

**MINUTA DE ANTEPROJETO DE LEI COMPLEMENTAR
LEI DE MOBILIDADE URBANA DE COTIA**

ÍNDICE

JUSTIFICATIVA

TÍTULO I - DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

CAPÍTULO I - DA POLÍTICA DE MOBILIDADE DO MUNICÍPIO DE COTIA

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

SUBSEÇÃO II - DA POLÍTICA TARIFÁRIA

SUBSEÇÃO III - DO OPERADOR DE TRANSPORTE COLETIVO

SEÇÃO IV - DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS

SEÇÃO V - DO FRETAMENTO

SEÇÃO VI - DO TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

SUBSEÇÃO I - DO TÁXI

SUBSEÇÃO II - DO MOTOTAXI

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 - DAS CICLOVIAS E CICLOFAIXAS

SUBSEÇÃO VII - DOS CORREDORES EXCLUSIVOS

SUBSEÇÃO VIII - DOS ACOSTAMENTOS

SEÇÃO II - DOS PASSEIOS PÚBLICOS

SUBSEÇÃO I - DAS CALÇADAS E PASSEIOS

SUBSEÇÃO II - DOS ACESSOS AOS LOTES E PARAGENS

SUBSEÇÃO III - DOS CANTEIROS E FAIXAS DE SERVIÇO

SUBSEÇÃO IV - DO MOBILIÁRIO URBANO

CAPÍTULO II - DA HIERARQUIA DAS VIAS

SEÇÃO I - DAS VIAS DE TRÂNSITO RÁPIDO

SEÇÃO II - DAS VIAS ARTERIAIS

SEÇÃO III - DAS VIAS COLETORAS

SEÇÃO IV - DAS VIAS LOCAIS

SEÇÃO V - DAS ESTRADAS MUNICIPAIS

SEÇÃO VI - DAS VIAS ESPECIAIS

SEÇÃO VII - DAS VIAS PARQUE

SEÇÃO VIII - DAS VIAS PARA CIRULAÇÃO DE PEDESTRES

CAPÍTULO III - DOS CONDICIONANTES DAS VIAS

SEÇÃO I - DO GABARITO DAS VIAS

SEÇÃO II - DOS RECUOS FRONTAIS

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 Cotia

ANEXO 02 - Hierarquização Viária do Município de Cotia

ANEXO 03 - Referências Urbanísticas e Parâmetros de Projeto

Justificativa

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, instituiu as *“diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana”*.

A Lei de Mobilidade é instrumento de desenvolvimento urbano, nos termos do art. 182 da Constituição Federal: *“A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes”*.

A Lei de Mobilidade rege a dinâmica das áreas urbanas, segundo princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Assim, a Lei Federal nº 12.587/2012 especifica as atribuições básicas dos entes federativos quanto à Mobilidade Urbana. Compete à União prestar assistência técnica e financeira aos projetos estruturantes e à capacitação de agentes e entidades públicas. Aos Estados, cabe promover a integração dos serviços em aglomerados urbanos e regiões metropolitanas e promover a política tributária de incentivos. Finalmente, os Municípios devem planejar e executar a Política Nacional de Mobilidade Urbana, prestar direta ou indiretamente os serviços de transporte público e capacitar os agentes.

De outra feita, a Lei de Mobilidade fixou o prazo de três anos de sua promulgação para que os Municípios elaborassem o Plano de Mobilidade Urbana e o integrassem ao Plano Diretor Municipal (art. 24, § 3º). O prazo expirou em 2015, de maneira que os Municípios que não aprovaram o Plano de Mobilidade ficam impedidos de receber recursos orçamentários

federais destinados à mobilidade urbana até que o façam (art. 24, § 4º).

Diante disso, é imperativo aprovar o Plano de Mobilidade Urbana, compatível com Plano Diretor do Município de Cotia criado pela Lei Complementar nº 72, de 2 de janeiro de 2007.

A Lei Orgânica do Município de Cotia prevê que o Plano Diretor é matéria de lei complementar (art. 71, inciso V), de iniciativa do Chefe do Poder Executivo. Tendo em vista que o Plano de Mobilidade deve ser inserido ou compatível com o Plano Diretor (LMU, art. 24, § 1º), igualmente sua aprovação deve ser por lei complementar.

Compete-nos garantir a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos de Cotia relativamente à Mobilidade e cumprir o disposto na legislação federal e, por tais razões, é que se apresenta o projeto de lei complementar para instituir a Lei de Mobilidade Urbana de Cotia.

MINUTA DE ANTEPROJETO DE LEI COMPLEMENTAR

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Cotia e
dá outras providências

O Prefeito de Cotia, São Paulo, faz saber que a Câmara Municipal de Vereadores aprovou e ele sanciona a seguinte lei:

TÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

CAPÍTULO I DA POLÍTICA DE MOBILIDADE DO MUNICÍPIO DE COTIA

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

Parágrafo único. As normas, princípios básicos e diretrizes da Lei de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012) são aplicáveis a toda a extensão territorial do Município de Cotia.

Art. 2º A Política Municipal de Mobilidade é entendida como a articulação e a ordenação dos componentes estruturadores da mobilidade no Município de Cotia, 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 de Mobilidade do Município de Cotia 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.

Parágrafo Único. A Lei Municipal de Mobilidade tem por princípios:

a) acesso amplo e democrático ao espaço municipal, com garantia de acessibilidade universal e a 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;
- 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 a acessibilidade para os pedestres, ciclistas e pessoas com necessidades especiais 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 portadoras de necessidades especiais ou com mobilidade reduzida.
- VII. compatibilizar a legislação existente com as diretrizes e proposições estabelecidas nos Programas do Plano de Mobilidade, conforme o Anexo 01 desta Lei.

SEÇÃO IV

DAS DEFINIÇÕES

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

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, independente da característica dos mesmos;

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;

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;

XXIV - Faixa de serviço: parte do passeio pública destinado à instalação de mobiliários urbanos, sinalizadores, vegetação e redes de distribuição;

XXV - 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;

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

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

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

XXIX - 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.);

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

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

XXXII - Logradouro público: todo e qualquer espaço público passível de endereçamento;

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

XXXIV - Malha viária: o conjunto de vias urbanas do município;

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

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

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

XXXVIII - Mobiliário urbano: elemento do serviço público que visa dotar de segurança, conforto e higiene as atividades humanas nos logradouros;

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

XL - Modo de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

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

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

XLIII - Motoneta: veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada;

XLIV - 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;

XLV - 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;

XLVI - 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;

XLVII - 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;

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

XLIX - Paragem: espaço da calçada excedente ao trânsito livre de pedestres, mormente destinado ao acesso e observação de vitrines, painéis e similares;

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: obra de construção civil destinada à transposição de vias, em desnível subterrâneo, e ao uso de pedestres 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;

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;

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 Cotia 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 Cotia, 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.

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 Cotia é constituído pelos serviços de transporte coletivo de passageiros convencional e alternativo, regido por legislação específica.

Art. 11 O Sistema de Transporte Coletivo é regulado e gerenciado pela Prefeitura Municipal, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito - SETTRANS, do Município de Cotia, 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

DA POLÍTICA TARIFÁRIA

Art. 12 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.

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.

Art. 13 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.

§ 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, dando publicidade ao ato.

Art. 14 Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido no edital de licitação e no contrato, com especificação do objetivo, da fonte, da periodicidade e do beneficiário.

Art. 15 Cabe à Secretaria de Municipal de Transportes e Trânsito - SETTRANS proceder aos estudos relativos necessários à fixação, reajuste e revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário tarifa e ainda estabelecer sistemática de coleta de informações junto ao operador do serviço, fixando os critérios de aferição dos dados.

Art. 16 Competirá ao Chefe do Poder Executivo Municipal o ato de fixação, reajuste e revisão das tarifas.

SEÇÃO III

DO OPERADOR DE TRANSPORTE COLETIVO

Art. 17 O operador do serviço de transporte coletivo deverá possuir regular outorga para prestação dos serviços de transporte coletivo de passageiros, mediante concessão, permissão ou autorização no caso de fretamento, nos termos de legislação específica.

Art. 18 É vedado no âmbito do Município o transporte ilegal de passageiros.

SEÇÃO IV

DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS

Art. 19 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 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;
 - d) os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

Art. 20 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.

Art. 21 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;

II - quando a lotação do veículo estiver completa;

III - nos demais casos previstos em legislação específica.

SEÇÃO V

DO FRETAMENTO

Art. 22 Os operadores de serviços de fretamento deverão obter autorização administrativa do Poder Público, a qual será outorgada pela

Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito - SETTRANS.

Art. 23 No serviço de fretamento não se admite a cobrança individual de passagens, por não se tratar de serviço aberto ao público.

Art. 24 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 VI

DO TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

Art. 25 Os serviços públicos de transporte individual de passageiros serão organizados, disciplinados e fiscalizados pela Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito - SETTRANS, com auxílio da Guarda Civil Municipal de Cotia.

Art. 26 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. 27 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. 28 O serviço de táxi é o transporte público individual remunerado de passageiros, mediante a utilização de veículo automotor, cuja capacidade será de no máximo 7 (sete) passageiros, sendo obrigatório o uso de taxímetro anualmente auferido 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. 29 A exploração do serviço de táxi dependerá de autorização do Poder Público municipal nos termos da legislação municipal pertinente e da Lei Federal nº 12.468, de 26 de agosto de 2011.

SUBSEÇÃO II DO MOTOTÁXI

Art. 30 O serviço de mototáxi é o transporte público individual remunerado de passageiros mediante a utilização de motocicletas, vedado o uso de triciclos ou similares.

Art. 31 A exploração do serviço de mototáxi dependerá de autorização do Poder Público municipal por intermédio de legislação municipal específica e da Lei Federal nº 12.009, de 29 de julho de 2009.

CAPÍTULO III

DO TRANSPORTE DE CARGAS

Art. 32 O transporte de cargas dentro do Município de Cotia atenderá às limitações físicas interpostas pela malha viária municipal e pelo regime de adensamento urbano previsto na Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo, 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.

Art. 33 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 no mapa do Sistema Viário 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.

Art. 34 Em locais estratégicos, poderão estar previstas estações de transbordo de cargas entre modos de transporte e/ou para veículos cuja

circulação seja mais compatível com as características físicas e topográficas das vias.

§ 1º. O Poder Público Municipal incentivará a instalação destes pontos de transbordo nas áreas privadas ao longo dos eixos viários, que poderão estar relacionadas a outros serviços correlatos como pátios de operadoras de transporte ou postos de abastecimento de veículos.

§ 2º. No caso do transporte de grandes cargas, em áreas industriais ou de modalidade diversa à rodoviária, o Poder Público deverá planejar a adoção de Porto Seco, localizado apropriadamente, por gestão própria ou concessão a terceiros.

Art. 35 O transporte remunerado de cargas por moto-frete ou “moto entrega” será regido pela legislação municipal pertinente e pela Lei Federal nº 12.009, de 29 de julho de 2009.

TÍTULO III

DO SISTEMA MUNICIPAL DE VIAÇÃO

Art. 36 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;

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.

Art. 37 Aos proprietários ou possuidores de imóveis, ocupados ou não, que possuam testadas para vias públicas pavimentadas, 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 aos portadores de necessidades especiais e idosos;

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

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

IV - manter inacessíveis os lotes vagos e proceder ao fechamento dos mesmos em todas as divisas se necessário.

CAPÍTULO I DA COMPOSIÇÃO DAS VIAS

Art. 38 Cada via urbana ou vicinal obedecerá a uma composição programada para a sua pista de rolamento e os seus passeios públicos, 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 levantamento de contagem de tráfego, elaborado pela Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito - SETTRANS;

§ 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 estará vinculada à necessária provisão de gabarito para a implantação do conjunto de sistemas previstos em cada via.

Art. 39 A composição das rodovias e vias urbanas deverá, ainda, atender aos preceitos instituídos pela Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro e norma ABNT NBR 9050/04 - Acessibilidade às edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

SEÇÃO I

DAS PISTAS DE ROLAMENTO

Art. 40 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 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

Art. 41 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. 42 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 Municipal de Transportes e Trânsito – SETTRANS, 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. 43 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. 44º 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. 45 O Município de Cotia deverá dispor sobre o uso dos espaços de estacionamento público implantados de forma equânime e distributiva, inferindo tributo sobre o uso das mesmas.

Parágrafo único. 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.

Art. 46 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 Municipal de Transportes e Trânsito – SETTRANS.

Art. 47 Serão destinadas sem tributação 2% (dois por cento) ou ao

menos uma para cada 50 (cinquenta) vagas disponíveis para estacionamento público, a veículos destinados ao transporte de portadores de necessidades especiais, preferencialmente em finais de quadra ou a frente do acesso de escolas, hospitais e equipamentos assistenciais públicos.

§ 1º. A Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito - SETTRANS regulará o credenciamento dos veículos destinados ao transporte de portadores de necessidades especiais, identificando-os adequadamente.

§ 2º. Nas vagas destinadas ao embarque e desembarque de portadores de necessidades especiais em frente de escolas e estabelecimentos correlatos, a Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito - SETTRANS regulamentará horários de permanência precária, objetivando o atendimento paritário dos escolares.

Art. 48 Serão destinadas a veículos ao transporte de 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 Municipal de Transportes e Trânsito - SETTRANS regulará o credenciamento dos veículos destinados ao transporte ou conduzidos por idosos, identificando-os adequadamente.

Art. 49 Nas sobreposições com as faixas de pedestres, o espaço que seria da vaga de estacionamento poderá ser 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. 50 As faixas de estacionamento terão gabarito padronizado conforme a hierarquia da via em questão e dimensões variáveis conforme o especificado no Anexo 03 – Referências Urbanísticas e Parâmetros de Projeto, da presente Lei.

Art. 51 Os recuos frontais de edificações poderão ser utilizados como vagas de estacionamento, desde que autorizados pela Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito - SETTRANS, em virtude de projeto apresentado e mediante as seguintes condições:

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

II - em caso de sobreposição parcial com o passeio público, somente ocuparem faixa de paragem da calçada em contiguidade e não destinada a passagem e trânsito de pedestres.

III - manterem inclinação transversal máxima de 2% (dois por cento) em relação ao meio-fio;

IV - quando instalados por através do passeio público não rebaixarem mais do que 7,2 m (sete metros e vinte centímetros) do meio-fio em toda a extensão da testada, distando não menos do que 5,0 m (cinco metros) de outros rebaixos próximos, relativos ao mesmo lote ou terreno;

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

VI - estarem devidamente sinalizados ao transeunte quanto ao acesso transversal de veículos sobre o passeio, por meio de sinalizador luminoso e placa.

Art. 52 Quando instaladas as vagas sobre o recuo de jardim, 50% (cinquenta por cento) mais a fração superante da unidade resultante, implicarão em vagas de uso público, excetuando-se daí uma vaga reservada para idosos ou portadores de deficiência física.

Art. 53 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 Municipal de Transportes e Trânsito - SETTRANS.

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. 54 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. 55 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. 56 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.

SUBSEÇÃO V

DOS ESPAÇOS DESTINADOS AO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 57 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 300 m entre eles, devidamente identificados, demarcados e sinalizados.

§ 3º Nas duas situações, os locais de embarque / desembarque deverão

ter proteção contra intempéries e bancos em quantidade e extensões adequadas às demandas de passageiros pontualmente identificadas.

SUBSEÇÃO VI

DAS CICLOVIAS E CICLOFAIXAS

Art. 58 O Poder Público Municipal promoverá e incentivará a implantação e o uso do sistema cicloviário, composto de ciclovias e ciclofaixas e áreas de estacionamento de bicicletas, em locais onde as condições físicas sejam compatíveis à utilização desse modo de transporte

Art. 59 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.

§ 1º. Nas ciclovias não será permitido o acesso de veículos motorizados que venham oferecer riscos à circulação das bicicletas.

§ 2º. Esqueites, patins e similares poderão utilizar as ciclovias, respeitando o caráter preferencial das bicicletas.

Art. 60 Ciclofaixas são partes demarcadas nas pistas de rolamento, usadas por bicicletas, sem restrição física no pavimento e demarcadas por sinalização horizontal.

Art. 61 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. 62 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.

SUBSEÇÃO VII

DOS CORREDORES EXCLUSIVOS

Art. 63 Para garantir a fluidez do transporte coletivo, o Poder Público Municipal poderá desenvolver projeto de implantação de pistas de rolamento ou faixas de trânsito exclusivas nas vias arteriais do município, ou naquelas que impliquem conexão entre centralidades urbanas e pontos de interesse específico.

Parágrafo único. Os corredores exclusivos do transporte coletivo deverão prever espaços laterais para a instalação de mobiliário urbano compatível com o serviço a ser prestado, destinado ao embarque e desembarque de passageiros

Art. 64 As pistas de rolamento ou faixas de trânsito exclusivas 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.

SUBSEÇÃO VIII DOS ACOSTAMENTOS

Art. 65 Compreende-se por acostamento a faixa de serviço lateral a rodovias, sem continuidade obrigatória, destinada à parada eventual de veículos em caso de emergência.

Parágrafo único: em trechos urbanos, 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. 66 As faixas de acostamento terão gabarito padronizado conforme a composição dos usos atribuídos a 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.

§ 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 destinado à parada de ônibus em baia localizada fora da pista de rolamento.

SEÇÃO II DOS PASSEIOS PÚBLICOS

Art. 67 Os passeios públicos, configurados pelo conjunto de faixas destinadas ao deslocamento peatonal, paragem, acessos, serviços, vegetação e mobiliário urbano, devem possuir revestimento apropriado à permeabilidade no solo das águas pluviais, continuidade longitudinal ao fluxo peatonal e acessibilidade universal.

Art. 68 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 9050/2004 – 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. 69 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.

§ 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. 70 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 a tal prática.

Art. 71 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 conserva preferência.

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

Art. 72 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 - ter instalado piso podotátil nos passeios, conforme Normas Técnicas pertinentes. Parágrafo único. A implantação de pavimentação totalmente permeável em calçadas poderá ser considerada parcialmente na taxa de impermeabilidade do terreno contíguo, de acordo com os condicionantes da Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo.

Art. 73 As calçadas terão gabarito padronizado conforme a densidade da quadra que as contém. Com larguras variáveis é desejável que tenham um mínimo de 1,00 m destinado ao passeio.

§ 1º Em calçadas com gabarito fora de padrão, serão aceitas variações máximas de até 7% (sete 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 desejável 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 ciclovias, as mesmas deverão estar separadas dos demais componentes da calçada através de separadores físicos.

Art. 74 O meio-fio ao longo das travessias de pedestres deverá ser rebaixado para favorecer o acesso de cadeirantes, portadores de necessidades especiais, carrinhos de bebê e outros, obedecendo às normas estabelecidas no NBR 9050/2004 e especificações do Anexo 04 – Referências Urbanísticas e Parâmetros de Projeto, desta Lei.

SUBSEÇÃO II

DOS ACESSOS AOS LOTES E PARAGENS

Art. 75 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 as faixas de calçada.

Art. 76 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 04 - Parâmetros Urbanísticos e de Projeto, desta Lei.

Art. 77 Os meios-fios poderão ter desnível variável em relação ao piso da pista de rolamento, não sendo superiores, em qualquer hipótese a 0,18 m (dezoito centímetros) e nunca inferior a medida suficiente para manter a sarjeta.

Art. 78 A faixa de paragem corresponde necessariamente a espaços em continuidade da calçada, não podendo da mesma diferir em pavimento ou nivelamento.

Parágrafo único. Quando houver espaços de paragem no passeio público poderá haver mobiliários, canteiros e elementos de sinalização vertical e semafórica que correspondam justificadamente às atividades correspondentes.

Art. 79 O gabarito das faixas de paragem ficará entre 0,70 m (setenta centímetros) e 1,60 m (um metro e sessenta centímetros), em nível

com a calçada contígua.

§ 1º. Quando não houver previsão de faixa de paragem no gabarito do passeio público, o estabelecimento em construção poderá recuar pelo padrão de gabarito, destinando o mesmo a faixa de paragem.

§ 2º. Em edificações construídas no alinhamento, em cujo passeio público contíguo, exista previsão de faixa de paragem, 1/3 (um terço) desta faixa poderá ser destinada a instalação de vitrines, móveis ou fixas, desde que suspensas do solo da calçada por mais de 0,30 m (trinta centímetros).

SUBSEÇÃO III

DOS CANTEIROS E FAIXAS DE SERVIÇO

Art. 80 A localização de canteiros nos passeios públicos estará condicionada a composição padrão proposta para a via pelo departamento competente da Prefeitura Municipal, sempre em continuidade as faixas de serviço ou de paradas e mantendo o seu gabarito.

§ 1º. Poderá ser empregada vegetação nos canteiros, mantendo-se a permeabilidade visual por entre ela, em uma altura não inferior a 1,0 m (um metro) e não inferior a 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros).

§ 2º. Os canteiros são áreas exclusivas para o paisagismo, não competindo outros usos e instalações no trecho.

§ 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.

Art. 81 As faixas de serviço são obrigatórias na composição dos passeios públicos, 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;
- 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 caixa de rua ou pelas calçadas, quando nestas condições não impliquem prejuízo do uso adequado nas faixas sobrepostas.

Art. 82 A Secretaria de Obras e Serviços Urbanos 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. 83 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 e paragens ou em locais planejados para tal.

Parágrafo único. Todo o mobiliário urbano deverá seguir o padrão

instituído pela Prefeitura Municipal, com as seguintes características:

- a) manter permeabilidade visual por entre si, não sendo admissível o uso de painéis opacos;
- b) ser instalado com material resistente, seguro ao uso e ao vandalismo e de fácil manutenção;
- c) ser devidamente identificado por meio de cor, padrão ou logomarca, caracterizando-o como patrimônio comunitário.

Art. 84 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 ponto de táxi e similares.

Art. 85 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, e mediante contrapartida de divulgação de campanhas públicas e institucionais.

Parágrafo único. As concessões acima descritas serão objeto de processo licitatório, em cujo edital serão considerados:

- a) a paridade de distribuição dos mobiliários pela cidade, a partir da composição de lotes de aparelhos com maior e menor potencial publicitário;
- b) a garantia de manutenção dos mobiliários; e
- c) a adoção dos mesmos como patrimônio público a partir de sua

instalação.

Art. 86 A instalação de elementos do mobiliário urbano da modalidade de usufruto indireto será concedida para exploração por processo licitatório.

§ 1º. Não serão admitidas concessões a título precário.

§ 2º. Não será admitido a transferência da concessão a terceiros, salvo expressa e prévia anuência do Poder Público.

CAPÍTULO II

DA HIERARQUIA DAS VIAS

Art. 87 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. De acordo com Código de Trânsito Brasileiro - CTB (Lei nº 9.503/1997) as vias são categorizadas da seguinte forma:

a) Vias de Trânsito Rápido: são aquelas caracterizadas por acessos especiais com trânsito livre, que não permitem acessibilidade direta a lotes lindeiros e sem intersecções veiculares e transposição peatonal em nível;

b) Vias Arteriais: são aquelas caracterizadas por intersecção em nível, sem acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando a ligação entre as regiões da cidade;

c) Vias Coletoras: aquelas destinadas a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade;

d) Vias Locais: aquelas caracterizadas por intersecções em nível não semaforizadas, destinadas apenas ao acesso local ou áreas restritas.

e) Vias e áreas de pedestres: vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres;

§ 2º. Para efeito do Plano de Mobilidade a hierarquização viária de Cotia é categorizada da seguinte forma:

- a) Vias de Trânsito Rápido;
- b) Vias arteriais;
- c) Vias coletoras;
- d) Vias locais;
- e) Estradas municipais;
- f) Vias especiais;
- g) Vias parque;
- h) Vias para a circulação de pedestres.

§ 3º. 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) Uso e ocupação do solo lindeiro;
- e) Características operacionais;
- f) Características físicas desejáveis.

§ 4º. Os conceitos e diretrizes estabelecidos para cada categoria de via estão descritos no quadro do Anexo 02 – Hierarquização Viária, desta Lei;

§ 5º. As vias que compõem a malha viária do Município de Cotia, estão listadas por categoria no Anexo 03 desta Lei;

§ 6º As Vias Vicinais ou Estradas Rurais entram na categoria a ser hierarquizada, compreendendo a parte rural das estradas municipais, normalmente em continuação de vias arteriais da malha viária urbana.

SEÇÃO I

DAS VIAS DE TRÂNSITO RÁPIDO

Art. 88 As Vias de Trânsito Rápido são compostas basicamente por pista dupla e acostamentos, buscando sempre o atendimento às necessidades de comunidades lindeiras através de faixas de aceleração e desaceleração e transposições em desnível, obedecendo aos parâmetros operacionais e físicos estabelecidos para a categoria no Anexo 02 - Hierarquização Viária, da presente Lei.

Art. 89 As rodovias de pista dupla que atravessam os limites territoriais do Município de Cotia são consideradas Vias de Trânsito Rápido.

Parágrafo único. As rodovias de pista dupla são, de acordo com o Departamento de Rodagem do Estado de São Paulo, classificadas como Classe 0 ou Classe IA e apresentam as características operacionais e físicas condizentes com Vias de Trânsito Rápido;

Art. 90 As rodovias que atravessam os limites territoriais do Município de Cotia e têm pista simples não são consideradas Vias de Trânsito Rápido por não apresentarem as características relacionadas à categoria.

§ 1º. Em trechos urbanos, essas rodovias terão afastamento frontal definido pelo uso e atividade da edificação contígua, acrescido ao recuo legal exigido pelo órgão público responsável por seu gerenciamento e fiscalização;

§ 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.

Art. 91 Nos trechos urbanizados, as Vias de Trânsito Rápido deverão respeitar uma faixa de domínio total de 38,00m (trinta e oito metros), 19,00 m (dezenove metros) para cada lado a partir do eixo da pista.

§ 1º. As Vias de Trânsito Rápido deverão ser ladeadas por vias marginais, com característica de arterial, formando corredores de distribuição e acesso a vias coletoras e equipamentos de interesse da própria via de trânsito rápido.

§ 2º. As marginais não possuirão faixa de estacionamento público, nem acessos específicos para estacionamento direto em recuos, precisando de faixa exclusiva de desaceleração para o acesso de veículos aos terrenos lindeiros, desde que não interfira no passeio público.

Art. 92 Os gabaritos definidos pelos órgãos diretivos das vias servirão de indicativo para os projetos de intervenção de faixas marginais e mobiliários.

Parágrafo único. Quando da criação de Via de Trânsito Rápido municipal, a faixa de domínio da mesma deverá ser demarcada, independente de definição de gabarito ou projeto da mesma, com características operacionais e físicas estabelecidas para a categoria no Anexo 02 - Hierarquização Viária, da presente Lei.

Art. 93 A composição padrão de gabarito mínimo das Vias de Trânsito Rápido de caráter municipal será de 18,00 m (dezoito metros), para pistas de rolamento e elemento separador, com acréscimo de recuo frontal obrigatório de 10,00 metros (dez metros), além de outras exigências passíveis, definidos pelo uso e atividade das edificações contíguas.

SEÇÃO II

DAS VIAS ARTERIAIS

Art. 94 As Vias Arteriais estão definidas no Anexo 02 desta Lei - Hierarquização Viária, e compreendem:

- a) vias que ligam Cotia à outros municípios e às rodovias de acesso; e
- b) vias que ligam os bairros e distritos com a Área Central do Município.

Art. 95 Os elementos de composição das Vias Arteriais serão basicamente:

I - para a pista de rolamento em pista simples ou dupla

- a) duas ou mais faixas de trânsito por sentido;
- b) a eventualidade de uma faixa de corredor exclusivo para ônibus por sentido
- c) a eventualidade de ciclofaixa por sentido.

II - para as calçadas:

- a) uma faixa de serviço com gabarito para uso em mobiliários de porte, como paradas de ônibus e bancas;
- b) passeio com no mínimo 1,20m (um metro e vinte centímetros);
- c) a eventualidade de uma ciclovia unidirecional ou bidirecional em apenas uma das calçadas da via;
- d) faixa de acesso e paragem, mesmo em zonas com recuo de jardim; e
- e) trechos em canteiro arborizados, no intervalo dos mobiliários de serviços e nas faixas de acesso e paradas, quando na intermitência destes.

III - para o elemento separador das pistas de rolamento em vias de pista dupla, podendo ser adotado um dos tipos por trecho:

- a) canteiro central de no mínimo 1,0 m (um metro), podendo, conforme a largura, receber vegetação e/ou ciclovia bidirecional e/ou paradas de transporte coletivo;
- b) canteiro central de, no mínimo, 1,50m nas travessias de pedestres;
- c) somente por marcação viária adequada à situação, conforme normas de sinalização vigentes;
- d) dispositivo de proteção contínua em trechos em que as condições de segurança assim o exigirem.

Art. 96 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.

Art. 97 A composição padrão de gabarito mínimo das Vias Arteriais será de 25,00 m (vinte e cinco metros), incidindo recuo frontal obrigatório de mais 5,00 m (cinco metros), além de outras exigências passíveis, definidos pelo uso e atividade das edificações contíguas.

Parágrafo único. Não incidirá acréscimo do recuo frontal às vias arteriais, quando o uso da edificação em questão for comercial ou de serviços e a unidade autônoma possuir conexão direta com o logradouro público, respeitando-se de qualquer maneira o afastamento de 12,50 m (doze metros e cinquenta centímetros) do eixo da via.

SEÇÃO III

DAS VIAS COLETORAS

Art. 98 As Vias Coletoras estão definidas no Anexo 02 desta Lei - Hierarquização Viária, e compreendem:

- a) Vias que são as principais ligações entre as vias arteriais e vias locais;
- b) Vias que ligam os bairros com as vias arteriais;
- c) Vias que ligam os bairros que são próximos.

Art. 99 Os elementos de composição das Vias Coletoras serão basicamente:

I - para a pista de rolamento:

- a) uma faixa de trânsito por sentido;
- b) uma faixa de estacionamento por sentido, com possibilidade de uso em paradas de ônibus; e
- c) a eventualidade de uma ciclofaixa bidirecional.

II - para as calçadas:

- a) uma faixa de serviço com possibilidade de uso para mobiliários de porte, como paradas de ônibus e bancas;
- b) uma faixa de passeio com no mínimo 1,20 m (um metro e vinte centímetros);
- c) faixa de acesso e paragem, quando em zonas comerciais; e
- d) trechos em canteiro arborizados, no intervalo dos mobiliários de serviços e nas faixas de acesso e paradas, quando na intermitência destes.

Parágrafo único. Se a via coletora constituir arranjo em avenida, definida pelo canteiro central, o mesmo deverá seguir o estabelecido no Art. 95º/III, para as vias arteriais com pista dupla.

Art. 100 Caso o sistema de viação requerer o uso de faixa exclusiva de rolamento para ônibus em Via Coletora, o projeto deverá considerar o impacto causado nas atividades locais, mitigando a sua implantação.

Art. 101 A composição padrão de gabarito mínimo das Vias Coletoras será de 15,00 m (quinze metros), incidindo recuo frontal obrigatório de mais 5,00 metros (cinco metros), além de outras exigências passíveis, definidos pelo uso e atividade das edificações contíguas.

Parágrafo único. Não incidirá acréscimo do recuo frontal às vias coletoras, quando o uso da edificação em questão for comercial ou de serviços e a unidade autônoma possuir conexão direta com o logradouro público, respeitando-se de qualquer maneira o afastamento de 7,50 m (sete metros e cinquenta centímetros) do eixo da via.

SEÇÃO IV **DAS VIAS LOCAIS**

Art. 102 Todas as vias da cidade, urbanas ou rurais, não hierarquizadas como Rápidas, Arteriais, Coletoras, Estradas, Especiais ou Vias Parque, serão consideradas Vias Locais, salvo especificidade atribuída em projeto.

Art. 103 Os elementos de composição das Vias Locais serão basicamente:

I - para pista de rolamento:

- a) uma ou duas faixas de trânsito por sentido;
- b) uma faixa de estacionamento por sentido: e

c) a possibilidade de ciclofaixa quando necessárias ao complemento do sistema cicloviário municipal.

II - para as calçadas:

a) uma faixa de serviço com possibilidade de uso para mobiliários simples, como lixeiras, telefones públicos e sinalização viária;

b) uma faixa de passeio com no mínimo 1,20 m (um metro e vinte centímetros);

c) trechos em canteiro arborizados, no intervalo dos mobiliários de serviços.

Parágrafo único. Nas Vias Locais deverá ser priorizada a implantação de canteiros arborizados e sombreados sem, no entanto, interferir na permeabilidade visual, resguardando fator de segurança aos transeuntes.

Art. 104 A composição padrão de gabarito mínimo das Vias Locais será de 12,00 m (doze metros), incidindo recuo frontal obrigatório de mais 5,00 metros (cinco metros), além de outras exigências passíveis, definidos pelo uso e atividade das edificações contíguas.

Parágrafo único. Não incidirá acréscimo do recuo frontal às Vias Locais, quando a unidade autônoma possuir conexão direta com o logradouro público, respeitando-se de qualquer maneira o afastamento de 6,00 m (seis metros) do eixo da via.

SEÇÃO V

DAS ESTRADAS MUNICIPAIS

Art. 105 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 de acesso interno às áreas rurais;
- c) vias de acesso aos lotes rurais.

§ 1º. Sobre as Estradas Municipais incidirá uma faixa de domínio total de 40,00 m (quarenta metros), 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 hierarquização 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 da mesma, podendo relevar mobiliário e acessos em trecho a eventuais desapropriações pontuais.

Art. 106 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.

Art. 107 A composição padrão de gabarito mínimo das Estradas Municipais será de 20,00 m (vinte metros), incidindo recuo frontal obrigatório de 10,00 metros (dez metros), além de outras exigências passíveis, definidos pelo uso e atividade das edificações contíguas.

Art. 108 A identificação das Estradas Municipais se dará em conformidade com a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973 - Plano Nacional de Viação.

SEÇÃO VI

DAS VIAS ESPECIAIS

Art. 109 As Vias Especiais estão definidas no Anexo 02 - Hierarquização Viária desta Lei e compreendem vias destinadas ao uso sustentável com controle de uso e ocupação do solo lindeiro.

§ 1º. Sobre as Vias Especiais incidirá gabarito total de 22,00 m (vinte e dois metros), 11,00 m (onze metros) para cada lado a partir do eixo da pista, e gabarito mínimo de 12,00 m (doze metros), incidindo recuo frontal obrigatório de mais 5,00 metros (cinco metros), além de outras exigências passíveis, definidos pelo uso e atividade das edificações contíguas.

§ 2º. Os projetos de composição destas vias obedecerão aos conceitos e diretrizes estabelecidos no Anexo 02 - Hierarquização Viária quanto ao tipo de tráfego permitido, controle de expansão urbana e pavimentação especial.

Art. 110 Os elementos de composição das Vias Especiais serão basicamente:

I - para pista de rolamento:

- a) uma ou duas faixas de trânsito por sentido;
- b) proibição de estacionamento;
- c) a possibilidade de ciclofaixa quando necessárias ao complemento do sistema cicloviário municipal;

II - para as calçadas:

- a) uma faixa de serviço com possibilidade de uso para mobiliários simples, como lixeiras, telefones públicos e sinalização viária;
- b) uma faixa de passeio com no mínimo 1,20 m (um metro e vinte centímetros);
- c) a possibilidade de ciclovia se o espaço assim o permitir.

Parágrafo único. Nas Vias Especiais deverá ser considerada a possibilidade de circulação de linhas de ônibus, com o atendimento de paradas de ônibus recuadas da pista de rolamento, podendo relevar a implantação de abrigos e outros tipos de mobiliário com eventuais desapropriações pontuais.

SEÇÃO VII DAS VIAS PARQUE

Art. 111 As Vias Parque estão definidas no Anexo 02 - Hierarquização Viária da presente Lei e compreendem vias destinadas a conservação de áreas naturais em seu entorno, onde será permitido apenas o acesso às áreas restritas com atrativo natural e potencial turístico e ecológico.

§ 1º. Os projetos de composição destas vias obedecerão aos conceitos e diretrizes estabelecidos no Anexo 02 - Hierarquização Viária quanto às restrições à circulação e características operacionais e físicas.

§ 2º. Nas Vias Parque é permitida a circulação de veículos de pequeno porte apenas em pequeno trecho de acesso à área restrita. Na continuação do percurso só será permitida a circulação de pedestres e ciclistas.

§ 3º. Nos trechos de acesso poderão ser implantadas áreas de estacionamento de veículos e edificações de apoio, condizentes com o caráter turístico da Via Parque.

Art. 112 Os elementos de composição das Vias Parque serão basicamente:

I - para o trecho com permissão de circulação de veículos:

a) uma faixa de trânsito por sentido, cujo pavimento permita a total permeabilidade;

- b) proibição de estacionamento;
- c) ciclofaixa bidirecional ou ciclofaixa monodirecional por sentido;
- d) uma faixa de acostamento por sentido, com um mínimo de 1,30m.

quando necessárias ao complemento do sistema ciclovitário municipal;

II - para o trecho sem permissão de circulação de veículos:

- a) uma faixa para a circulação de pedestres de 3,00m (três metros);
- b) uma faixa de 3,00m (três metros) para ciclofaixa bidirecional;
- c) uma faixa por sentido, de 1,20 m (um metro e vinte centímetros)

para implantação de mobiliários simples, como lixeiras, telefones públicos, bancos, paraciclos e sinalização viária especial;

SEÇÃO VIII

DAS VIAS PARA CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES

Art. 113 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. 114 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 9050/2004.

CAPÍTULO III DOS CONDICIONANTES DAS VIAS

SEÇÃO I DOS GABARITOS DAS VIAS

Art. 115 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 por levantamento em contagem de tráfego.

Parágrafo único. Identificada a hierarquia de uma determinada via, o projeto de seu gabarito total será efetuado considerando-se:

- a) o gabarito total e a soma das extensões existentes dos componentes da via;
- b) os recuos necessários a composição do padrão básico da via;
- c) as demandas por serviços e fluxos do greide;
- d) a contagem de tráfego por modalidade nas faixas de trânsito; e
- e) as necessidades pontuais de transposição, acessos, equipamentos públicos e mobiliário urbano.

Art. 116 Cada via urbana será projetada na medida das condições de sua implantação total, avaliando-se a possibilidade de instalações parciais ou precárias, mas que objetivem o gabarito pleno, sem modificações e em atendimento as demandas previstas para a sua hierarquia e zona.

Parágrafo único. Projetos de parcelamento do solo, contíguos ou não a malha urbana, deverão adequar os seus projetos urbanos às condições mínimas dos gabaritos das vias, reservando à Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito - SETTRANS, a resolução final sobre a hierarquia de suas vias.

SEÇÃO II DOS RECUOS FRONTAIS

Art. 117 Os recuos frontais das edificações em relação as suas testadas com o logradouro público atenderão aos seguintes dimensionamentos:

I - A partir da diferença entre o gabarito mínimo e o gabarito básico previstos para a classe de via, indicados no Capítulo II - Da Hierarquia Viária, da presente Lei.

II - A partir do uso da edificação em sua testada;

III - A partir de um prisma perpendicular ao alinhamento, com 70° (setenta graus) de inclinação no eixo da via, incidindo sobre o recuo da altura máxima da edificação.

Parágrafo único. Será admissível o recuo livre até o limite do gabarito mínimo, somente em atividades de comércio e serviços, exclusivamente nas vias Arteriais e Coletoras e para o pavimento térreo e seu imediato superior, desde que em atividade correlata.

Art. 118 Os recuos obrigatórios sobre a testada dos terrenos serão aferidos para cada via ou segmento, a partir de sua classificação, do projeto de alargamento e do gabarito básico instituído.

Parágrafo único. Inexistindo projeto que recomponha o padrão de

gabarito da via em questão, as edificações deverão atender excepcionalmente o recuo instituído pelo gabarito básico da via.

CAPÍTULO IV

DA IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE VIAÇÃO

Art. 119 Novos parcelamentos do solo, desmembramentos 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

§ 3º. 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. 120 O greide das vias projetadas em novos parcelamentos do solo, desmembramentos 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 superiores a 20% (vinte por cento).

§ 1º. O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às Normas Técnicas respectivas, bem como o previsto na presente Lei.

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

Art. 121 A implantação das vias do loteamento ou parcelamento atenderá prioritariamente as instâncias coletivas, não cabendo ao promotor do mesmo, argumentos relativos ao aproveitamento técnico da área em detrimento do interesse público.

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. 122 O Sistema Municipal de Trânsito será gerido e fiscalizado pela Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito - SETTRANS e 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 Municipal de Transportes e Trânsito 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) e normas legais e regulamentares em vigor.

Art. 123 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.

Art. 124 A Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito fiscalizará o Sistema Municipal de Trânsito podendo contar com o auxílio da Guarda Civil Municipal de Cotia e da Polícia Militar do Estado de São Paulo mediante convênio.

TÍTULO V

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 125 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.

Art. 126 Esta Lei Complementar deverá ser revista pelo menos a cada 10 (dez) anos, por iniciativa do Poder Público.

Art. 127 O Poder Público Municipal promoverá ampla divulgação, impressa ou eletrônica, desta Lei.

Art. 128 A transgressão do exposto nesta Lei caracterizará infração e enquadramento no ordenamento jurídico pertinente.

Art. 129 As despesas decorrentes do cumprimento desta Lei correrão a conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 130 Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Lei Complementar nº 113, de 18 de dezembro de 2009 e os artigos 38, 39, 40, 41 e 42 da Lei Complementar nº 95 de 24 de junho de 2008.