LEI COMPLEMENTAR Nº 1.144

de 30 de abril de 2015.

(Projeto de Lei Complementar nº. 01/2015)

"Institui o Plano Diretor de Mobilidade Urbana, define objetivo, políticas, visão estratégica e instrumentos técnicos para o desenvolvimento municipal e dá outras providências".

JOÃO CURY NETO, Prefeito Municipal de Botucatu, no uso de suas atribuições legais, faz saber que a Câmara Municipal aprovou e ele sanciona e promulga a seguinte Lei Complementar:

CAPÍTULO I
DA CONCEITUAÇÃO, PRINCÍPIOS E OBJETIVOS GERAIS.

Art. 1º Esta lei institui o Plano Diretor de Mobilidade Urbana - PDMU do Município de Botucatu e tem por finalidade estabelecer o direito de ir e vir a toda população e o escoamento de toda a produção urbana e rural com a relação ideal custo-benefício social e ambiental, por meio da:
I – descentralização dos usos e das atividades no espaço municipal e expansão urbana visando à redução da necessidade de deslocamento;
II - integração regional e municipal dos transportes e do sistema viário.

Art. 2º O PDMU é instrumento global e estratégico da política de mobilidade, determinante para todos os agentes públicos e privados que atuam no Município.
§ 1º O PDMU é parte integrante do processo de planejamento municipal, devendo o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, o Código de Obras e o Código de Posturas incorporarem as diretrizes e as prioridades nele contidas.
§ 2º O PDMU deverá observar os seguintes instrumentos:
I - planos nacionais, estaduais e regionais de ordenação do território e de mobilidade urbana;
II - diretrizes de planejamento dentro do Perímetro Urbano e expansões.

Art. 3º O PDMU abrange a totalidade do território do Município, definindo:
I - a política de mobilidade urbana do Município;
II – a hierarquização do sistema viário do Município;
III - as políticas públicas de transporte e circulação do Município;
IV – os Planos, Obras e Ações Estratégicas;
V – a adequação do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano;
VI - a gestão do sistema de Planejamento de Mobilidade Urbana.

Art. 4º Entende-se por Sistema de Planejamento e Gestão o conjunto de órgãos, normas, recursos humanos e técnicos objetivando a coordenação das ações dos setores público e privado, e da sociedade em geral, a integração entre os diversos programas setoriais e a dinamização e modernização da ação governamental.

LEI COMPLEMENTAR Nº 1.144
de 30 de abril de 2015.

(Projeto de Lei Complementar nº. 01/2015)

Art. 5º O PDMU parte da realidade do Município e tem como prazos:
I - 2015 para o desenvolvimento das ações estratégicas previstas e proposição de ações;
II - 2030 para o cumprimento das diretrizes propostas.

Art. 6º Este PDMU rege-se pelos seguintes princípios:
I - inclusão social, compreendida como garantia de acesso a bens, serviços e políticas de mobilidade qualificada a todos os munícipes;
II - direito ao transporte eficiente e de qualidade, ao sistema viário qualificado e integrado, à circulação segura e confortável nos diversos modos de transporte e deslocamento e ao acesso aos serviços públicos;
III - respeito às funções sociais da Cidade e à função social da propriedade, nos termos da Constituição Federal e do Estatuto da Cidade;
IV - participação da população nos processos de decisão e planejamento, através de uma gestão democrática; e
V - a integração das ações públicas e privadas através de programas e projetos de atuação;

Art. 7º É objetivo da Política de Mobilidade Urbana ordenar o pleno desenvolvimento da circulação e da mobilidade urbana, através da distribuição socialmente justa, equilibrado e diversificado dos meios de circulação e de transporte em seu território, de forma a assegurar o bem-estar equânime de seus habitantes mediante:
I - a consolidação do Município como centro regional, sede de atividades produtivas e geradoras de emprego e renda, centro turístico e de lazer;
II – o incentivo ao direito à infraestrutura urbana de circulação, transporte e serviços e equipamento públicos de mobilidade urbana;
III - a utilização racional dos meios de transporte de modo a garantir uma cidade sustentável, social, econômica e ambientalmente, para a presente e futuras gerações;
IV - a gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de mobilidade urbana;
V - a cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de mobilidade urbana, em atendimento ao interesse social;
VI - o planejamento do desenvolvimento da Cidade, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município de modo a evitar e corrigir as distorções de circulação e seus efeitos negativos sobre o ambiente construído e natural;
VII - a ordenação e controle do uso do solo, de forma a combater e evitar:
a) a proximidade ou conflitos entre usos existentes e propostos e meios de deslocamento e de transporte;
b) o parcelamento do solo, a edificação ou o uso excessivo ou inadequado em relação à infraestrutura de mobilidade urbana;
c) a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como pólos geradores de tráfego sem a previsão da infraestrutura correspondente;
d) a deterioração das áreas urbanizadas e os conflitos entre usos e a função das vias que lhes dão acesso;

LEI COMPLEMENTAR Nº 1.144
de 30 de abril de 2015.

(Projeto de Lei Complementar nº. 01/2015)

VIII - a integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, tendo em vista o desenvolvimento socioeconômico do Município e do território sob sua área de influência;
IX - a adequação dos instrumentos de política econômica, tributária e financeira e dos gastos públicos aos objetivos da mobilidade urbana, de modo a privilegiar os investimentos geradores de bem-estar geral e a fruição dos bens pelos diferentes segmentos sociais; e
X - a proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico, arqueológico e urbanístico.

CAPÍTULO II
DA INTEGRAÇÃO REGIONAL

Art. 8º espeitado o princípio da autonomia municipal, o PDMU assegurará o pleno funcionamento da integração regional entre os Municípios próximos a Botucatu, no que tange às funções públicas objeto de gestão comum, especialmente transporte público e sistema viário regional.

Art. 9º Constituem-se funções públicas objeto de gestão comum:
I – transporte público e sistema viário regional;
II – turismo;
III – planejamento do uso de ocupação do solo, observados os princípios da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade;
IV – informações regionais e cartografia.

Art. 10. Constituem-se em Elementos Estruturadores da Região de Botucatu os eixos do arcabouço da região, os quais, com suas características diferenciadas, permitem alcançar progressivamente maior integração entre os municípios, entre o tecido urbano e o sítio natural, melhor coesão e fluidez entre suas partes, bem como maior equilíbrio entre as áreas construídas e os espaços abertos, compreendendo:
I – a Rede Viária Estrutural, constituída pelas vias que estabelecem as principais ligações entre as diversas partes do Município e entre este e os demais municípios e estados;
II - a Rede Estrutural de Eixos e Pólos de Centralidades, constituída pelos centros principais e pelos centros e eixos de comércio e serviços consolidados ou em consolidação, e pelos grandes equipamentos urbanos, tais como parques, terminais, hospitais, universidades e por novas centralidades a serem criadas;
III - os Equipamentos Sociais, que constituem o conjunto de instalações regionais destinadas a assegurar o bem-estar da população mediante a prestação de serviços públicos de saúde, educação, cultura, lazer, abastecimento, segurança, transporte e comunicação;
IV – os parques, reservas e unidades de preservação, que constituem o conjunto dos espaços naturais, de propriedade pública ou privada, necessários à manutenção da qualidade ambiental e ao desenvolvimento sustentável do Município e da região.

LEI COMPLEMENTAR Nº 1.144
de 30 de abril de 2015.

(Projeto de Lei Complementar nº. 01/2015)

Art. 11. A implantação de qualquer projeto, público ou privado, deverá, na respectiva área, considerar a implantação dos elementos estruturadores e integradores envolvidos, bem como obedecer às disposições e parâmetros urbanísticos estabelecidos nesta lei e na legislação complementar de uso, parcelamento e ocupação do solo.

Art.12. Será estimulada a geração de novas centralidades pela implantação contígua, de agências e repartições das Prefeituras, escolas públicas, pontos de embarque, praças e passeios públicos, equipamentos de serviços públicos, como elementos catalisadores do comércio e serviços privados.

CAPÍTULO III
PLANOS E AÇÕES ESTRATÉGICOS DE MOBILIDADE URBANA

Art. 13. A Estratégia de Mobilidade Urbana tem como objetivo qualificar a circulação e o transporte urbano, proporcionando os deslocamentos na cidade e atendendo às distintas necessidades da população, através da capacitação da malha viária, de circulação de pedestres, dos sistemas de transporte coletivo e de cargas.
Parágrafo único. Compreende a hierarquização de vias, com vistas a otimizar o desempenho do sistema de transporte urbano, integradas com ciclovias e ciclofaixas, e incentivar estacionamentos no interior dos lotes destinados a substituir os estacionamentos em logradouros públicos.

SEÇÃO I
DA HIERARQUIA VIÁRIA

Art. 14. O Sistema Viário é o conjunto de vias do Município, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional, formado basicamente por:
I – Rodovias: São consideradas integrantes da Rede Viária Estrutural, independentemente de suas características físicas, sendo utilizadas como ligação da cidade com os demais municípios da Região de Botucatu e com os demais municípios e estados da Federação, sendo a segurança e fluidez do tráfego condicionantes prioritárias da disciplina do uso e ocupação do solo das propriedades lindeiras e classificam-se em:
a) Rodovias Federais, Estaduais e Municipais: São as vias de ligação interurbana que alimentam e complementam a malha viária local, com características de alta fluidez, baixa acessibilidade, pouca integração com o uso e ocupação do solo e próprias para os sistemas de transporte de alta capacidade e de carga, com trânsito livre.
b) Estradas vicinais: São as vias, situadas na Zona Rural, onde circula a produção primária e integram as localidades de ocupação rarefeita;
II – Vias Estruturais ou Arteriais são vias próprias para o sistema de transporte coletivo, segregado do tráfego geral e de cargas, com características de média ou alta fluidez e restrita integração com o uso e ocupação do solo;

LEI COMPLEMENTAR Nº 1.144
de 30 de abril de 2015.

(Projeto de Lei Complementar nº. 01/2015)

III – Vias Coletoras ou Secundárias: são as vias de ligação entre as vias locais e arteriais e que recebem e distribuem o tráfego, com equilíbrio entre fluidez e acessibilidade, integração com o uso e ocupação do solo, bem como transporte coletivo compartilhado com o tráfego geral e de transporte seletivo;
IV - Vias Locais: são as vias com acesso imediato aos prédios residenciais, comerciais e industriais e intensa integração com o uso e ocupação do solo, promovendo a distribuição do tráfego local, com baixa fluidez de tráfego e alta acessibilidade;
V – Vias Especiais: são as vias que por suas características diferenciadas de localização ou uso, são objeto de Projeto Especial;
VI – Ciclovias e ciclofaixas: são as vias com características geométricas e infraestrutura própria ao uso de bicicletas, com seu traçado definido no Anexo IV;
VII – Passagens de pedestres: São as vias de circulação permitida somente aos pedestres, incluindo os passeios públicos e as escadarias, com características de infraestrutura e paisagísticas próprias de espaços abertos exclusivos à circulação de pessoas.

Art. 15. Ficam instituídas as Vias Arteriais 1, 2 e 3 do anexo I - Mapa da Hierarquia Viária, que por seu papel especial no equilíbrio do urbanismo na cidade, deverão concentrar atividades de comércio e serviços e ser morfologicamente diferenciadas, tendo índices de aproveitamento e tratamento de passeios específicos ao fim.

Art. 16. Fica instituída a hierarquia do sistema viário e os gabaritos das vias, representados e relacionados nos Anexo I - Hierarquia Viária Municipal.

Parágrafo único. Os ajustes do gabarito na implantação das vias devem manter fixas as larguras especificadas, sendo as diferenças compensadas nas larguras dos passeios públicos e canteiros centrais, conforme o Anexo II – Gabaritos Viários e Perfis Transversais.

Art. 17. Caso o alargamento ou obra viária tenha interferência sobre os lotes, é passível de procedimentos de desapropriação e de transferência do direito de construir.

Art. 18. Fica instituído o seguinte enquadramento das vias de acordo com a sua hierarquia específica no Município de Botucatu:
I- Gabaritos padrão para as vias do sistema viário são os seguintes:
a) Vias Estruturais ou Principais: vias com gabarito mínimo de 30,00m (trinta metros) e declividade máxima de 6% (seis por cento) e mínima de 0,5% (meio por cento) destinadas à circulação geral;
b) Vias Coletoras ou Secundárias: vias com gabarito mínimo de 20,00m (vinte metros) e declividade máxima de 8% (oito por cento) e mínima de 0,5% (meio por cento) destinadas a distribuir os fluxos de circulação local;
c) Vias Locais: vias com gabarito mínimo de 14,00m (quatorze metros) e declividade máxima de 12% (doze por cento) e mínima de 0,5% (meio por cento) destinadas a orientar os fluxos no interior das unidades, permitir o acesso a pontos internos específicos e canalizar o tráfego para vias secundarias.

LEI COMPLEMENTAR Nº 1.144
de 30 de abril de 2015.

(Projeto de Lei Complementar nº. 01/2015)

II – No caso de divergência entre os gabaritos definidos no Anexo II prevalecerá o maior deles.

Art. 19. São consideradas vias locais aquelas não relacionadas como principais ou coletoras neste enquadramento, devendo permanecer com o mesmo gabarito de aprovação do loteamento mesmo que possuam gabaritos superiores a 14,00m (quatorze metros).

Art. 20. As vias com gabaritos inferiores a 14,00 metros definidos quando da aprovação do loteamento, mesmo não possuindo lei específica, permanecerão com os gabaritos definidos na sua aprovação.

Art. 21. Nos recuos frontais em vias Arteriais, somente será permitido vagas de estacionamento descobertas nos empreendimentos, sendo a mesma tratada como área *non aedificandi.*

Art. 22. As vias arteriais e coletoras projetadas, conforme mapas dos anexos I e II, terão seus traçados finais definidos quando da aprovação dos parcelamentos de solo a que elas pertencerem, respeitando as condições topográficas, geológicas e de cobertura vegetal.
Parágrafo único. Como forma de indução do desenvolvimento visando à redução da necessidade de deslocamento, a diversificação dos usos e atividades e a integração municipal e regional dos transportes, as áreas destinadas ao sistema viário através de lei específica de parcelamento de solo, poderão ser doadas em quantidade que atendam as diretrizes fornecidas em conformidade com o Sistema Viário do Município, observando-se:

I- estas vias deverão ser dotadas de toda infraestrutura básica e conectar-se com as redes existentes, respeitando as Normas Técnicas de Acessibilidade e a legislação ambiental vigente;
II- considera-se infraestrutura básica os equipamentos urbanos de escoamento das águas pluviais, redes de esgoto sanitário e abastecimento de água potável e de energia elétrica pública, iluminação pública e pavimentação;
III - as obras e serviços de infraestrutura urbana exigida deverão ser aprovadas pelo Poder Executivo Municipal e executadas de acordo com o cronograma físico e Termo de Compromisso;
IV - estas vias incluem-se na obrigação de doação mínima ao sistema viário de 20% (vinte por cento) da área total em loteamentos devendo , quando inferiores a este percentual , serem complementadas as doações de áreas destinadas ao sistema viário nos novos parcelamentos.

Art. 23. Deverá ser prevista uma via arterial ao longo das linhas de alta tensão que cruzam o município, interligando-as ao sistema viário.

Art. 24. A medida ou local do recuo frontal mínimo em vias locais poderão ser alterados, a critério da Secretaria Municipal de Planejamento, mediante solicitação dos interessados, desde que mantida a equivalência das áreas livres com vistas a:
I - preservação de árvores de porte, no interior dos imóveis, em especial aquelas declaradas imunes ao corte por ato do Executivo Municipal, na forma do Código Florestal, face sua localização, raridade, beleza ou condição de porta-semente;

LEI COMPLEMENTAR Nº 1.144
de 30 de abril de 2015.

(Projeto de Lei Complementar nº. 01/2015)

II - melhor adequação da obra arquitetônica ao sítio de implantação, que tenha características excepcionais relativas ao relevo, forma e estrutura geológica do solo;
III- preservação das características arquitetônicas relevantes de edificações existentes dos imóveis localizados nas imediações do Centro Histórico e aqueles limítrofes a este.

Art. 25. As vias municipais que não possuam gabaritos definidos nesta lei, serão estes definidos pela Secretaria Municipal de Planejamento, em novo enquadramento específico.

Art. 26. Integram a definição dos gabaritos das vias do sistema viário do município, o Anexo II com os logradouros já implantados no Município e seus gabaritos previstos.

SEÇÃO II
DA CIRCULAÇÃO VIÁRIA E TRANSPORTES

Art. 27. São diretrizes da política de Circulação Viária e de Transportes:
I - garantir e melhorar a circulação e o transporte urbano proporcionando deslocamentos que atendam às necessidades da população;
II - priorizar o transporte coletivo ao transporte individual;
III - tornar mais homogênea a acessibilidade em toda a área urbanizada da Cidade;
IV - adequar o sistema viário, tornando-o mais abrangente e funcional, especialmente nas áreas de urbanização incompleta, visando à sua estruturação e ligação interbairros;
V - ampliar e melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, pessoas com deficiência e crianças;
VI - garantir o abastecimento, distribuição de bens e escoamento da produção do Município, equacionando o sistema de movimentação e armazenamento de cargas, de modo a reduzir seus impactos sobre a circulação de pessoas e o meio ambiente;
VII - vincular o planejamento e a implantação da infraestrutura física de circulação e de transporte público às diretrizes de planejamento contidas no Plano Diretor;
VIII - estudar soluções para a travessia de pedestres, com segurança, nas vias expressas; e
IX - urbanizar adequadamente as vias da rede estrutural e corredores de transportes, de modo a garantir a segurança dos cidadãos e a preservação do patrimônio histórico, ambiental, cultural, paisagístico, urbanístico e arquitetônico do Município.

Art. 28. São ações estratégicas da política de Circulação Viária e de Transportes:
I - criar programa de adaptação dos logradouros para melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, pessoas com deficiências e crianças;
II - implantar gradativamente semáforos sonoros nos principais cruzamentos viários da Cidade, para a segurança da locomoção dos deficientes visuais;
III - implantar novas vias ou melhoramentos viários em áreas em que o sistema viário estrutural se apresente insuficiente, em função do transporte coletivo;

LEI COMPLEMENTAR Nº 1.144
de 30 de abril de 2015.

(Projeto de Lei Complementar nº. 01/2015)

IV - disciplinar a oferta de locais de estacionamento, em áreas públicas e privadas, de modo compatível com as propostas de uso e ocupação do solo, sistema viário e as condições ambientais, facilitando o estacionamento de veículos junto a terminais e estações de transporte público; e
V – induzir uma política para qualificar as paradas de transporte coletivo no território do Município, a Estação Rodoviária e os Terminais de Carga.

Art. 29. A estrutura geral de transporte coletivo municipal será definida a partir da delimitação dos conceitos de Zonas de Trafego – ZT´s, Rotas Articuladoras RA´s, Rotas Regionais RR´s e Terminais de integração – TA´s, listados abaixo:
I – Zonas de Trafego – ZT´s: são zonas definidas a partir de sua característica de uso e ocupação do solo e densidade demográfica;
II – Rotas Articuladoras – RA´s: são linhas estruturais de transporte coletivo que articulam os núcleos urbanos definidores do perímetro urbano definidos no Plano Diretor Municipal;
III – Rotas Locais – RL´s: são linhas locais, entendidas como Faixas Preferenciais e Exclusivas, internas às Zonas de Trafego e Rotas Articuladoras que visam integrar as diversas regiões do município;
IV – Rotas Regionais – RR´s: são linhas regionais de transporte coletivo que visam integrar o município à sua região, pelas Rodovias;
V – Terminais de Articulação/Integração – TA´s: são terminais de integração entre as Zonas de Tráfego (ZT's), Rotas Articuladoras (RA´s) e as Rotas Locais (RL´s).

Art. 30. Ficam instituídas as Zonas de Tráfego (ZT´s), delimitadas no Anexo III.

Art. 31. A criação de novas Zonas de Trafego – ZT´s, a sua divisão, o aumento de seus perímetros ou qualquer alteração na delimitação deverá ser definida a partir de estudo técnico e sujeitadas às esferas competentes de analise e orientação técnica.

Art. 32. A conexão entre os núcleos urbanos a serem citados no Plano Diretor Municipal se dará através de Rotas Articuladoras (RA´s), as quais tem intenção de articular as Rotas Locais (RL´s) integrando as Zonas de Trafego (ZT´s).

Art. 33 Cada núcleo componente do perímetro urbano municipal existente ou criado a partir das revisões sistemáticas do Plano Diretor Municipal deverá ter no mínimo um Terminal de Articulação (TA), a exceção da Zona de Tráfego a qual deverá ter no mínimo quatro (4) TA´s.

Art. 34. A localização dos Terminais de Articulação (TA´s), a definição das Rotas Locais (RL´s), e das Rotas Articuladoras (RA´s) deverão ser confirmadas a partir de estudo técnico especializado, elaborado em no máximo 05 (cinco) anos a partir do inicio da vigência desta lei.

Art. 35. As Rotas Regionais (RR´s), terão seu traçado definido a partir de estudo técnico específico elaborado em no máximo 05 (cinco) anos a partir do inicio da vigência desta lei, em concordância com governo do Estado e suas concessionárias.

LEI COMPLEMENTAR Nº 1.144
de 30 de abril de 2015.

(Projeto de Lei Complementar nº. 01/2015)

Art. 36. A estrutura geral de transporte coletivo proposta inclui a previsão de implantação de Sistema de VLT´s de acordo com os estudos dos órgãos regionais competentes e encontra-se representada no Anexo III.

SEÇÃO III
DA QUALIFICAÇÃO DA PAISAGEM URBANA

Art. 37. A Estratégia de Qualificação da Paisagem Urbana tem como objetivo a requalificação dos espaços públicos de circulação do Município através de ações que garantam a preservação dos valores culturais, históricos e paisagísticos, promovendo suas potencialidades bem como a plena utilização dos logradouros públicos com conforto e segurança e o bem-estar dos usuários da cidade.

Parágrafo único. Integra o Patrimônio Cultural, para efeito desta Lei, o conjunto de bens imóveis de valor significativo, arquitetônico e cultural - edificações isoladas ou não -, ambiências, parques urbanos e naturais, praças, sítios e paisagens, assim como manifestações culturais - tradições, práticas e referências, denominados de bens intangíveis, que conferem identidade a estes espaços.

Art. 38. São diretrizes da Política de Qualificação da Paisagem Urbana:
I – garantir o direito do cidadão à fruição da paisagem;
II – garantir a qualidade ambiental do espaço público e dos logradouros;
III – garantir a possibilidade de identificação, leitura e apreensão da paisagem urbana e de seus elementos constitutivos, públicos e privados, pelo cidadão;
IV – assegurar o equilíbrio visual entre os diversos elementos que compõem a paisagem urbana;
V – favorecer a preservação do patrimônio cultural e ambiental urbano;
VI – disciplinar o uso do espaço público pelo setor privado, em caráter excepcional, subordinando-o a projeto urbanístico previamente estabelecido, segundo parâmetros legais expressamente discriminados em lei;
VII - disciplinar o ordenamento dos elementos componentes da paisagem urbana, assegurando o equilíbrio visual entre os diversos elementos que o compõem, favorecendo a preservação do patrimônio cultural e ambiental urbano e garantindo ao cidadão a possibilidade de identificação, leitura e apreensão da paisagem e de seus elementos constitutivos, públicos e privados.

Art. 39. São ações estratégicas da Política de Paisagem Urbana:
I – criar novos padrões, mais restritivos, de comunicação institucional, informativa ou indicativa;
II – estabelecer parâmetros de dimensões, posicionamento, quantidade e interferência mais adequados à sinalização de trânsito, aos elementos construídos e à vegetação, considerando a capacidade de suporte da região;
III – estabelecer normas e diretrizes para implantação dos elementos componentes da paisagem urbana nos eixos viários estruturais estabelecidos neste Plano;
IV – reurbanizar e requalificar avenidas, vias expressas e corredores de ônibus;
V – desenvolver e consolidar um sistema de Corredores de Centralidade com a dinamização de serviços, cultura e infraestrutura;

LEI COMPLEMENTAR Nº 1.144
de 30 de abril de 2015.

(Projeto de Lei Complementar nº. 01/2015)

VI – melhorar a qualidade e eficácia dos elementos de identificação dos logradouros e a orientação para sua acessibilidade por veículos e pedestres;
VII – implantar mobiliário urbano de qualidade em toda a Cidade;
VIII – estabelecer parâmetros de dimensões, posicionamento, quantidade e interferência mais adequados à arborização urbana, considerando o dimensionamento dos passeios, o caráter da via, a compatibilização com as redes de infraestrutura.

SEÇÃO IV
DA INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS PÚBLICOS VINCULADOS AO SISTEMA VIÁRIO

Art. 40. São diretrizes da política de Infraestrutura e Serviços de Mobilidade Urbana:
I – racionalizar a ocupação e a utilização da infraestrutura junto ao sistema viário instalado e por instalar;
II – assegurar a equidade na distribuição territorial dos serviços e a garantia da universalização do acesso à infraestrutura urbana e aos serviços de utilidade pública;
III – estimular o investimento em infraestrutura;
IV – implantar e manter o Sistema de Informações Integrado de Infraestrutura Urbana;
V – coordenar o cadastramento das redes de água, esgoto, telefone, energia elétrica, cabos e demais redes que utilizam o subsolo, mantendo banco de dados atualizado sobre as mesmas com vistas a qualificar as ações e projetos viários e de mobilidade urbana.

Art. 41. São ações estratégicas da política de infraestrutura e serviços de utilidade pública:
I – implantar, por meio de acervos técnicos, equipamentos de infraestrutura de serviços públicos ou privados nas vias públicas, incluídos seus subsolo e espaço aéreo, priorizando as vias de maior concentração de redes de infraestrutura;
II – racionalizar a ocupação e a utilização da infraestrutura instalada e por instalar, garantindo o compartilhamento e evitando a duplicação de equipamentos;
III – instalar e manter os equipamentos de infraestrutura e os serviços de utilidade pública, garantindo o menor incômodo possível aos moradores e usuários do local, bem como exigindo a reparação das vias, calçadas e logradouros públicos; e
IV – Implantar os Terminais de Articulação Urbana (TA´s), citado no artigo Art. 33.

SEÇÃO V
DA PAVIMENTAÇÃO

Art. 42. São diretrizes dos Programas de Pavimentação:
I - garantir acessibilidade universal, segurança, conforto, beleza e durabilidade aos logradouros, incluindo vias e passeios públicos;
II - ampliar a capacidade de absorção pluvial das áreas pavimentadas;
III- adotar nos programas de sinalização de pavimentação para deficientes visuais.

LEI COMPLEMENTAR Nº 1.144
de 30 de abril de 2015.

(Projeto de Lei Complementar nº. 01/2015)

Art. 43. São ações estratégicas dos Programas de Pavimentação:

I - desenvolver programas de pavimentação para as Zonas Especiais de Interesse Social;
II - relacionar o tipo de pavimentação a ser utilizada com os tipos de vias classificadas no Anexo I, desta Lei;
III - criar mecanismos legais para que os passeios e as áreas externas pavimentadas implantem pisos antiderrapantes;
IV - adotar nos programas de pavimentação de vias locais pisos que permitam a drenagem das águas pluviais para o solo;
V - adotar nos programas de pavimentação visando a implementação de sinalizadores para deficientes visuais.

SEÇÃO VI
DOS ESTACIONAMENTOS

Art. 44. Garagens e estacionamentos são as edificações e áreas cobertas ou descobertas destinadas à guarda de veículos.
Parágrafo único. Garagens e estacionamentos comerciais são construções destinadas predominantemente à prestação de serviços de guarda de veículos.

Art. 45. É obrigatória a previsão de local interno no terreno destinado à guarda de veículos, nas proporções estabelecidas pela lei de Usos e Ocupação do Solo.

SEÇÃO VII
DA ACESSIBILIDADE

Art. 46. São diretrizes da Acessibilidade:
I - utilização dos padrões e normas de acessibilidade arquitetônica, urbanística e comunicacional, bem como dos princípios do Desenho Universal, como parâmetros fundamentais para o planejamento, implementação e fiscalização de projetos municipais nas áreas de engenharia, arquitetura, urbanismo, transporte, mobilidade urbana e infraestrutura;
II - adequação dos espaços, serviços, equipamentos e mobiliário urbano públicos já existentes, de acordo com os preceitos do Desenho Universal, a legislação federal vigente sobre acessibilidade e as normas técnicas específicas, em especial a ABNT NBR 9050;
III - desenvolvimento de projetos para implementação de rotas alternativas acessíveis em regiões de grande circulação, como pólos geradores de tráfego;
IV - integração entre as políticas públicas de transporte, trânsito, desenvolvimento urbano, habitação, saneamento básico, urbanismo, planejamento, gestão do uso do solo e meio ambiente;
V - estímulo à atuação da sociedade civil organizada para o endereçamento das demandas das pessoas com deficiência, permitindo sua participação no processo de revisão, adequação e fiscalização do espaço público urbano;

LEI COMPLEMENTAR Nº 1.144
de 30 de abril de 2015.

(Projeto de Lei Complementar nº. 01/2015)

VI - estímulo ao desenvolvimento tecnológico para obtenção de novas soluções em termos de acessibilidade e usabilidade do espaço público urbano, fomentando a consonância com os princípios do Desenho Universal.

Art.47. A concepção, implementação e reforma de quaisquer projetos arquitetônicos, urbanísticos, paisagísticos e de transporte deverão atender aos princípios do Desenho Universal, bem como estarem em conformidade com as normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), especificamente a ABNT NBR 9050 e demais referências normativas complementares.
§1° A Convenção da ONU sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência define o Desenho Universal como a concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados, na maior medida possível, por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou projeto específico.
§2° São princípios do Desenho Universal:
I - equiparação nas possibilidades - utilizável por pessoas com habilidades diferenciadas;
II - flexibilidade no uso - atende a uma ampla gama de indivíduos, preferências e habilidades;
III - uso simples e intuitivo - fácil compreensão, independentemente de experiência, nível de formação ou conhecimento do idioma;
IV - captação da informação - comunica eficazmente ao usuário as informações necessárias, independentemente de sua capacidade sensorial ou de condições ambientais;
V - tolerância ao erro - o desenho minimiza o risco e as consequências adversas de ações involuntárias ou imprevistas;
VI - mínimo esforço físico - pode ser utilizado com um mínimo esforço, de forma eficiente e confortável;
VII - dimensão e espaço para uso e interação - oferece espaço e dimensões apropriados para interação, alcance, manipulação e uso, independentemente de tamanho, postura ou mobilidade do usuário.

Art. 48. São considerados objetos das ações deste Plano Municipal de Acessibilidade:
I - edificações;
II - espaços públicos;
III - equipamentos e mobiliário urbano;
IV - calçadas;
V - veículos, infraestruturas e sistema de transporte;
VI - sistemas de comunicação e sinalização.

Art. 49. O disposto neste Plano Municipal deverá ser observado nos seguintes casos:
I - para aprovação de projetos de natureza arquitetônica, urbanística, paisagística ou de transporte, bem como na execução de qualquer tipo de obra, seja ela permanente ou temporária, quando a mesma tiver como objetivo a utilização pública e coletiva de espaços externos e internos;
II - para aprovação e implementação de projetos de sinalização e comunicação, nos espaços internos e externos de utilização pública e coletiva;

LEI COMPLEMENTAR Nº 1.144
de 30 de abril de 2015.

(Projeto de Lei Complementar nº. 01/2015)

III - na outorga de concessão, permissão, autorização ou habilitação para prestação de serviço público municipal;
IV - para aprovação de projetos de natureza arquitetônica, urbanística, paisagística ou de transporte, com destinação pública, frutos de convênio, contrato, acordo ou termo similar.

Art. 50. A elaboração, implementação e posterior manutenção das ações de acessibilidade previstas neste Plano Municipal devem seguir as seguintes premissas básicas:
I - a priorização das necessidades e a adoção de cronograma compatível com a reserva de recursos para sua implementação;
II - a articulação e planejamento, de forma continuada, entre todos os órgãos públicos envolvidos.

CAPÍTULO IV
EDIFICAÇÕES

Art. 51. As edificações de uso público ou coletivo deverão disponibilizar infraestrutura que permita o acesso e a circulação das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, inclusive em seu entorno, tendo como referência os critérios arquitetônicos e urbanísticos previstos na norma ABNT NBR 9050 e suas normas complementares.

Art. 52. A contratação de obras e serviços para construção, reforma ou ampliação de edificações de uso público deverá seguir as seguintes diretrizes:
I - elaboração de editais de licitação que adotem como requisito fundamental para realização de obras e serviços o cumprimento dos critérios técnicos de acessibilidade arquitetônica e urbanística;
II - acompanhamento das obras e serviços contratados pela Comissão Permanente de Acessibilidade, que atuará em articulação com as demais Secretarias Municipais.

Art. 53. Para a emissão de certificado de conclusão de qualquer projeto arquitetônico ou urbanístico dentro dos limites do município, deverá ser observado e validado o atendimento aos requisitos de acessibilidade previstos na legislação e nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

Art. 54. Os teatros, cinemas, auditórios, estádios, ginásios de esporte, casas de espetáculos, restaurantes, hotéis e demais estabelecimentos comerciais de uso coletivo deverão apresentar as condições básicas de acessibilidade exigidas pela legislação vigente e descritas nas normas técnicas, em especial a ABNT NBR 9050 e suas referências complementares.
Parágrafo único - Caberá à Comissão Permanente de Acessibilidade a fiscalização dos locais descritos nesse artigo, emitindo parecer técnico favorável ou com detalhamento dos pontos a serem aperfeiçoados.

Art. 55. Os projetos referentes às reformas ou intervenções em edificações de uso público ou coletivo, que modifiquem a condição de acessibilidade de seu entorno, deverão passar por

aprovação da Comissão Permanente de Acessibilidade, com o acompanhamento de responsável pelo projeto, devendo as adaptações serem analisadas e validadas por equipe técnica.

Art. 56. Nos espaços externos de acesso às edificações de uso público ou coletivo, é obrigatória a existência de equipamentos de sinalização para a adequada orientação das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, instaladas de acordo com as especificações técnicas da ABNT e demais referências normativas de acessibilidade.

CAPÍTULO V
ESPAÇOS PÚBLICOS, EQUIPAMENTOS E MOBILIÁRIO URBANO

Art. 57. Em qualquer obra de construção, ampliação ou reforma de vias, praças, logradouros, parques e demais espaços de uso público, o Poder Executivo Municipal e as empresas concessionárias municipais responsáveis pela execução deverão garantir o livre trânsito e a circulação segura de todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência e mobilidade reduzida, durante e após a execução do projeto, tendo como referência as normas técnicas da ABNT, em especial a NBR 9050 e demais referências normativas de acessibilidade.

Art. 58. A instalação de equipamentos e mobiliário urbano, sejam eles temporários ou permanentes, deverá seguir critérios de posicionamento que levem em conta o seu tamanho e impacto na circulação pelo passeio público, visando não interferir na faixa livre acessível, conforme normas da ABNT e das demais referências normativas vigentes.
§1º Incluem-se nas condições estabelecidas no *caput* deste artigo:
I - marquises, toldos, placas e demais elementos de sinalização, postes de energia e iluminação, hidrantes;
II - os telefones públicos e os terminais de autoatendimento de produtos e serviços;
III - lixeiras, caixas de correio, bancos, dispositivos de sinalização e controle de trânsito, abrigos de ônibus;
IV - botoeiras, comandos e outros sistemas de acionamento de equipamentos e mobiliário urbano;
V - as espécies vegetais que possuam projeção sobre a faixa livre destinada à circulação de pedestres.
§2º As concessionárias de serviços públicos municipais deverão, quando da instalação de qualquer equipamento no passeio, inclusive aqueles relativos à urbanização, respeitar os parâmetros descritos nas normas da ABNT, em especial a NBR 9050.

Art. 59. Fica proibida a instalação de componentes construtivos sob a forma de degraus, canaletas para escoamento de água, obstáculos e declives, entre outros elementos de urbanização, que possam vir a dificultar a circulação de pessoas, principalmente aquelas com deficiência e mobilidade reduzida, em passeios e calçadas de parques, praças, vias, áreas externas de edificações e demais espaços de uso público ou coletivo.

LEI COMPLEMENTAR Nº 1.144
de 30 de abril de 2015.

(Projeto de Lei Complementar nº. 01/2015)

Parágrafo único - Os elementos de urbanização já existentes, que não possam ser imediatamente reposicionados a fim de garantir a faixa livre acessível, deverão ser adequadamente sinalizados de acordo com as normas técnicas vigentes.

CAPÍTULO VI
DA GESTÃO DEMOCRÁTICA DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA

SEÇÃO I
DO SISTEMA MUNICIPAL DE INFORMAÇÕES

Art. 60. O Executivo manterá atualizado, o sistema municipal de informações sobre mobilidade urbana e transportes, progressivamente georreferenciadas em meio digital.
§ 1º Deve ser assegurada ampla e periódica divulgação dos dados do Sistema Municipal de Informações, por meio de publicação anual pelo Município, disponibilizada na página eletrônica da Prefeitura Municipal, na Rede Mundial de Computadores, Internet, bem como seu acesso aos munícipes, por todos os meios possíveis.
§ 2º O sistema a que se refere este artigo deve atender aos princípios da simplificação, economicidade, eficácia, clareza, precisão e segurança, evitando-se a duplicação de meios e instrumentos para fins idênticos.
§ 3º O Sistema Municipal de Informações deverá oferecer indicadores dos serviços públicos, da infra-estrutura instalada e dos demais temas pertinentes a serem anualmente aferidos, publicados pelo Município e divulgados por outros meios a toda a população, em especial aos Conselhos Setoriais, as entidades representativas de participação popular e as instâncias de participação e representação regional.

Art. 61. Os agentes públicos e privados, em especial os concessionários de serviços públicos que desenvolvem atividades no município deverão fornecer ao Executivo Municipal, no prazo que este fixar, todos os dados e informações que forem considerados necessários ao Sistema Municipal de Informações.
Parágrafo único. O disposto neste artigo aplica-se também às pessoas jurídicas ou autorizadas de serviços públicos federais ou estaduais, mesmo quando submetidas ao regime de direito privado.

Art. 62. É assegurado, a qualquer interessado, o direito a ampla informação sobre os conteúdos de documentos, informações, estudos, planos, programas, projetos, processos e atos administrativos e contratos, ressalvadas as situações em que o sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado.

SEÇÃO II
DO PROCESSO DE PLANEJAMENTO DA MOBILIDADE URBANA MUNICIPAL

Sub-Seção I
Do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana

LEI COMPLEMENTAR Nº 1.144
de 30 de abril de 2015.

(Projeto de Lei Complementar nº. 01/2015)

Art. 63. Fica atribuída à Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana – SEMUTRAN – as funções pertinentes ao Conselho Municipal de Mobilidade Urbana.

Art. 64. Compete a SEMUTRAN formular e compatibilizar políticas, planos, programas e projetos de mobilidade urbana municipal e a incorporação destes aos orçamentos plurianuais, anuais e a lei de Diretrizes Orçamentárias, através de um processo contínuo, dinâmico e flexível, que tem como objetivos:
I - criar canais de participação da sociedade na gestão municipal;
II - instituir um processo permanente e sistematizado de atualização do PDMU.

Art. 65. Caberá a SEMUTRAN a criação do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, que deverá ser implementada em até 4 meses, contados a partir da data da publicação desta Lei.
Parágrafo único. O Conselho Municipal de Mobilidade Urbana deverá possuir corpo técnico capacitado para realizar o acompanhamento de obras arquitetônicas e urbanísticas dentro do município, tendo como referência os critérios e normas técnicas vigentes.

Art. 66. As atividades da SEMUTRAN serão apoiadas pelas estruturas dos órgãos integrantes do processo.

Art. 67. São atribuições da SEMUTRAN:
I - elaborar e coordenar a execução integrada de planos, programas e projetos, pertinentes ao PDMU promovendo sua viabilização junto ao processo de elaboração do orçamento municipal;
II - informar e orientar acerca de toda e qualquer legislação urbanística e de mobilidade municipal;
III - aplicar à legislação do Município atinente a mobilidade urbana, estabelecendo interpretação uniforme;
IV - monitorar permanentemente o PDMU;
V - avaliar e propor os ajustes do PDMU;
VI – orientar na determinação da localização dos Equipamentos Urbanos integrantes da estrutura de mobilidade urbana ou vinculados à ela; e
VII – definir as ações do Plano de Mobilidade Urbana à curto, médio e longo prazo.

Sub-Seção II
Atribuições Técnicas da Secretaria Municipal
de Mobilidade Urbana – SEMUTRAN

Art. 68. Compete à SEMUTRAN:
I - orientar e dirigir a elaboração e revisão dos planos e programas atinentes mobilidade do Município, visando sua permanente atualização;
II - supervisionar a implantação do Plano Diretor de Mobilidade Urbana (P.D.M.U.) e promover a sua revisão periódica;
III - coletar, organizar e atualizar todos os documentos, mapas e informações relativas ao planejamento de transporte coletivo e circulação do Município;

LEI COMPLEMENTAR Nº 1.144
de 30 de abril de 2015.

(Projeto de Lei Complementar nº. 01/2015)

IV - fornecer, quando solicitado, as informações em seu poder mesmo a terceiros, desde que não sejam sigilosas;
V - emitir o Termo de Referência para os empreendimentos e obras com necessidade de Estudo de Impacto de Vizinhança (E.I.V.):
VI - avaliar, propor e justificar os ajustes do (P.D.M.U.);
VII - assessorar o Município nas decisões relativas ao seu desenvolvimento, particularmente no que se refere ao planejamento de mobilidade urbana;
VIII - coordenar e supervisionar projetos específicos ligados a mobilidade urbana, ou na esfera de suas atribuições;
IX - articular-se com órgãos de planejamento dos demais municípios da região;
X - participar da elaboração do Orçamento Plurianual de Investimentos;
XI - dar apoio técnico ao Conselho Municipal de Mobilidade Urbana;
XII – definir a localização dos Terminais de Articulação Urbana – T.A.´s reservando no solo urbano as áreas pertinentes, bem como determinar as alterações nos gabaritos viários do entorno e todas as medidas necessárias para a sua viabilidade.

CAPÍTULO VII
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 69. As alterações na presente lei e as aprovações de projetos que possam vir a causar transtornos e prejuízos a mesma, deverão ter parecer favorável da SEMUTRAN e precedidas de Audiência Pública.

Art. 70. A presente Lei deverá ser revista total ou parcialmente, a cada seis (6) anos, no máximo, decorridos da data de promulgação desta Lei.

Art. 71. Todas as intervenções urbanísticas omissas na presente lei serão objeto de análise e parecer da SEMUTRAN.

Art. 72. A presente Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

Botucatu, 30 de abril de 2015.

João Cury Neto
Prefeito Municipal

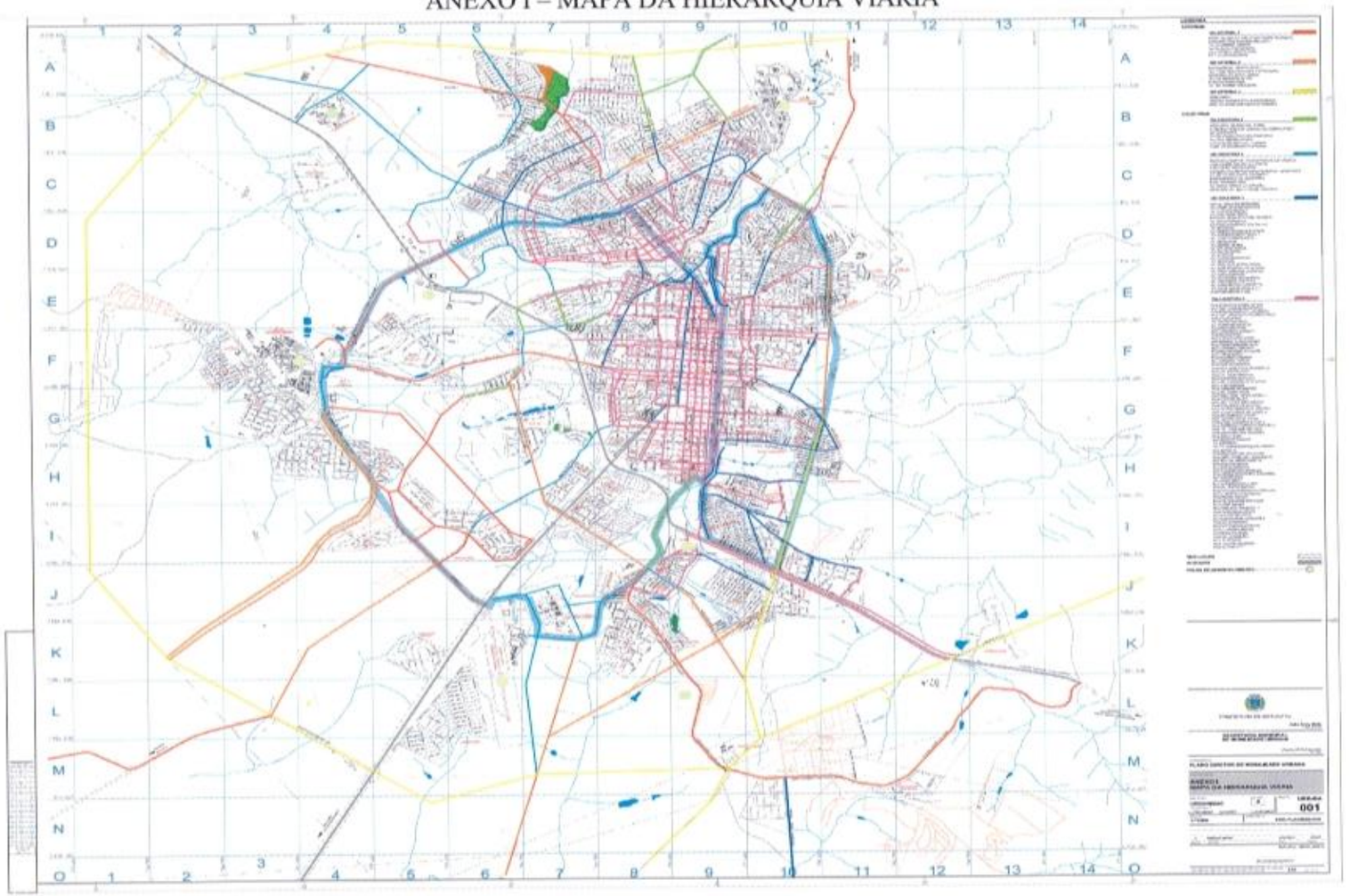
Registrada na Divisão de Secretaria e Expediente aos 30 de abril de 2015 – 160º ano de emancipação político-administrativa de Botucatu.

Rogério José Dálio
Chefe da Divisão de Secretaria e Expediente

LEI COMPLEMENTAR Nº 1.144
de 30 de abril de 2015.

(Projeto de Lei Complementar nº. 01/2015)

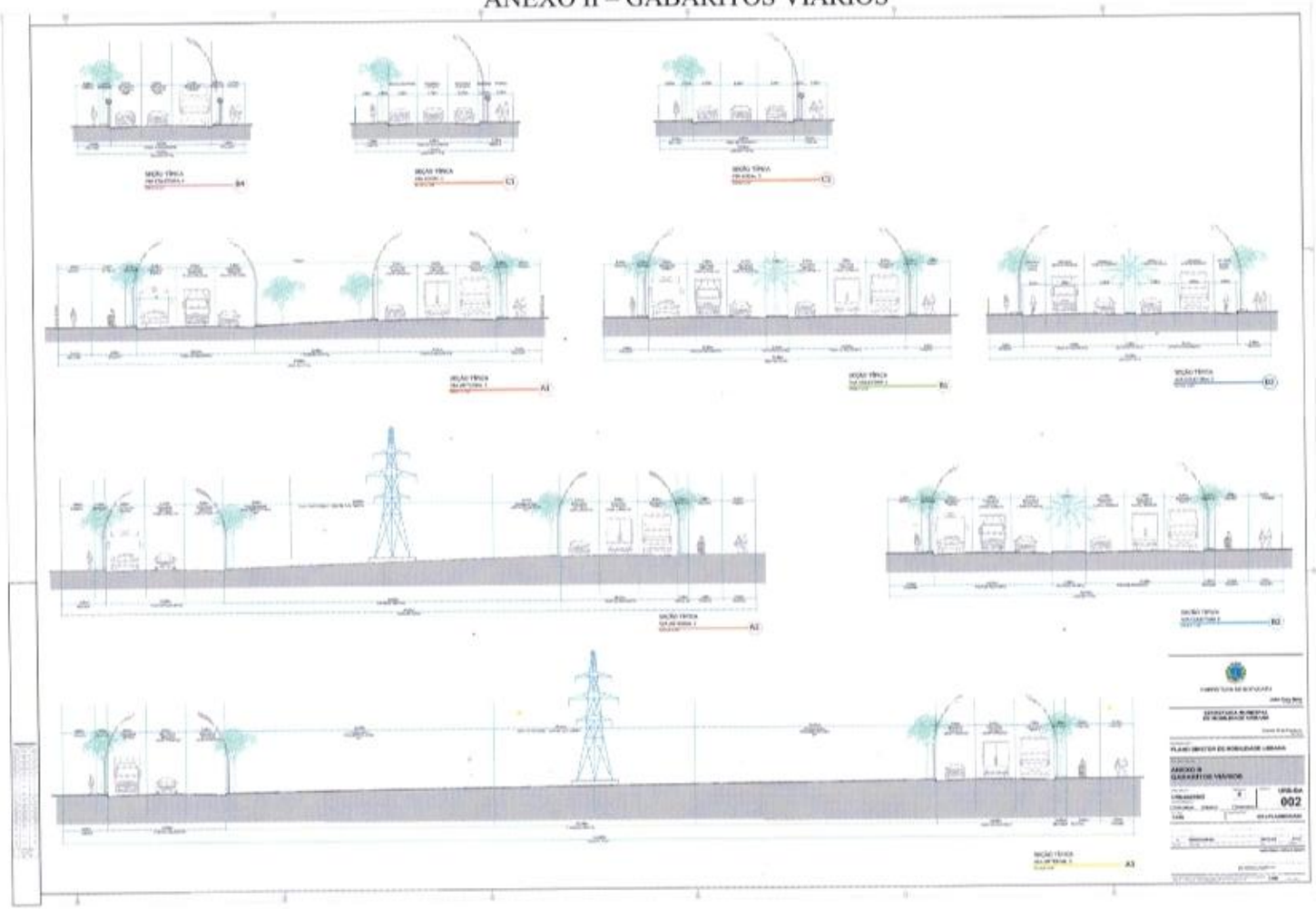
ANEXO I – MAPA DA HIERÁRQUIA VIÁRIA



LEI COMPLEMENTAR Nº 1.144
de 30 de abril de 2015.

(Projeto de Lei Complementar nº. 01/2015)

ANEXO II – GABARITOS VIÁRIOS

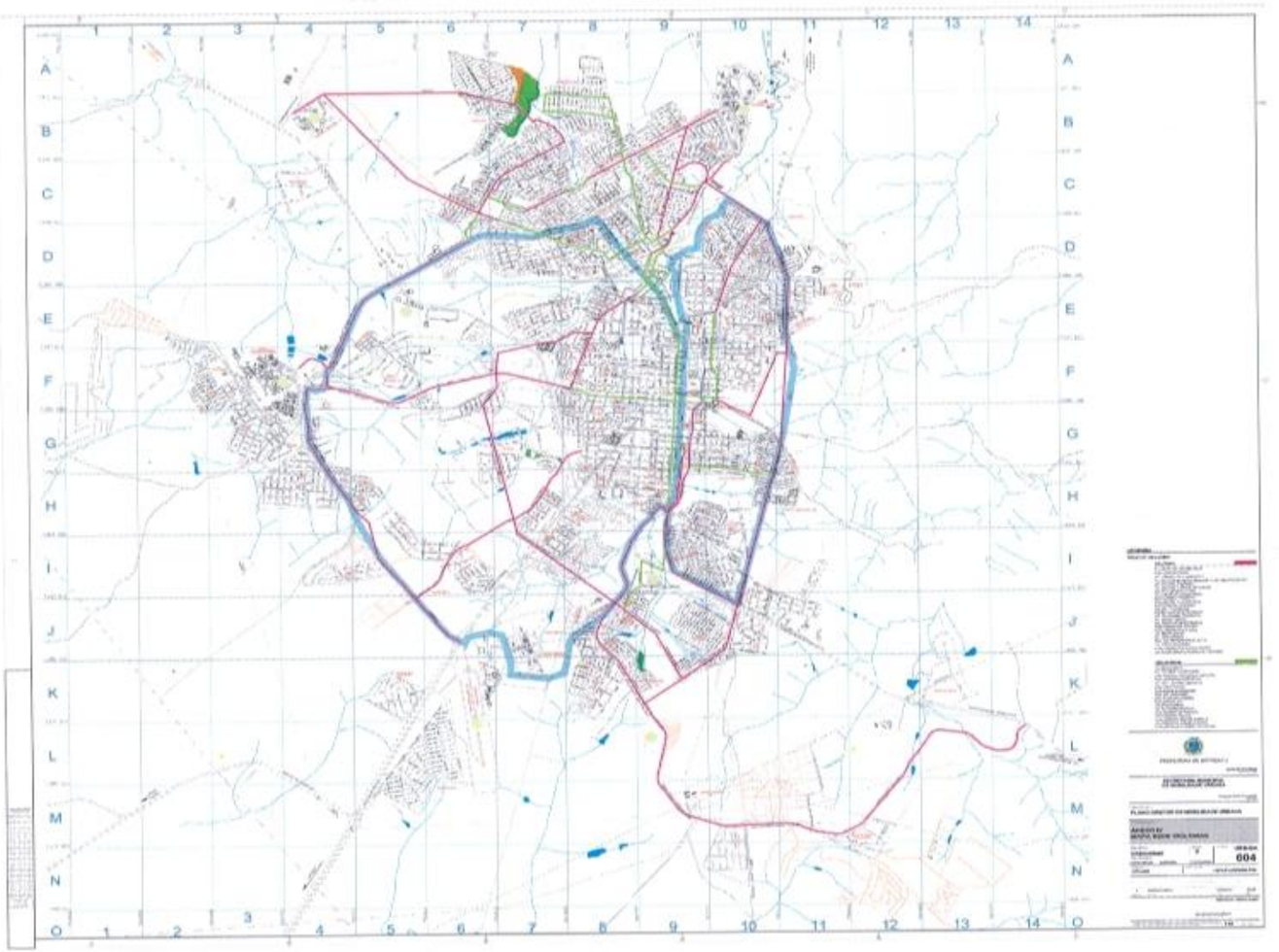


LEI COMPLEMENTAR Nº 1.144
de 30 de abril de 2015.

(Projeto de Lei Complementar nº. 01/2015)

ANEXO III – MAPA SISTEMA TRANSPORTE PÚBLICO

LEI COMPLEMENTAR Nº 1.144
de 30 de abril de 2015.

(Projeto de Lei Complementar nº. 01/2015)

ANEXO IV – MAPA REDE CICLOVIAS