessoas com mobilidade reduzida, carrinhos de bebê e outros, obedecendo às normas estabelecidas no NBR 9050 e especificações do Anexo 03 – Referências Urbanísticas e Parâmetros de Projeto, desta Lei.

SUBSEÇÃO II
DOS ACESSOS AOS LOTES E FAIXAS DE ACESSO

Art. 91. Os caminhos transversais à calçada de acesso aos lotes e terrenos contíguos, são necessariamente continuidades da calçada, não podendo da mesma diferir em pavimento ou nivelamento.

Parágrafo único. Somente junto aos rebaixos de meio-fio, o pavimento poderá estar desnivelado da calçada, formando rampa, desde que não avance sobre o passeio de calçada.

Art. 92. O rebaixo de meio-fio destinado ao acesso de veículos aos lotes e terrenos não poderá ultrapassar a faixa dos canteiros e de serviço, de forma a interferir no nivelamento do passeio.

Parágrafo único. As especificações para implantação de rebaixos de meio-fio para acesso de veículos aos lotes estão inseridas no Anexo 03 – Referências Urbanísticas e Parâmetros de Projeto, desta Lei.

Art. 93. Os meios-fios poderão ter desnível variável em relação ao piso da pista de rolamento, não sendo superiores, em qualquer hipótese a 0,18m (dezoito centímetros) e nunca inferior a medida suficiente para manter a sarjeta.



ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar n.º 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

Fl. 42

Art. 94. A faixa de acesso corresponde necessariamente a espaços em continuidade da calçada e junto ao lote, não podendo da mesma diferir em pavimento.

Parágrafo único. Quando houver faixas de acesso na calçada e, dependendo de sua largura, poderá haver mobiliários que correspondam justificadamente às atividades correspondentes.

SUBSEÇÃO III
DOS CANTEIROS DE VEGETAÇÃO E FAIXAS DE SERVIÇO

Art. 95 A localização de canteiros de vegetação nas calçadas estará condicionada a composição padrão proposta para a via pelo departamento competente da Prefeitura Municipal, sempre em continuidade às faixas de serviço e de acesso e mantendo o seu gabarito.

§ 1º. Os canteiros são áreas exclusivas para o paisagismo, não competindo outros usos e instalações no trecho;

§ 2º. As espécimes arbóreas serão plantadas nos canteiros de acordo com os critérios de arborização estabelecidos em Lei Municipal;

§ 3º. A vegetação plantada em canteiros paralelos e contíguos aos passeios não poderá abrigar espécies que possam avançar sobre os mesmos e que possuam características (galhos, espinhos etc.) que possam ferir os transeuntes.

§ 4º. A vegetação plantada ao longo dos canteiros centrais separadores das pistas da via deverá manter a permeabilidade visual por entre as espécimes arbóreas, não podendo constituir uma barreira compacta e nem avançar sobre a pista de rolamento.

Art. 96. As faixas de serviço são obrigatórias na composição das calçadas, ficando o seu gabarito entre 0,70 m (setenta centímetros) e 2,10 (dois metros e dez centímetros) e podendo transpor por elas:

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

II - redes telefônicas;

III - circuitos de iluminação pública;



ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

Fl. 43

IV - ramais de água;

V - tubulações de gás;

VI - drenagens pluviais e cloacais; e

VII - outras redes eventuais do abastecimento público.

Parágrafo único. Estes sistemas poderão passar subterraneamente pela pista de rolamento e/ou pelas calçadas, quando nestas condições não impliquem prejuízo do uso adequado nas faixas sobrepostas.

Art. 97. A Municipalidade, através de seus órgãos competentes e/ou concessionárias, manterá cadastro de todas as redes e sistemas de abastecimento público, a fim de facilitar novas instalações, manutenções e retificações dos serviços.

Parágrafo único. Os entes públicos ou concessionários, usuários de faixas de serviço, deverão encaminhar as informações pertinentes aos seus ramais, dispondo da localização dos mesmos quanto ao afastamento do meio-fio e sua profundidade em relação à guia.

**SUBSEÇÃO IV
DO MOBILIÁRIO URBANO**

Art. 98. O mobiliário urbano compreende o conjunto de elementos instalados sobre as faixas excedentes das calçadas, em trecho específico das faixas de serviço, das faixas de acesso ou em locais planejados para tal.

Parágrafo único. Todo o mobiliário urbano deverá seguir o padrão instituído pelo Poder Público Municipal, mediante Decreto.

Art. 99. O mobiliário urbano é:

I - de usufruto direto do cidadão, sem a necessidade de prestadores de serviço, tais como: lixeiras, bancos, abrigos de ponto de parada de ônibus, sinalizadores de nomeação das ruas, aparelhos de ginástica, luminárias, chafarizes, bebedouros, obeliscos, monumentos e similares.

II - de usufruto indireto do cidadão, com necessidade de operadores para a prestação do serviço ou atividade, tais como: bancas de jornais, banheiros, lavatórios, pontos de táxi e similares.



ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

Fl. 44

Art. 100. A instalação e manutenção dos elementos do mobiliário urbano da modalidade de usufruto direto são de competência do Poder Público Municipal, que poderá concedê-las à exploração publicitária, dentro de padrões razoáveis à paisagem urbana, mediante contrapartida de divulgação de campanhas públicas e institucionais e procedimento próprio nos termos da legislação específica.

Art. 101. A instalação de elementos do mobiliário urbano da modalidade de usufruto indireto será concedida para exploração mediante procedimento próprio nos termos da legislação específica.

CAPÍTULO II **DA HIERARQUIA DAS VIAS**

Art. 102. O sistema de hierarquia das vias urbanas e rurais do Município deve contribuir para as condições adequadas de fluidez e segurança na malha viária.

§ 1º. Para efeito do Plano de Mobilidade a hierarquização viária de Limeira é categorizada da seguinte forma:

- a) Vias Arteriais Perimetrais;
- b) Vias Arteriais Radiais;
- c) Vias Arteriais;
- d) Vias Coletoras;
- e) Vias Locais;
- f) Vias para a Circulação de Pedestres;
- g) Estradas Municipais;
- h) Caminhos de servidão

§ 2º. A hierarquização viária estabelecida no Plano de Mobilidade considerou os seguintes parâmetros de classificação:

- a) Função da via;
- b) Característica do tipo de viagem;
- c) Características do trânsito;
- d) Características operacionais;
- e) Características físicas desejáveis.

§ 3º. Os conceitos e diretrizes estabelecidos para cada categoria de via estão descritos no quadro do Anexo 02 – Hierarquia Viária da presente Lei.



LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Eotion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

Fl. 45

§ 4º. As vias arteriais e coletoras da malha viária atual do Município de Limeira, estão indicadas por categoria, no mapa do Anexo 02 – Hierarquia Viária da presente Lei;

§ 5º. As Estradas Municipais fazem parte da hierarquia viária municipal, compreendendo a ligação das áreas rurais com a zona urbana, normalmente em continuação de vias arteriais da malha viária urbana.

Art. 103. As vias de trânsito rápido do município compreendem as rodovias estaduais que atravessam os limites territoriais do município e são classificadas pelo Departamento de Rodagem do Estado de São Paulo, não fazendo parte da hierarquia das vias municipais.

§ 1º. Em trechos urbanos, essas rodovias terão afastamento frontal legal exigido pelo órgão público responsável por seu gerenciamento e fiscalização, acrescido ao recuo exigido pela Municipalidade de acordo com as diretrizes estabelecidas no Plano Diretor Territorial-Ambiental Municipal;

§ 2º. No caso de obras de duplicação das rodovias nos trechos pertencentes ao território municipal, os acessos e entroncamentos existentes com o sistema viário municipal deverão ser considerados no projeto, mesmo com a mudança de categoria da via, em tratativas entre o poder público municipal e o órgão público responsável pelo gerenciamento e fiscalização da rodovia.

SEÇÃO I
DAS VIAS ARTERIAIS

Art. 104. As Vias Arteriais estão definidas no Anexo 02 desta Lei – Hierarquia Viária, e compreendem aquelas que promovem ligações entre bairros e rodovias, transpõem as barreiras físicas e naturais e estão conectadas entre si, formando uma rede viária. Na estrutura viária do Município de Limeira, compreendem três categorias:

- a) Arteriais Perimetrais;
- b) Arteriais Radiais;
- c) Arteriais.

Parágrafo único. A composição padrão de gabarito mínimo de cada categoria de Via Arterial está indicada no quadro do Anexo 02 – Hierarquia Viária da presente Lei.



LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Eotion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

Fl. 46

Art. 105. As Vias Arteriais Perimetrais são conectadas entre si de maneira a formar um anel viário interior à área urbana que permite a ligação entre os bairros mais periféricos, sem passar pelo centro do Município, com o objetivo de reduzir o tráfego de passagem da área urbana mais consolidada, especialmente o tráfego de veículos de transporte de cargas e originário da ligação entre rodovias estaduais e outros municípios.

Art. 106. As vias que compõem o anel viário são:

- a) Via Antônio Cruaães Filho;
- b) Via Luiz Varga;
- c) Via Francisco D'Andrea;
- d) Avenida Gumercindo Araújo; e
- e) Rodovia SP-147 (trecho urbano entre Avenida Gumercindo Araújo e Via Antônio Cruaães Filho).

Art. 107. As Vias Arteriais Radiais promovem a ligação dos bairros do Município com a área central, rodovias e outros municípios. Têm conexão com as Arteriais Perimetrais (anel viário).

Art. 108. As Vias Arteriais também promovem ligação entre bairros do Município e estão conectadas às Vias Arteriais Radiais e Vias Coletoras. Compreendem as demais vias arteriais, complementando a rede viária com as perimetrais e radiais.

Art. 109. Quando a pista de rolamento possuir duas ou mais faixas de trânsito por sentido, uma delas poderá ser destinada ao uso exclusivo como corredor de ônibus.

Parágrafo único. No caso de verificada a pertinência da instalação de corredores exclusivos de ônibus em logradouros sem gabarito apropriado para tanto, o projeto específico deverá considerar o interesse coletivo, promovendo as devidas desapropriações e a recomposição da via, considerando as suas prioridades sociais.

SEÇÃO II
DAS VIAS COLETORAS

Art. 110. As Vias Coletoras estão definidas no Anexo 02 desta Lei - Hierarquia Viária, e compreendem aquelas que promovem



LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Eotion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

Fl. 47

conexão dos bairros com as vias arteriais, acessos aos polos de atratividade municipal e conexão com as vias locais.

Parágrafo único. A composição padrão de gabarito mínimo de Via Coletora está indicada no quadro do Anexo 02 – Hierarquia Viária da presente Lei.

**SEÇÃO III
DAS VIAS LOCAIS**

Art. 111. Todas as vias do Município, urbanas ou rurais, não hierarquizadas como de Vias Arteriais, Vias Coletoras, Vias para Circulação de Pedestres, Estradas Municipais ou Caminhos de Servidão, serão consideradas Vias Locais, salvo especificidade atribuída em projeto.

Parágrafo único. A composição padrão de gabarito mínimo Via Local está indicada no quadro do Anexo 02 – Hierarquia Viária da presente Lei.

**SEÇÃO IV
DAS VIAS PARA CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES**

Art. 112. As Vias para Circulação de Pedestres estão definidas no Anexo 02 - Hierarquização Viária desta Lei e compreendem vias destinadas à circulação exclusiva ou prioritária de pedestres.

§ 1º. Nas vias exclusivas será permitida apenas a circulação de veículos de moradores e de veículos comerciais na operação de carga e descarga, para os quais haverá controle de acesso em horários pré-estabelecidos e através de sinalização de regulamentação pertinente;

§ 2º. Nas vias prioritárias, a circulação de veículos será permitida somente para acesso local com proibição de estacionamento, controle de velocidade e em condições físicas que enfatizem a prioridade de circulação dos pedestres.

Art. 113. O tratamento físico das Vias para Pedestres deverá ser adaptado à circulação de cadeirantes, pessoas com mobilidade reduzida e pessoas com deficiência de visão, de acordo com o estabelecido na norma ABNT NBR 9050 e outras que vierem a complementá-la ou substituí-la.

**SEÇÃO V
DAS ESTRADAS MUNICIPAIS**



ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

Fl. 48

Art. 114. As Estradas Municipais estão definidas no Anexo 02 - Hierarquização Viária desta Lei e compreendem:

- a) vias que ligam as áreas urbanas e rurais;
- b) vias que atravessam áreas rurais, podendo constituir ligações alternativas com Municípios vizinhos.

§ 1º. Sobre as Estradas Municipais incidirá uma faixa não edificante de 20,00 m (vinte metros) para cada lado a partir do eixo da pista.

§ 2º. As Estradas Municipais são passíveis de classificação de acordo com a hierarquia viária em conformidade com a função que exerce na malha viária do Município;

§ 3º. Os projetos de composição destas vias obedecerão aos critérios da hierarquia das mesmas, podendo admitir a implantação de mobiliário e a construção de acessos em trechos de eventuais desapropriações pontuais.

§ 4º. As Estradas Municipais, sempre que necessário, receberão serviços de manutenção, os quais consistem principalmente em fechar buracos e erosões causados pelas chuvas ou pelo uso, nivelar mecanicamente as superfícies com inclinações, aplicar o lajão britado ("cascalho") compactado mecanicamente em trechos com problemas de aderência, limpar os canais escoadouros das laterais da estrada, direcionar as águas das enxurradas para os terraços existentes ou para as caixas de detenção ("cacimbas"), limpar a vegetação das laterais da estrada onde houver obstrução da visibilidade aos condutores de veículos, limpar as "cacimbas" existentes e construir as novas "cacimbas" onde necessário e tecnicamente viáveis, dentre outras.

Art. 115. As Estradas Municipais, independentes de sua hierarquia, deverão prever o atendimento de fluxos diferenciados, como tratores, caminhões, máquinas agrícolas e veículos de tração animal.

Parágrafo único. Nas Estradas Municipais deverá ser considerada ainda a possibilidade de circulação de linhas de ônibus, com o atendimento de paradas de ônibus recuadas da pista de rolamento.

SEÇÃO VI
DOS CAMINHOS DE SERVIDÃO

Art. 116. Os Caminhos de Servidão estão definidos no Anexo 02 - Hierarquização Viária desta Lei e compreendem;



ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar n.º 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

Fl. 49

a) vias de acesso às glebas rurais que não possuem acesso direto às Estradas Municipais;

b) são caminhos particulares, porém, de uso público;

§ 1º. Os Caminhos de Servidão poderão receber instalações de serviços públicos como redes de água e esgoto, transmissão de energia elétrica, telefonia e outros.

§ 2º. Os Caminhos de Servidão, em área rural, que se encontrem desobstruídos e consolidados sob utilização pública efetiva, quer pelo decurso do tempo, quer por entrega espontânea do particular, poderão ainda ser definidas pelo Poder Público, mediante Decreto, como vias de interesse estratégico do Município e comporão as vias da malha viária para fins de desenvolvimento local, conforme se fixar.

§ 3º. Os caminhos de servidão, sempre que necessário, receberão serviços de manutenção, os quais consistem principalmente em fechar buracos e erosões causados pelas chuvas ou pelo uso, nivelar mecanicamente as superfícies com inclinações, aplicar o lajão britado (“cascalho”) compactado mecanicamente em trechos com problemas de aderência, limpar os canais escoadouros das laterais da estrada, direcionar as águas das enxurradas para os terraços existentes ou para as caixas de detenção (“cacimbas”), limpar a vegetação das laterais da estrada onde houver obstrução da visibilidade aos condutores de veículos, limpar as “cacimbas” existentes e construir as novas “cacimbas” onde necessário e tecnicamente viáveis, dentre outras.

**CAPÍTULO III
DOS CONDICIONANTES DAS VIAS**

**SEÇÃO I
DOS GABARITOS DAS VIAS**

Art. 117. Cada hierarquia de via terá um gabarito padrão variável conforme a composição das faixas de trânsito, necessárias ao atendimento dos fluxos e serviços em cada logradouro e aferidos pela elaboração de estudos técnicos.

Art. 118. Cada via urbana será projetada na medida das condições de sua implantação total, avaliando-se a possibilidade de instalações parciais, mas que objetivem o gabarito pleno, sem modificações e em atendimento as demandas previstas para a sua hierarquia e zona.



ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar n.º 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

Fl. 50

Parágrafo único. Projetos de parcelamento do solo deverão adequar os seus projetos urbanos às condições mínimas dos gabaritos das vias, reservando à Secretaria de Mobilidade Urbana, a resolução final sobre a hierarquia de suas vias.

Art. 119. A hierarquia dada a determinada via pode ser alterada em decorrência de obras de prolongamento, duplicação e/ou conexões, nela realizada ou em outra via a ela conectada, obra essa que mude a função que exerce na malha viária do Município.

CAPÍTULO IV **DA IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE VIAÇÃO**

Art. 120. Novos processos de urbanização e empreendimentos imobiliários de qualquer ordem, propostos tanto pela iniciativa privada, quanto pelo Poder Público, deverão observar as disposições da presente Lei, aferindo continuidade no sistema viário, no limite da área urbana e nos vazios urbanos.

§ 1º. A hierarquização das novas vias será identificada pelo Poder Público, quando da análise do projeto, efetivando então as exigências quanto à composição dos gabaritos e mobiliário urbano

§ 2º. A ausência de continuidade e gabarito nos logradouros existentes do município deverão ser identificados e mapeados, gerando projetos de intervenção que objetivem a fluidez na malha viária, principalmente pelas Vias Arteriais e Coletoras.

Art. 121. O greide das vias projetadas em novos processos de urbanização e empreendimentos imobiliários de qualquer ordem, deverá acompanhar o mais que possível as curvas topográficas do terreno, evitando-se transposições por linhas de água e inclinações determinadas no Plano Diretor.

§ 1º. O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às Normas Técnicas respectivas.

§ 2º. A implantação do greide de logradouros projetados, em qualquer circunstância será analisado e aprovado pelo órgão competente.

Art. 122. A implantação das vias dos processos de urbanização e empreendimentos imobiliários de qualquer ordem, atenderá prioritariamente as instâncias coletivas, não cabendo ao promotor do mesmo, argumentos relativos ao aproveitamento técnico da área em detrimento do interesse público.



LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Botton)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

Fl. 51

Parágrafo único. O loteador deverá solicitar antecipadamente as diretrizes de arruamento onde constará a orientação para o traçado das vias.

TÍTULO IV
DO SISTEMA MUNICIPAL DE TRÂNSITO

Art. 123. O Sistema Municipal de Trânsito será gerido e fiscalizado pela Secretaria de Mobilidade Urbana – SEMOB, que regulamentará:

I - o trânsito de mercadorias dentro do município, suas rotas, horários de fluxo, cargas e descargas, inclusive restrições específicas, através de sinalização viária específica;

II - a instalação, operação e manutenção de sinalização viária e mobiliário urbano, relativos ao sistema de viação, inclusive aos limitadores de velocidade;

III - as concessões públicas aos serviços de exploração publicitária no mobiliário urbano; e

IV - a fiscalização dos serviços de transporte público no município.

§ 1º. As atividades da Secretaria de Mobilidade Urbana – SEMOB poderão ser subsidiadas pelas demais Secretarias no que concernem as ações estratégicas e elaboração do desenho urbano para a instalação de equipamentos públicos e mobiliário urbano para o sistema de trânsito.

§ 2º. Os parâmetros técnicos para definição de publicidades em mobiliário urbano e equipamentos públicos, assim como as condições de usos e conduta no serviço de transporte público no município serão regradas pelas legislações específicas.

§ 3º. As publicidades em mobiliário urbano e equipamentos públicos serão ordenadas pela legislação municipal, atendendo especificamente aos artigos 94º e 95º do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9503/1997).

§ 4º. A sinalização viária é subdividida em sinais verticais, marcas horizontais e dispositivos auxiliares, e obedecem aos parâmetros técnicos do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9503/1997), normas legais e resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, em vigor.



ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

Fl. 52

Art. 124. A implantação, manutenção e operação do sistema de sinalização, os dispositivos e equipamentos de controle viário são de competência exclusiva dos órgãos e entidades executivos de trânsito com circunscrição sobre as vias.

**TÍTULO V
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS**

Art. 125. Não havendo, no momento, sistemas de utilização aeroviário e aquaviário, relevantes a comporem a presente Lei de Mobilidade, tais serão definidos por Lei, quando ocorrerem.

Art. 126. A integração do sistema Ferroviário, com os demais sistemas será disciplinado, quando este houver, de acordo com o planejamento dos Governos Federal e Estadual, quer para cargas ou passageiros.

Art. 127. Os serviços de transporte de passageiros por aplicativos e por vans, serão disciplinados por lei específica.

Art. 128. Fica criada a Comissão Municipal de Transporte - CMT, com a finalidade de participar do planejamento, fiscalização e avaliação da Política Municipal de Mobilidade.

§ 1º. A CMT será constituída por membros do Poder Público Municipal, dos usuários e dos operadores dos serviços.

§ 2º. A constituição, as atribuições e o funcionamento do CMT serão regulamentados pelo Poder Executivo Municipal, mediante Decreto.

Art. 129. As disposições da presente Lei Complementar, quanto ao sistema de transporte público por ônibus, passarão a vigorar a partir da nova concessão do sistema, sendo as condições basilares para próxima licitação, vigorando as disciplinas atualmente existentes, quando, com a implementação do novo sistema, ficarão estas revogadas.

Art. 130. Esta Lei Complementar deverá ser revista pelo menos a cada 10 (dez) anos, por iniciativa do Poder Público.

Art. 131. O Poder Público Municipal promoverá ampla divulgação, impressa ou eletrônica, desta Lei.



LEI COMPLEMENTAR N.º 860, DE 02 DE OUTUBRO DE 2020.

(Projeto de Lei Complementar nº 7/20, do Prefeito Mário Celso Botion)

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Limeira e dá outras providências.

ESTADO DE SÃO PAULO - BRASIL

Fl. 53

Art. 132. A transgressão do exposto nesta Lei caracterizará infração e enquadramento no ordenamento jurídico pertinente.

Art. 133. As despesas decorrentes do cumprimento desta Lei Complementar correrão a conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 134. Esta Lei Complementar entrará em vigor na data de sua publicação e ficarão automaticamente revogadas após o cumprimento do quanto previsto no artigo 129 da presente Lei Complementar, as disposições em contrário, em especial: a Lei Complementar nº 317 de 24 de abril de 2004; a Lei Complementar nº 451 de 19 de fevereiro de 2009, a Lei Complementar nº 5.136 de 23 de julho de 2013; e o Parágrafo Único do Art. 1º da Lei 4.080 de dezembro de 2006 e o artigo 54 da Lei nº 3.877, de 28 de dezembro de 2004.

PAÇO MUNICIPAL DE LIMEIRA, aos dois dias do mês de outubro do ano de dois mil e vinte.

MÁRIO CELSO BOTION
Prefeito Municipal

PUBLICADA no Gabinete do Prefeito Municipal de Limeira aos dois dias do mês de outubro do ano de dois mil e vinte.

EDISON MORENO GIL
Chefe de Gabinete