

LEI Nº 3.643, DE 15 DE DEZEMBRO DE 2016.

“Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana, por intermédio do PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA, estabelecendo normas e diretrizes, e dá outras providências.

JUVENIL CIRELLI, Prefeito Municipal da Estância Turística de Salto Estado de São Paulo, usando de suas atribuições legais;

FAZ SABER que a Câmara Municipal aprovou e ele sanciona e promulga a seguinte lei:

Art. 1º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano que objetiva a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no município de Salto.

Art. 2º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento sustentável, por meio do planejamento e da gestão democrática do espaço público urbano e em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana.


Art. 3º. São infraestruturas da Mobilidade Urbana do Município de Salto:

- I. ruas, avenidas, rodovias, estradas, antigo leito ferroviário desativado e demais logradouros públicos, incluindo os passeios e calçadas;
- II. transposições aos cursos d’água e o sistema de ciclovias, ciclofaixas e vias cicláveis;
- III. estacionamentos, públicos e privados;
- IV. terminais, estações e demais conexões de transporte;
- V. pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- VI. sinalização viária e de trânsito; e,
- VII. equipamentos e instalações para controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

**TÍTULO I
DAS DEFINIÇÕES**

Art. 4º. Para os fins desta Lei, considera-se:

- I – ACESSIBILIDADE - condição de acesso das pessoas às áreas e atividades urbanas e aos serviços de transporte, considerando-se os aspectos físicos e/ou econômicos;
- II – ACESSIBILIDADE UNIVERSAL - disponibilização de meios físicos e tecnológicos para que todas as pessoas tenham autonomia nos deslocamentos desejados, independente das limitações e restrições físicas;



- III – BICICLETÁRIO - local destinado ao estacionamento de bicicletas, com características de longa duração, grande número de vagas e controle de acesso, podendo ser público ou privado;
- IV – CICLOFAIXA - espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;
- V – CICLORROTAS OU VIA CICLÁVEL - caminhos com ou sem sinalização específica ao ciclista, que se apresentam como seguros e compatível com os demais fluxos de veículos e/ou pedestres;
- VI – CICLOVIA - espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;
- VII – INTEGRAÇÃO MODAL - participação de cada modo de transporte no total de viagens realizadas para os diversos fins;
- VIII – FAIXA COMPARTILHADA - faixa de circulação aberta à utilização pública, caracterizada pelo compartilhamento entre modos diferentes de transporte, tais como veículos motorizados, bicicletas e pedestres, sendo preferencial ao pedestre, quando demarcada na calçada, e à bicicleta, quando demarcada na pista de rolamento;
- IX – FAIXA EXCLUSIVA PARA ÔNIBUS - faixa da via pública destinada, exclusivamente, à circulação dos veículos de transporte coletivo, separada do tráfego por meio de sinalização e/ou segregação física; e,
- X – FAIXA PREFERENCIAL PARA ÔNIBUS OU PARA ALGUM TIPO DE SERVIÇO - faixa da via pública destinada à circulação preferencial do transporte coletivo ou para determinados veículos, identificados por sinalização na via, indicando a preferência de circulação;
- XI – GESTÃO DA DEMANDA OU GERENCIAMENTO DA DEMANDA - medidas para direcionamento da demanda de cada modo de transporte, com vistas a uma distribuição modal mais equilibrada;
- XII – LOGÍSTICA URBANA - estratégia de distribuição de cargas urbanas, sua regulamentação, mediante otimização do uso da infraestrutura existente e adoção de tecnologia para operação e controle;
- XIII – MOBILIDADE URBANA - conjunto de deslocamentos com qualidade de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos diversos meios de transporte;
- XIV – MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL - realização dos deslocamentos sem comprometimento do meio ambiente, das áreas e atividades urbanas e do próprio transporte;
- XV – MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS - modalidades que se utilizam de veículos automotores;



XVI – MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS - modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

XVII – OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA - conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Executivo, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental, podendo ocorrer em qualquer área do Município;

XVIII – PARACICLO - local destinado ao estacionamento de bicicletas, de curta ou média duração, de pequeno porte, como número reduzido de vagas, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto;

XIX – PISTA EXCLUSIVA - pista com faixa(s) exclusiva(s) destinada(s) à circulação dos veículos de transporte coletivo de forma segregada, dispendo de delimitação física (barreiras, canteiros, etc.) que as separa do tráfego geral, com sinalização de regulamentação específica;

XX – POLÍTICA DE PREÇO - política pública que envolve critérios de definição de preços dos serviços públicos, a precificação dos serviços de transporte coletivo, individual e não motorizado, assim como da infraestrutura de apoio, especialmente estacionamentos;

XXI – REDE ESTRUTURANTE DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO - compreende os sistemas estruturadores do transporte, operados por diferentes tecnologias;

XXII – SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA - conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, dos serviços e da infraestrutura que garanta os deslocamentos de pessoas e de cargas no território do Município;

XXIII – TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO - serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais específicas;

XXIV – TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL - meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XXV – 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;

XXVI – TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO INTERMUNICIPAL - serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos ou que integrem a mesma região metropolitana;

XXVII – TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL - serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;



XXVIII – TRANSPORTE URBANO DE CARGAS - serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

XXIX – VIA - superfície por onde transitam veículos e pessoas, compreendendo a pista, a calçada, ilha e canteiro central; e,

XXX – VIA EXCLUSIVA DE PEDESTRE - via destinada à circulação exclusiva de pedestres, com tratamento específico, podendo permitir acesso a veículos de serviço ou acesso aos imóveis lindeiros.

XXXI – VIA VERDE – via de circulação com destinação aos diversos bairros que se comunicam por Zonas de Interesse Ambiental, propiciando uma interação com a paisagem, sem induzir ocupação e desenvolvimento desarmônico.

TÍTULO II

DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 5º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável do Município de Salto, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e,

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 6º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e,

VII - integração entre as cidades dos municípios adjacentes.

Art. 7º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades com estímulo às novas tecnologias limpas, tais como veículos e ônibus elétricos; e,

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

TÍTULO III

DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 8º. São atribuições do Município:

I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município, em especial a aplicação da Educação como instrumento de promoção da Urbanidade visando à Mobilidade Segura.



TÍTULO IV

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 9º. O serviço de transporte público coletivo orienta-se pelas seguintes diretrizes:

- I - promoção da equidade no acesso aos serviços;
- II - promoção da melhoria da eficiência e eficácia na prestação dos serviços;
- III - ser um instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o Plano Diretor e respectivas políticas do uso e ocupação do solo;
- IV - consolidação de sistema eletrônico de arrecadação da tarifa como contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para integração entre os ônibus, micro-ônibus e midiônibus que venham fazer parte do sistema de transporte público municipal;
- V – adoção de instrumentos para a transparência da estrutura tarifária objetivando equilíbrio entre oferta e demanda;
- VI - modicidade da tarifa para o usuário;
- VII - promoção da integração tarifária e operacional das diferentes linhas de transporte público e da integração com o sistema cicloviário;
- VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de projetos e consórcios públicos;
- IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo;
- X - divulgação dos impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo;
- XI – consolidação do sistema de monitoramento e melhoria no sistema de informação ao usuário que possibilite a gestão e monitoramento através de sistema “GPS” ou similar; e,
- XII - adoção de identificação visual, por meio de símbolos, faixas e outros destaques, que além da pintura uniformizada, que promova a identidade com deste serviço de transporte público com ícones da municipalidade.

Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

- I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;
- II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;



III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

IV – adoção da Bilhetagem Eletrônica estabelecendo as condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente e ainda possibilitando a integração entre as linhas, sem a cobrança de nova tarifa;

V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

VI - qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme:

§ 1º - Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 2º - As revisões ordinárias das tarifas de remuneração deverão:

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

II - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato;

III - consolidação de sistema “GPS” ou superior tecnologia para gestão e monitoramento da frota; e,

IV – consolidação de sistema de informação ao usuário, através de sistema “GPS” ou superior tecnologia com aplicativos via celular, sites, totens e painéis informativos.

Art. 11. Os serviços de transporte coletivo por fretamento, no âmbito do município, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, estão baseados nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e deverão ser vistoriados anualmente pela municipalidade.

Art. 12. O serviço de transporte público, por intermédio de táxi orienta-se pelas seguintes diretrizes:

I - o direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos em lei municipal específica.

II - o aprimoramento da identificação visual, por meio de símbolos, faixas e outros destaques, que além da pintura uniformizada, promova a identidade com deste serviço privado de caráter público com ícones da municipalidade.

III - o direito à exploração do serviço poderá ser transferido a seus sucessores legítimos, em caso de falecimento, nos termos da Lei Federal nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil).

Art. 13. São direitos dos usuários do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana:



- I - receber o serviço de qualidade e adequado;
- II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;
- III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais.

Art. 14. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

- I - dos Conselhos existentes e afins ao tema da Mobilidade Urbana, com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;
- II - das ouvidorias públicas ou nos órgãos com atribuições análogas;
- III - das Audiências e Consultas Públicas; e,
- IV - dos procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

TÍTULO V

DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE URBANA

Art. 15. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:

- I. a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;
- II. a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;
- III. a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e
- IV. a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

Art. 16. Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

- I. planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;
- II. avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;

- III. implantar a política tarifária;
- IV. dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;
- V. estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;
- VI. garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e,
- VII. buscar sempre alternativas que permitam a prestação dos serviços sem prejuízo aos demais meios de mobilidade urbana e
- VIII. combater o transporte ilegal de passageiros.

Art. 17. O município poderá utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes itens:

- I. restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;
- II. adoção de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob determinado controle;
- III. aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público;
- IV. dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;
- V. estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Municipal de Mobilidade Urbana;
- VI. controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;
- VII. monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição; e,
- VIII. convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros.

Art. 18. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como disciplinar:

- I. os serviços de transporte público coletivo;
- II. a circulação viária;
- III. as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
- IV. a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- V. a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
- VI. a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- VII. a limitação do uso de cadeiras e mesas de bares nas calçadas, de maneira a assegurar o espaço mínimo de 3m (três metros) para circulação dos pedestres.
- VIII. os polos geradores de viagens, com mitigação dos impactos com custos ao empreendimento causador;
- IX. a Educação para a Mobilidade, com estruturação material e humana;
- X. as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
- XI. as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
- XII. os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e,
- XIII. a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

TÍTULO VI

DA QUALIFICAÇÃO E ORDENAMENTO DO ESPAÇO URBANO

Art. 19. O padrão de desenvolvimento urbano que, visa a superação das carências do município, o equacionamento de seus problemas e o encaminhamento de soluções, baseia-se:

- I- na urbanização de toda área urbana;
- II- na acessibilidade universal aos bens e serviços públicos, de qualidade;
- III- no adensamento de áreas urbanizadas de ocupação rarefeita;
- IV- na otimização da infraestrutura instalada;
- V- na articulação entre bairros e entre estes e o Centro;
- VI- a recuperação de áreas ambientalmente degradadas;

- VII- a proteção dos mananciais, dos recursos naturais e do potencial turístico;
- VIII- os usos e ocupação compatíveis e regulados pelo direito de vizinhança;
- IX- a prevalência do interesse coletivo e das funções sociais na base das decisões políticas;
- X- a valorização da identidade cultural da cidade com os ambientes naturais;
- XI- a participação social na gestão dos feitos públicos de interesse coletivo;
- XII- a qualificação e aperfeiçoamento dos quadros e recursos administrativos encarregados de conduzir as políticas públicas de mobilidade, seus planos, programas e projetos;
- XIII- o desenvolvimento econômico e aproveitamento das potencialidades do desenvolvimento econômico através dos grandes eixos rodoviários da Macrometrópole Paulista.

§ 1º - Usos e atividades desenvolvidos no território municipal deverão observar e atender aos requisitos de segurança e de qualidade dos espaços habitado e coletivo, de forma a evitar o incômodo à vizinhança, interferência na mobilidade e de impactos negativos no meio ambiente.

§ 2º - Considerado como incômodo o distúrbio provocado por atividade em desacordo com a norma de uso estabelecida para a zona na qual se desenvolve, causando desconforto ou perturbação sobre a vizinhança, seja através de ruídos, de emanações de gases, vapores ou odores e de fluxos de veículos, objetos e mercadorias, incompatíveis com as características ambientais e de vivência social do meio.

§ 3º - São parâmetros de ordenação territorial que deverão ser observados na revisão do Plano Diretor:

- I- Taxa de Ocupação.
- II- Coeficiente de Aproveitamento.
- III- Recuos.
- IV- Gabaritos de altura em relação à cota do nível da calçada correspondente.
- V- Unidades mínimas de parcelamento de glebas.
- VI- Eventual admissão e aplicação do instrumento Outorga Onerosa e dos demais Instrumentos estabelecidos pelo Estatuto da Cidade.

CAPÍTULO I

DOS EMPREENDIMENTOS GERADORES DE IMPACTO

Art. 20. Empreendimentos potencialmente geradores de impacto são aqueles – residenciais ou não residenciais – cuja implantação possa causar alterações de qualidade do habitat ou do meio ambiente e/ou das condições de convivência social, na zona ou área que pretendem se instalar ou que se

demonstrem incompatíveis com a infraestrutura instalada, de redes públicas de água e esgotos sanitários e do sistema viário.

§ 1º - A instalação de empreendimentos de impacto no município deverá estar condicionada à aprovação:

I- preliminarmente, do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, que deve preceder apresentação do projeto executivo;

II- do Estudo de Impacto de Transito - EIT e do Relatório de Impacto Ambiental – RIMA, se o empreendimento envolver ou afetar sistemas naturais (cursos d'água, áreas de interesse ambiental ou APPs);

III- do projeto executivo, desde que atendidas as condições anteriores.

§ 2º - A aprovação do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV deverá estar condicionada:

I- à análise e aprovação em audiência pública se o empreendimento não afetar os sistemas naturais e a saúde pública, caso contrário a análise será precedida pelo Conselho Ambiental e posterior aprovação em audiência pública;

II- ao atendimento às condições e requisitos de salubridade, de segurança, de direito de vizinhança e de existência de infraestrutura e equipamentos públicos na região, suficientes e compatíveis com as características e demandas do empreendimento.

§ 3º - Se apenas a infraestrutura e equipamentos públicos não estiverem compatíveis com as características do empreendimento, portanto e desde que atendidos os demais requisitos, o empreendedor poderá propor a realização – exclusivamente por conta própria – do conjunto de obras que tornem seu empreendimento viável, a critério do poder público municipal e com sua aprovação.

CAPÍTULO II

DA CLASSIFICAÇÃO VIÁRIA

Art. 21. Considera-se a seguinte hierarquização e classificação do sistema viário:

I – Rodovias: Classe 1- para a SP-75, entre a Divisa com Itu e Indaiatuba e para a SP-308(Rodovia do Açúcar) desde o Trevo com a SP-75 até a divisa com Elias Fausto; Classe 2 - para a SP- 73 entre a Divisa com Indaiatuba e a SP -79; para a SP-79 entre o Trevo da SP-75 e a Rua Nove de Julho (com características e funções urbanas como via Arterial Primária); para a Rodovia Hilário Ferrari entre o Jd. Santa Cruz e a divisa com Itu; para a SP-71 como via de ligação Salto-Itu;

II - Via Arterial Primária – Papel desempenhado pelos antigos eixos rodoviários e atualmente pelas vias de ligação para as rodovias Classe 1. Desempenham a interligação e possibilita o fluxo entre os vários bairros, regiões da cidade e ainda como acesso aos outros municípios;

III- Via Arterial Secundária - São as vias que desempenham papel de redistribuição dos fluxos entre as vias arteriais primárias e as vias coletoras;

IV - Via Coletora – via que possibilita o fluxo dentro do distrito ou bairro coletando o tráfego da via arterial e distribuindo para a via local;

V - Via Local – via de tráfego de capilaridade restrita que se destina ao acesso;

VI - Viela – via de circulação prioritariamente de pedestres, incluindo escadarias de acesso;

VII – Estrada Vicinal – via de circulação entre distritos e comunidades rurais, como acesso e escoamento da produção agrícola e pecuária;

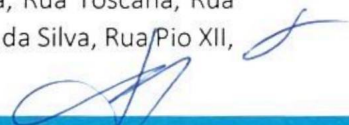
VIII – Caminhos Ecológicos – via de circulação, através de vias verdes e ciclovias, como por exemplo nas áreas lindeiras dos córregos e açudes, preferencial ao transporte não motorizado.

§ 1º - Na eventualidade de ser proposto ao Município um empreendimento, seja habitacional ou empresarial, que exija abertura de nova via, caberá ao empreendedor observar e atender às diretrizes dos Projetos Viários, que deverão ser requeridas pelo interessado e fornecidas pela Prefeitura Municipal, tendo que assumir os custos relativos à elaboração do projeto e execução do sistema viário que corresponder e for indispensável ao empreendimento.

§ 2º - Para efeito de descrição das vias urbanas classificam-se como Vias Arteriais Primárias: Rua 9 de Julho, Av. Getúlio Vargas, Rodovia da Convenção, Rodovia Hilário Ferrari.

§ 3º - Para efeito de descrição das vias urbanas classificam-se como Vias Arteriais Secundárias: Av. Brasília, Rua Rio Branco, Rua Dom Pedro II, Av. Mal Rondon, Av. dos Trabalhadores, Rodovia Rocha Moutonné, Rua Rui Barbosa, Rua Dr. Prudente de Moraes, Rua Floriano Peixoto, Rua Japão, Av. Jurista Vicente Rau, Av. Vicente Schivitaro, Av. Cásper líbero, Av. José Maria Marquês de Oliveira, SP-73 e Estradas Municipais ST 161, 170 e 249.

§ 4º - Para efeito de descrição das vias urbanas classificam-se como Vias Coletoras: Av. Eugênio Couto, Av. Princesa Isabel, Rua Joviniano de Souza Freire, Rua Otávio da Rós, Rua João XXIII, Rua General Glicério, Rua John Kennedy, Rua 24 de Outubro, Av. Dr. Walter Maffei, Rua Dr. Carlos Chagas, Av. dos Peixes, Rua das Pirambóias, Rua Equador, Estrada do Jurumirim, Av. Castro Alves, Rua Estado de São Paulo, Rua Estado do Rio Grande do Sul, Rua Estado da Bahia, Rua Estado do Pará, Rua Vesúvio, Rua Vaticano, Rua Teófilo Leite, Rua São Pedro, Rua São Dimas, Rua Santa Apolônia, Rua São Mateus, Rua Santa Rosália, Rua Batalha do Tuiuti, Rua Batalha do Itororó, Rua Romagna, Rua Padre Bento, Rua Botucatu, Av. das Bandeiras, Rua Campinas, Rua Taubaté, Rua Roque Lazizzera, Rua Doná Abolição, Rua Jornal O Trabalhador, Rua Jornal O Liberal, Rua Jornal O Povo, Rua Correio de Salto, Av. Marília, Rua Ribeirão Preto, Rua Vicente Donalísio, Rua Lírio, Rua Hermenegildo Million, Rua Maria de Lourdes Guarda, Rua Juruti, Rua Prudente de Moraes, Rua Sete de Setembro, Rua José Weissohn, Rua José Galvão, Rua Rodrigues Alves, Rua Henrique Viscardi, Av. Pontes de Miranda, Av. Remígio Dalla Vecchia, Rua Florianópolis, Rua Porto Alegre, Rua Vitória, Rua Belo Horizonte, Rua dos Imigrantes, Rua Mal. Eurico Gaspar Dutra, Av. I, Rua Cuiabá, Rua Toscana, Rua Regente Feijó, Rua José de Almeida Teixeira Filho, Rua Júlio de Mesquita, Rua Luís Dias da Silva, Rua Pio XII,



Rua Vinte e Três de Maio, Rua Escócia, Rua Alemanha, Rua Europa, Rua Oceania, Rua Holanda, Rua Inglaterra, Rua Portugal e Rua América.

CAPÍTULO III

DOS GABARITOS VIÁRIOS

Art. 22. Para efeito dimensional o gabarito viário tem como objetivo as melhorias na circulação, especialmente quanto à garantia futura de expansão e a condição de circulação adequada de pedestres e ciclistas, além de propiciar a implantação de futuras faixas exclusivas de transporte coletivo.

§ 1º - As novas vias de função Arterial deverão ter gabarito mínimo de 30,00m (trinta metros) de maneira a assegurar o tráfego de veículos em 2 (duas) pistas com leito carroçável de, no mínimo, 9,00m (nove metros) cada; apresentar canteiro central com ciclovia e para isto deverá ter no mínimo 4,00m (quatro metros) e o restante destinado a 2 (duas) calçadas com o mínimo de 4,00m (quatro metros) cada.

§ 2º - As novas vias de função coletora deverão ter gabarito mínimo de 18,00m (dezoito metros) de maneira a assegurar leito carroçável de, no mínimo, 12,00m (doze metros) e o restante destinado a calçadas e, eventualmente, à ampliação do leito se demonstrar-se indispensável ao fluxo viário.

§ 3º - As novas vias de função local deverão ter gabarito mínimo de 15,00m (quinze metros) de maneira a assegurar leito carroçável de, no mínimo, 9,00m (sete metros) e o restante destinado a calçadas e, eventualmente, à ampliação do leito se demonstrar-se indispensável ao fluxo viário.

Art. 23. As calçadas deverão ser constituídas por passeios, que são faixas destinadas aos deslocamentos de pedestres e faixa de serviços destinada à colocação de postes, placas, lixeiras, etc.

§ 1º - As calçadas de novas vias, com exceção das vias arteriais, deverão ter largura mínima de 3,00m, em qualquer circunstância, mesmo admitida a eventualidade de ampliação do leito carroçável, reservando-se a faixa de 1,20m (metro e vinte centímetros) para passeio e o restante para faixa de serviço.

§ 2º - Recuos frontais das novas construções nas vias coletoras deverão ser de 5,00m (cinco metros) e para as vias locais o mínimo de 4,00m (quatro metros), de forma a garantir o estacionamento dentro do lote.

§ 3º - Para as novas vias deverão ser adotados dimensões mínimas de 4,00m, com iluminação, piso drenante e uniforme.

Art. 24. As ciclovias e ciclofaixas deverão constituir o sistema cicloviário por vias e faixas, que deverão adotar providências para não conflitar com os deslocamentos de pedestres e faixa de serviços destinada à colocação de postes, placas, lixeiras, etc. As dimensões a serem admitidas para a ciclofaixa ou ciclovia de sentido único é de largura mínima de 1,50m (um metro e cinquenta). Para ciclovias e ciclofaixas bidirecionais deverão ter largura mínima de 2,60m (dois metros e sessenta). Parágrafo único - Os caminhos que serão integrados aos locais de preservação e/ou interesse ambiental, deverão ter piso drenante, e



gabarito de 7,00m de leito carroçável, 3,00m de faixas laterais para o tráfego de pedestres e bicicletas (no mínimo em uma das laterais).

TÍTULO VII

DAS INTERVENÇÕES NO SISTEMA VIÁRIO

CAPÍTULO I

DAS ÁREAS DE INTERVENÇÃO

Art. 25. Consideram-se Áreas de Intervenção (AI) no Sistema Viário as localidades que apresentam algum nível de criticidade nos âmbitos da Mobilidade, seja carência, degradação ou desorganização, em seu caráter infraestrutural ou urbanístico, selecionadas e priorizadas segundo critérios técnicos que justificam intervenções imediatas, neste Plano de Mobilidade definidas como METAS, com prazos estabelecidos para sua execução, se estiverem sob competência municipal e definidas como DIRETRIZES se a sua efetivação, em termos de competência legal, requerer o concurso de outro ente governamental, para cuja viabilização o poder executivo municipal procederá a gestões específicas.

Parágrafo único - Como meta, à intervenção serão correspondidos dois parâmetros:

a) de nível de prioridade, graduado de 1 a 3, sendo 1 de maior importância, 2 de importância média e 3 de importância menor;

b) de prazo, que poderá ser curto (2 anos) ou médio (5 anos).

Art. 26. Estão definidas como ÁREAS DE INTERVENÇÃO (AI):

I – cumprimento da NBR 9050 com rebaixamento de guias para acessibilidade ou a construção de lombofaixas, principalmente no núcleo do município e dos bairros adjacentes, destinada intervenção aos locais de grande movimentação de pessoas e para os acessos aos próprios municipais.

II - revisão de parâmetros para empreendimentos geradores de tráfego, com responsabilização de medidas mitigadoras para as reformulações de tráfego e impactos de vizinhança.

CAPÍTULO II

DOS PROJETOS VIÁRIOS

Art. 27. Os Projetos Viários (PV) configuram-se como propostas que visam melhorar, aperfeiçoar, requalificar, revitalizar ou alterar o desempenho de uma determinada localidade ou de um equipamento urbano e seus dois objetivos centrais são a qualidade do espaço e o desenvolvimento local, através de ações para viabilizar a integração entre os diferentes setores da cidade.

Parágrafo Único - Os projetos viários distinguem-se das áreas de intervenção, não se configurando apenas como procedimentos de recuperação, regeneração, remediação, intervenções em áreas degradadas, mas sim como aperfeiçoamento do espaço urbano e da via pública.

Art. 28. Os projetos viários enquadram-se como METAS, com objeto, objetivos, prazo e nível de prioridade bem definidos, quando sua execução se situa no campo de competências e atribuições do município.

§1º - Enquadram-se como DIRETRIZES com objeto, objetivos e nível de prioridade bem definidos, quando à competência legal de sua execução for indispensável o concurso de outro ente governamental.

§2º - As novas vias deverão, sempre que possível, adotar pavimento drenante, tais como pisos intertravados, concreto poroso, ou demais materiais com as mesmas características de drenagem.

Art. 29. Estão definidos como PROJETOS VIÁRIOS (PV):

I - o tratamento geral nas calçadas e passeios da cidade e em especial ao compartimento Central valerá para todos os locais de grande movimentação de pessoas e em particular nas proximidades e escolas, postos de saúde. Trata-se de META, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto viário específico identificando os pontos, extensão e tipo de passeio a serem adotados.

II – revisão da política de estacionamento do centro, em especial às ruas que poderão constituir novos corredores de circulação. Trata-se de META, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto viário específico visando a proibição de estacionamento em um dos lados da via.

III – modificação dos sentidos nas ruas do centro, em especial às ruas que poderão constituir novos binários de circulação. Trata-se de META, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto viário específico. Esta medida visa a redefinição geral e unificada de adequações na circulação após a implantação das novas transposições nos Rios Tietê e Jundiá.

IV – duplicação e alargamento de vias e estradas, visando melhorar o tráfego do centro em direção aos bairros e destes entre si. Tratam-se de META, cujo prazo é médio, mas que deverão ser elaborados projetos viários específicos, conforme sua especificidade:

a) duplicação da Estrada Municipal STR 249. Esta Diretriz permite ligação da Região do Buru com a Av. Brasília e também ao trevo da Rodovia do Açúcar previsto para acesso ao Bairro Terras de Santa Rosa;

b) complementação da duplicação da Av. José Maria Marquês de Oliveira. O conjunto de medidas estabelecidas visam a duplicação de 800m, complementando a duplicação iniciada junto ao Portal dos Bandeirantes;



c) duplicação da ponte do Buru;

d) alargamento/duplicação da STR 01 entre a Rua John Kennedy e a pista marginal da SP-75 (Rua Batalha de Itororó), com cerca de 950 m de via, possibilitando acesso aos bairros lindeiros;

e) reformulação de acessos na SP-79 (trecho urbano) que constituirá dispositivo de articulação entre as Av. dos Imigrantes, SP-79 e acesso à SP-73.

V - duplicação e melhorias nas rodovias e seus acessos, visando melhorar o tráfego de acesso à cidade e em direção aos bairros e destes entre si. Tratam-se de DIRETRIZ, cujo prazo é médio para a alínea "a", e longo para as alíneas "b" e "c", mas que deverão ser elaborados projetos viários específicos, conforme negociação com os órgãos do Estado/União:

a) reformulação do acesso à Av. Brasília, com Gestão junto à Artesp/Colinas. Permitirá uma boa movimentação e ligação aos eixos viários estruturadores da cidade, uma vez que este setor está recebendo novos adensamentos. A extensão é de cerca de 600m na parte municipal e cerca de 700 m na faixa de domínio da rodovia;

b) duplicação da SP-73. O conjunto de medidas visa a duplicação de 2,8 Km com adoção de ciclovia e calçadas, criando acesso entre a SP-79 e a Rodovia Santos Dumont, beneficiando diretamente os bairros Olaria, Planalto, Nações e Nair Maria, além de favorecer o acesso ao Distrito Industrial;

c) implantação de dispositivo de retorno na Rodovia Hilário Ferrari para acesso à Av. Poema (Bello Monte).

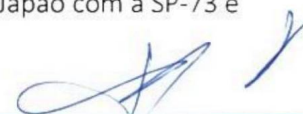
VI - diretrizes para implantação de novas vias:

a) ligação para ao loteamento Central Parque, entre o trevo da SP-75 e a rodoviária, passando pela futura prefeitura. O conjunto de medidas estabelecidas como META, cujo prazo é médio, visa a ligação de 600m, estabelecendo acesso direto do retorno da Sp-75 e mais 450m para acesso à Rodoviária;

b) ligação entre Central Parque – Jd Santo Antônio. O conjunto de medidas estabelecidas como META, cujo prazo é médio, visa a ligação de 800m, estabelecendo acesso direto para a nova centralidade institucional no Central parque e a ligação com a Rua John Kennedy;

c) ligação entre a Av. Marechal Rondon e a Av. dos Trabalhadores que deverá constituir sistema viário integrado no Traçado Antigo Da Ferrovia sentido Av. dos Trabalhadores. O conjunto de medidas estabelecidas como META, cujo prazo é médio, visa a ligação unidirecional de 600m, com a implantação de ciclovia paralela;

d) implantação de ligação viária Laguna - Jd. Nair Maria. O conjunto de medidas estabelecidas como META, cujo prazo é médio, visa a ligação pela implantação de 4 Km de pista dupla com ciclovia e calçadas, criando acesso entre as Av. Jurista Vicente Rau / Rua Japão com a SP-73 e Av. Remígio Dalla Vecchia (Jd. Nair Maria);



e) reformulação e implantação de pistas marginais à SP-75, compreendendo:

1 - Ligação São Gabriel – Lageado e Distrito Industrial. O conjunto de medidas estabelecidas como META, cujo prazo é médio, visa a melhoria viária de 700 m retificando o traçado atual e melhorando a condição de ligação entre o acesso da SP-75(Distrito Industrial) para o bairro São Gabriel, criando acesso alternativo à toda região que é servida pela Av. José Maria Marques de Oliveira;

2 - Ligação Trevo SP-75 próximo Av. Getúlio Vargas – SLT 01. O conjunto de medidas estabelecidas como META, cujo prazo é médio, visa a melhoria viária de 2300 m criando novo traçado e melhorando a condição de ligação entre o acesso da SP-75(Distrito Industrial) para o bairro São Gabriel, criando acesso alternativo ao acesso dos lotes lindeiros e para acesso à Rua John Kennedy.

VII – revisão do padrão de sinalização: estabelecida como META, cujo prazo é curto, visa:

a. adoção de lombofaixas, sempre que possível, como instrumento de segurança para pedestres nas travessias de maior circulação de pedestres;

b. implantação de focos para pedestres nos semáforos e de novos cruzamentos a serem semaforizados, utilizando de tecnologia a led ou superior;

c. implantação de foco de iluminação (padrão CET) nas travessias de maior relevância de circulação para pedestres.

VIII - viabilizar a bicicleta como importante meio de transporte com a implantação de rede de ciclovias e ciclofaixas denominado como PLANO CICLOVIÁRIO. O conjunto de medidas para viabilizar a bicicleta como importante meio de transporte é fator estratégico para a cidade, desta forma como META, cujo prazo é médio, deverão ser elaborados Projetos para viabilidade e incentivo deste modal, obviamente obedecidas as limitações de gabarito do sistema viário e de declividade de determinadas vias. Medidas iniciais forma tomadas, mas é preciso conferir caráter estruturado e articulado, daí sua inclusão como Projeto Viário Estruturador.

IX - viabilizar o turismo como META, cujo prazo é médio, estabelecendo uma das medidas de menor investimento com melhores retornos sociais e econômicos. Salto há muito fez esta opção e têm obtido excelentes resultados, mas ainda falta infraestrutura para caminhar, pedalar e admirar o rio em seu trecho urbano. Desta maneira alguns trechos deverão compor parte de roteiro para cicloturismo e caminhada, principalmente nas várias estradas rurais, o conceito de Caminho Verde, concretiza a opção pelo Ecoturismo. Da mesma forma roteiros para cavaleiros e ciclistas deverão ser explorados, com a implantação de áreas para descanso, incentivo ao comércio temático e de belvederes nos locais de contemplação da natureza e paisagem.



X - viabilizar novo padrão de iluminação pública como META, cujo prazo é médio, constituindo fator de melhoria das condições de visibilidade e segurança, priorizando as áreas de grande circulação de pedestres;

XI – fazer Gestão para Ligação Faculdade– Rua José Weisson – 24 de Outubro O conjunto de medidas estabelecidas como META, cujo prazo é médio, visa a ligação de 400m, disciplinando acesso e estacionamento pela Faculdade.

**TÍTULO VIII
DAS INTERVENÇÕES NO TRANSPORTE**

**CAPÍTULO I
DAS ÁREAS DE INTERVENÇÃO**

Art. 30. Consideram-se Áreas de Intervenção no Transporte (AIT) os problemas que apresentam algum nível de criticidade que deverão ser priorizados segundo critérios técnicos que justificam intervenções imediatas, neste Plano de Mobilidade definidas como METAS, com prazos estabelecidos para sua execução, se estiverem sob competência municipal.

Art. 31. Estão definidas como ÁREAS DE INTERVENÇÃO NO TRANSPORTE (AIT):

I - a adequação dos ônibus para cumprimento da acessibilidade como medida geral para atendimento do Decreto-Lei nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004 da NBR 9050, que prevê a forma e elementos voltados à acessibilidade universal nos veículos de transporte público;

II - a adequação de pontos e travessias para cumprimento da acessibilidade como medida geral para atendimento do Decreto-Lei nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004 da NBR 9050, que prevê a forma e elementos voltados à acessibilidade universal para o cumprimento na infraestrutura urbana, tais como pontos, passeios, travessias e mais recentemente o regulamentado uso de lombos faixas.

**CAPÍTULO II
DOS PROJETOS DE TRANSPORTE**

Art. 32. Os PROJETOS DE TRANSPORTE (PT) configuram-se como propostas que visam melhorar, aperfeiçoar, requalificar, revitalizar ou alterar o desempenho de do sistema de Transporte Público e seus dois objetivos centrais são a melhoria do serviço de transporte no município e para o desenvolvimento local.



Art. 33. Os projetos de transporte enquadram-se como METAS, com objeto, prazo e nível de prioridade bem definidos, quanto à sua execução situam-se no campo de competências e atribuições do município.

Art. 34. São Projetos de Transporte (PT) definidos nesta Lei:

I - a adoção de novos abrigos em todo o município e em especial o centro, valerá para todos os locais de grande movimentação de pessoas e em particular nas proximidades e escolas, postos de saúde. Trata-se de META, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto de padronização específico identificando os pontos, linhas, itinerários, tabela horária. Da mesma forma deverá ser iluminado, contar com lixeira e bancos, para tanto, deverá ser desenvolvido um padrão que identifique a cidade;

II - a reforma da Estação Rodoviária trata-se de META, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto de padronização específico;

III - a integração das Bicicletas no Sistema de Transporte trata-se de META, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto de padronização adequando-se aos novos pontos de parada, de maneira a promover local seguro para guarda das bicicletas, desta forma os trajetos intrabairros poderiam ser feitos por bicicletas, sendo que os trajetos mais longos seriam complementados por ônibus;

IV – o tratamento Prioritário ao Transporte Coletivo. Trata-se de META, cujo prazo é médio, mas que deve ser elaborado projeto de padronização adequando-se aos novos pontos de parada, de maneira a promover a cultura do transporte coletivo sobre o individual. As vias abrangidas serão: - Rua 9 de Julho entre a Rua Dr. Henrique Viscardi e a Rua José Weissohn; - Rua Prudente de Moraes entre Rua José Weissohn e Rua Dr. Henrique Viscardi; - Rua Dr. Henrique Viscardi entre Rua Dr. Prudente de Moraes e Rua 9 de Julho; - Rua Dom Pedro II entre a Rodoviária e Rua Dr. Prudente de Moraes; - Rua Rui Barbosa entre Rua Dr. Prudente de Moraes e Rua José de Almeida Teixeira Filho; - Rua Joaquim Nabuco entre Rua 24 de Outubro e Rua José Weissohn; - Rua José de Almeida Teixeira Filho Entre Rua Rio Branco e Rua Rui Barbosa; - Rua 24 de Outubro entre Rua Dom Pedro II e Rua Joaquim Nabuco; - Rua José Weissohn.

V – a implantação de Nova Padronização da Frota Municipal do Transporte Coletivo. Trata-se de META, cujo prazo é curto, pois com nova pintura / adesivação deverá ser criada a uniformização do transporte com temas da cidade, uma vez que o transporte é do município, restringindo o espaço atual praticado para publicidade. Esta medida visa estabelecer melhoria efetiva da informação e confiabilidade do sistema. Os ônibus deverão oferecer padronização visual com relação à municipalidade e cabendo apenas uma área 0,5 m² para identificação da empresa operadora.

VI - a bilhetagem eletrônica deverá ser exigida como condicionante no edital para as novas licitações para operação do sistema municipal;



VII - a frota deverá ter no máximo 5 (cinco) anos para Micro-ônibus, 6 (seis) anos para Midiônibus e 7 (sete) anos para os ônibus convencionais;

VIII - o sistema de GPS deverá ser adotado como instrumento de fiscalização do cumprimento de ordens de serviço com disponibilização de dados para o poder público municipal;

IX - o sistema de informação ao usuário deverá ser viabilizado, com aplicativos via celular, site da municipalidade e totens na rodoviária e pontos de maior concentração de passageiros; e

X - proceder a Redefinição da Rede de Transporte Coletivo, trata-se de meta, cujo prazo é médio, no qual deverá ser elaborado projeto de redefinição geral das linhas existentes, visando constituir uma nova rede de transporte de maneira a otimizar os itinerários existentes, redefinindo a distribuição dos ônibus do sistema municipal, e desta maneira, buscar agilidade e condições para torná-lo mais eficiente. O estudo deverá ser abrangente, uma vez que, as linhas existentes foram sendo estabelecidas sem uma análise técnica aprofundada e desta maneira pouco otimizada, com a constituição de rede o transporte poderá ser competitivo com o deslocamento individual, pois conta para isto do tratamento prioritário dos itinerários do centro e ainda com os diversos Projetos Viários apontados nesta Lei.

§ 1º - A distância máxima entre as vias do trajeto dos ônibus e as residências dos usuários, em área urbana, deverá ser de 300m, a distância entre pontos deverá ser de 250 m a 400m, um a vez que a distância máxima entre os pontos e a residência em área urbana deverá ser de 450 m.

§ 2º - A implantação dos projetos voltados às melhorias no transporte poderá ser custeada pelos novos empreendimentos da cidade, a título de contrapartida, e de certa maneira como medida compensatória dos impactos na movimentação de pessoas, porém reduzindo a necessidade do uso de automóveis, principalmente no centro, cujo espaço e vagas são cada vez mais raros;

§ 3º - Os itinerários de transporte coletivo deverão prever tratamento de infraestrutura adequado, sendo que para os novos empreendimentos públicos ou privados deverão dotar de toda infraestrutura complementar, tais como reforço no pavimento, piso em concreto nas paradas, acessibilidade, pontos/abrigos, lixeiras, paraciclos e demais urbanidades necessárias.

§ 4º - Considerando a ordem de prioridades estabelecidas pela legislação de trânsito, caberá ser observado que a instalação de novos pontos de parada de transporte coletivo, ou mesmo a reforma de pontos já existentes, deverá observar projeto que permita a ausência de qualquer prejuízo aos pedestres que transitam pelas calçadas e passeios públicos.

TÍTULO IX

DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 35. O Poder Executivo Municipal, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, fará constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados,

em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo Único - A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o caput será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

TÍTULO X

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 36. Esta Lei deverá constituir base, nos assuntos pertinentes à Mobilidade Urbana, para a elaboração da Lei de Polo Gerador de Tráfego, para a elaboração de Lei de Impacto de Vizinhança e para a Revisão do Plano Diretor, necessária até 2016.

Art. 37. As despesas decorrentes com a aplicação da presente lei, correrão por conta de verbas próprias do orçamento vigente.

Art. 38. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogando as disposições em contrário, em especial a Lei nº 1.710/1993.

ESTÂNCIA TURÍSTICA DE SALTO, ESTADO DE SÃO PAULO
Aos 15 de Dezembro de 2016 – 318º da Fundação

JUVENIL CIRELLI
Prefeito Municipal

Registrado no Gabinete do Prefeito, publicado na Imprensa Local e no Quadro Atos Oficiais do Município.

Paulo Henrique de Campos Soranz
Secretário de Governo

PUBLICADO EM 16/12/2016 - NC

PODER EXECUTIVO

Gabinete do Prefeito

DECRETO Nº 340 DE 13 DE OUTUBRO DE 2021.

“Estabelece regras para processamento de pedidos de análise e aprovação de projetos de parcelamento de solo regido pela Lei Federal 6766/79 e de incorporação imobiliária regida pela Lei Federal 4.591/64, no âmbito da Estância Turística de Salto, e dá outras providências.”

LAERTE SONSIN JÚNIOR, Prefeito da Estância Turística de Salto, no Estado de São Paulo, no exercício de suas atribuições que lhes são conferidas por lei;

CONSIDERANDO o teor da Lei Municipal nº 2256 de 13 de dezembro de 2000, Lei Municipal nº 2973 de 05 de novembro de 2009, Lei Municipal nº 3643/2016, Lei Municipal nº 3694 de 17 de outubro de 2017 e Lei Municipal nº 3783/2019;

CONSIDERANDO o teor do Decreto Estadual nº 12.343, de 27 de setembro de 1978 e das Leis Federais nº 4.591, de 16 de dezembro de 1964 e nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979;

CONSIDERANDO a necessidade de disciplinar a análise e a aprovação dos projetos de parcelamento do solo e de incorporações imobiliárias, objetivando o planejamento e controle urbanístico a fim de propiciar o adequado uso e ocupação do solo, e aproveitamento dos recursos naturais, atentando para a qualidade do ar, corpos d'água, vegetação e geomorfologia do terreno, entre outros;

CONSIDERANDO, por fim, o encerramento do prazo previsto pelo Decreto nº 111/2021.

DECRETA:

Art. 1º. Todo e qualquer projeto de parcelamento de solo regido pela Lei Federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, e de incorporação imobiliárias regida pela Lei Federal nº 4.591 de 16 de dezembro de 1.964; de natureza residencial, comercial ou industrial, apresentado para análise e aprovação da Prefeitura da Estância Turística de Salto, deverá atender, estritamente, os critérios e parâmetros estabelecidos pela Lei Municipal nº 2256 de 13 de dezembro de 2000, Lei Municipal nº 2973 de 05 de novembro de 2009, Lei Municipal nº 3643/2016, Lei Municipal nº 3694 de 17 de outubro de 2017, e Lei Municipal nº 3783/2019, bem como pelo Decreto Estadual nº 12.343, de 27 de setembro de 1978.

Parágrafo único – O atendimento das regras previstas no presente Artigo deverá ser certificado pela Secretaria de

Desenvolvimento Urbano, pela Secretaria de Meio Ambiente e pela Secretaria de Defesa Social, no que lhes couber, através de seus respectivos titulares, sob pena de nulidade de qualquer ato de aprovação.

Art. 2º. Além das regras definidas nas leis mencionadas no Artigo anterior, nenhum projeto de parcelamento de solo ou incorporação imobiliária será aprovado, sob pena de nulidade, sem Certidão emitida pelo Serviço Autônomo de Água e Esgoto – SAAE Salto, de que o resultado do empreendimento terá disponibilidade de abastecimento de água e remoção, transporte de tratamento de esgoto.

Parágrafo único. Na hipótese de inexistência da disponibilidade prevista no caput, o Serviço Autônomo de Água e Esgoto – SAAE Salto poderá apresentar exigências de obras e serviços objetivando o atendimento do quanto ali disposto, cuja conclusão será condição sine qua non para recebimento, aceitação ou habite-se do empreendimento.

Art. 3º. Para os projetos de parcelamentos de solo regidos pela Lei Federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, deverão ser respeitados, ainda, os seguintes requisitos:

I – Indicação da previsão do fluxo dos veículos de transporte público, bem como dos locais de paradas para carga e descarga de passageiros, com respectivo memorial descritivo de reforço de pavimentação atinente;

II – Previsão de instalação de pistas de caminhadas e ciclovias;

III – Previsão de sequência e continuidade das ruas dos sistemas viários em relação aos parcelamentos e bairros adjacentes;

IV – Vedações de quadras exclusivamente de lotes, com dimensão acima de 150,00 metros lineares, medidos pelo seu eixo, tolerada variação de até 10% da referida dimensão, desde que justificada sua necessidade para adequação viária, devidamente aceita pela Municipalidade;

V – Vedações do compartilhamento de divisas de lotes com Áreas de Preservação Permanentes, Áreas Verdes e/ou Áreas Institucionais, devendo estas ser separadas dos lotes ou áreas públicas por ruas ou avenidas;

VI – Vedações do compartilhamento de divisas das Áreas Verdes do parcelamento do solo com Áreas de Preservação Permanente (APP) ou as Áreas Institucionais (AI), na proporção acima do 40% (quarenta por cento) do exigido;

Parágrafo Único. As áreas de lazer deverão ser alocadas, preferencialmente, nas regiões centrais dos parcelamentos de solo objetivando a valorização da convivência dos moradores e melhor qualidade de vida no bairro.

Art. 4º. Todo e qualquer projeto de parcelamento de solo urbano regido pela Lei Federal nº 6.766, de 19 de

dezembro de 1979, deverá conter em seu contrato padrão a ser registrado perante o cartório de registro de imóveis, a obrigatoriedade de construção de calçada ao proprietário, no prazo máximo de 90 (noventa) dias contados:

I – A partir da liberação do empreendimento, quando o caso de promessa de aquisição em fase de lançamento ou desenvolvimento do parcelamento do solo; ou

II – A partir da assinatura do compromisso de compra e venda ou escritura de compra e venda, para aquisições formalizadas após a liberação do parcelamento do solo.

Parágrafo único. O empreendedor responsável pelo parcelamento do solo deverá construir, às suas expensas, as calçadas nas áreas institucionais, sistemas de lazer, áreas verdes e demais áreas a serem reservadas ao Poder Público, bem como executar o rebaixamento de guias localizadas em todas as esquinas do empreendimento, para fins de atendimento das diretrizes de mobilidade urbana.

Art. 5º. Os empreendimentos de incorporações horizontais, aprovados sob a égide da Lei nº 4.591, de 16 de dezembro de 1.964, deverão respeitar as seguintes características mínimas:

I – Largura mínima de 6,00 metros para ruas de até 150,00 metros de comprimento; e largura mínima de 7,00 metros para ruas com mais de 150,00 metros de comprimento;

II – “Cul-de-sac”, se houver, permitindo a inscrição e um círculo com no mínimo 12,00 metros de diâmetro entre guias, além das calçadas;

III – Largura mínima de 2,00 metros para calçadas, em ruas de até 150,00 metros de comprimento; e largura mínima de 2,50 metros para calçadas, em ruas com mais de 150,00 metros de comprimento;

IV – Estacionamento para visitantes, dentro da propriedade, mas fora dos muros ou divisas de fechamento, na proporção de 1 vaga para cada 10 habitações unifamiliares, atento ao dimensionamento mínimo estabelecido pelo Código de Obras – Lei Municipal;

V – Estacionamento para caminhões de serviço, dentro da propriedade, mas fora dos muros ou divisas de fechamento, na proporção de 1 vaga para cada 100 habitações unifamiliares, atento ao dimensionamento mínimo estabelecido pelo Código de Obras;

VI – Testada mínima de 5,00 metros, para casas terras e assobradadas;

VII – Afastamento frontal da construção de 4,00 metros, a partir da linha de divisa entre a unidade de fração ideal e a calçada, permitida nesse recuo apenas a construção, em piso único de cobertura com estrutura desmontável, como comprimento máximo equivalente a 2/3 (dois terços) do comprimento da testada, e pé direito mínimo de 5,00 metros, se destinada para garagem, ou 2,50 metros para as demais;

VIII – Espaço mínimo de 3,00 metros entre o limite de fundo da construção e o limite de fundo da unidade de fração

ideal.

IX – Quadras com no máximo 150,00 metros de comprimento;

Parágrafo Único – as edificações poderão ser geminadas, em grupamentos não maiores de 10 (dez) unidades, atento às regras do Código Sanitário Estadual, respeitado o distanciamento de no mínimo de 4,00 metros entre um agrupamento e outro.

Art. 6º. Os empreendimentos de incorporações verticais, aprovados sob a égide da Lei nº 4.591, de 16 de dezembro de 1.964, deverão respeitar as seguintes características mínimas:

I – Máximo de 08 (oito) unidades por andar, para cada bloco ou torre;

II – Largura mínima de 7,00 metros para ruas e de 2,50 metros para calçadas, se houver;

III – “Cul-de-sac”, se houver, permitindo a inscrição e um círculo com no mínimo 12,00 metros de diâmetro entre guias, além das calçadas;

IV – Distância entre blocos ou torres na razão de 1,50 metro para cada piso habitável, incluindo o pavimento térreo, respeitando o distanciamento mínimo de 10,00 metros, desde que não conflite com o Decreto Estadual 12.343/1978;

V – Estacionamento para visitantes, dentro da propriedade, mas fora dos muros ou divisas de fechamento, na proporção de 1 vaga para cada 10 habitações unifamiliares, atento ao dimensionamento mínimo estabelecido pelo Código de Obras – Lei Municipal;

VI – Estacionamento para caminhões de serviço, dentro da propriedade, mas fora dos muros ou divisas de fechamento, na proporção de 1 vaga para cada 100 habitações unifamiliares, atento ao dimensionamento mínimo estabelecido pelo Código de Obras;

VII – Densidade demográfica dentro dos limites legais, considerando 03 (três) habitantes por unidade.

Art. 7º. Para cada empreendimento de parcelamento de solo ou incorporação, inclusive os verticais, caberá ao empreendedor responsável ressarcir a municipalidade, à título de Compensação de Impacto Urbanístico, em valor mínimo equivalente de 2% (dois por cento) do valor global de venda dos lotes ou unidades, valor este que deverá ser quitado em obras, serviços ou depósito em conta especialmente aberta pela Fazenda Pública Municipal, em até 12 (doze) meses contados da aprovação do parcelamento pela Municipalidade, devendo tal montante ser destinado, preferencialmente, a critério da Secretaria de Desenvolvimento Urbano, em obras, equipamentos, serviços e melhorias para o próprio empreendimento ou seu entorno, ressalvadas as exceções definidas nos parágrafos que seguem.

§1º. Entende-se por impacto urbanístico todo o ordenamento das diretrizes descritas no artigo 2º da Lei

Federal nº 10.257 de 10 de julho de 2001;

§2º. O Poder Executivo Municipal, por decisão devidamente fundamentada, poderá exigir a quitação do valor previsto no caput em prazo menor que o previsto, inclusive de forma antecipada, bem como definir sua utilização em obras, equipamentos, serviços ou melhorias distantes do local onde ser promovido o parcelamento do solo, desde que atento ao interesse público;

§3º. Não serão computados, para os fins do presente Artigo, os valores a serem despendidos com obras, equipamentos, serviços e melhorias para atendimento do quanto disposto no Artigo 2º do presente Decreto, nem aqueles destinados a obras de acesso ao empreendimento.

§4º. O valor global de venda de que trata o caput será indicado pelo próprio empreendedor responsável pelo empreendimento, sob verificação a Secretaria de Finanças e Secretaria de Desenvolvimento Urbano, quais poderão atribuir valor diverso, em decisão devidamente fundamentada.

§5º. 10% (dez por cento) do valor destinado a Compensação de Impacto Urbanístico deverão ser destinados a Fundos Municipais, através de depósitos em suas respectivas contas, na seguinte proporção:

I – 4% (quatro por cento) para o Fundo Municipal de Assistência Social;

II – 2% (dois por cento) para o Fundo Municipal de Esportes;

III – 2% (dois por cento) para o Fundo Municipal da Cultura;

IV – 2% (dois por cento) para o Fundo Municipal do Meio Ambiente;

§6º. 10% (dez por cento) do valor destinado a Compensação de Impacto Urbanístico deverão ser destinados a ações e projetos habitacionais de interesse social.

Art. 8º. Todo pedido de análise e aprovação e parcelamento de solo ou incorporação imobiliária deverá ser instruído com documentos especificados em diretrizes a serem afixadas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano.

Art. 9º. A Secretaria de Desenvolvimento Urbano poderá definir regras e exigências suplementares para cada procedimento de parcelamento de solo ou incorporação imobiliária cujo pedido de análise e aprovação seja apresentado à Municipalidade, em decisão fundamentada, objetivando adequá-lo ao planejamento e controle urbanístico, adequado uso e ocupação do solo e aproveitamento dos recursos naturais, tendo em vista o desenvolvimento da região da cidade onde o empreendimento será implementado.

Art. 10. Esse Decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DA ESTÂNCIA TURÍSTICA DE SALTO

Aos 13 de outubro de 2021.

LAERTE SONSIN JÚNIOR

Prefeito Municipal

FRANCISCO JOSÉ PROCÓPIO

Secretário Municipal de Governo

Registrado no Gabinete do Prefeito e publicado no Diário Oficial Eletrônico do Município

Secretaria de Administração

Prefeitura da Estância Turística de Salto Processo Administrativo nº 9524/2021 Ratificação – Dispensa de Licitação Art. 24, inciso II da Lei Federal nº 8.666/93

Na qualidade de Secretária Municipal de Educação, devidamente autorizada, através do Decreto 008/2001 e conforme disposto do artigo 26 da Lei Federal nº 8.666/93, ratifico a aquisição de cadeiras modelo diretor com apoio, cadeira secretária sem apoio e arquivo de metal com 4 gavetas para uso no CEMUS VII, com a empresa JOY YOUNG COMERCIO DE PAPELARIA BRINQUEDOS INFORMÁTICA E MATERIAIS ESPORTIVOS EIRELI – ME, CNPJ 15.286.686/0001-04, no valor de R\$ 7.499,91 (sete mil, quatrocentos e noventa e nove reais e noventa e um centavos).

Salto, 13 de outubro de 2021.

Anna Christina Carvalho Macedo de Noronha Favaro

Secretária de Educação

Edital – Pregão Eletrônico nº 61/2021 Processo Administrativo nº 5325/2021 Sistema de Registro de Preços Republicação

Encontra-se aberta licitação visando a convocação de empresa, através de Sistema de Registro de Preços, para fornecimento de Bolsa de Colostomia para atendimento dos pacientes ostomizados do Município de Salto, conforme especificações e quantidades relacionadas a anexos do edital, a cargo da Secretaria de Saúde.

O Pregão se realizará de forma ELETRÔNICA, através da BBM – Bolsa Brasileira de Mercadoria, na data de 27 de outubro de 2021.

Cadastro de Propostas Iniciais: das 08hs do dia 14/10/2021 até as 13hs do dia 27/10/2021.

Abertura de Propostas Iniciais: 27/10/2021 às 13hs05min.

Início da Sessão Pública (Fase Competitiva): 27/10/2021 às 14hs

O edital e anexos estão disponíveis para consulta e impressão, através dos sítios: www.bbmnelicitacoes.com.br

PODER EXECUTIVO

Gabinete do Prefeito

DECRETO Nº 359, DE 27 DE OUTUBRO DE 2021.

“Estabelece regras para processamento de pedidos de análise e aprovação de projetos de parcelamento de solo regido pela Lei Federal nº 6766/79 e de incorporação imobiliária regida pela Lei Federal nº 4.591/64, no âmbito da Estância Turística de Salto, e dá outras providências.”

LAERTE SONSIN JÚNIOR, Prefeito da Estância Turística de Salto, no Estado de São Paulo, no exercício de suas atribuições que lhes são conferidas por lei;

CONSIDERANDO o teor da Lei Municipal nº 2.256, de 13 de dezembro de 2000, Lei Municipal nº 2.973, de 05 de novembro de 2009, Lei Municipal nº 3.643, de 15 de dezembro de 2016, Lei Municipal nº 3.694, de 17 de outubro de 2017 e Lei Municipal nº 3.783, de 12 de setembro de 2019;

CONSIDERANDO o teor do Decreto Estadual nº 12.343, de 27 de setembro de 1978 e das Leis Federais nº 4.591, de 16 de dezembro de 1964 e nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979;

CONSIDERANDO a necessidade de disciplinar a análise e a aprovação dos projetos de parcelamento do solo e de incorporações imobiliárias, objetivando o planejamento e controle urbanístico a fim de propiciar o adequado uso e ocupação do solo, e aproveitamento dos recursos naturais, atentando para a qualidade do ar, corpos d'água, vegetação e geomorfologia do terreno, entre outros;

CONSIDERANDO o encerramento do prazo previsto pelo Decreto Municipal nº 111/2021.

CONSIDERANDO, por fim, a necessidade de escoimar erros materiais constantes do Decreto Municipal nº 340, de 13 de outubro de 2021.

DECRETA:

Art. 1º. Todo e qualquer projeto de parcelamento de solo regido pela Lei Federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, e de incorporação imobiliária regida pela Lei Federal nº 4.591, de 16 de dezembro de 1964; de natureza residencial, comercial ou industrial, apresentado para análise e aprovação da Prefeitura da Estância Turística de Salto, deverá atender, estritamente, os critérios e parâmetros estabelecidos pela Lei Municipal nº 2.256, de 13 de dezembro de 2000, Lei Municipal nº 2.973, de 05 de novembro de 2009, Lei Municipal nº 3.643, de 15 de dezembro de 2016,

Lei Municipal nº 3.694, de 17 de outubro de 2017, e Lei Municipal nº 3.783/2019, bem como pelo Decreto Estadual nº 12.343, de 27 de setembro de 1978.

Parágrafo único – O atendimento das regras previstas no presente Artigo deverá ser certificado pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano, pela Secretaria de Meio Ambiente e pela Secretaria de Defesa Social, no que lhes couber, através de seus respectivos titulares, sob pena de nulidade de qualquer ato de aprovação.

Art. 2º. Além das regras definidas nas leis mencionadas no Artigo anterior, nenhum projeto de parcelamento de solo ou incorporação imobiliária será aprovado, sob pena de nulidade, sem Certidão emitida pelo Serviço Autônomo de Água e Esgoto – SAAE Salto, de que o resultado do empreendimento terá disponibilidade de abastecimento de água e remoção, transporte de tratamento de esgoto.

Parágrafo único. Na hipótese de inexistência da disponibilidade prevista no caput, o Serviço Autônomo de Água e Esgoto – SAAE Salto poderá apresentar exigências de obras e serviços objetivando o atendimento do quanto ali disposto, cuja conclusão será condição sine qua non para recebimento, aceitação ou habite-se do empreendimento.

Art. 3º. Para os projetos de parcelamentos de solo regidos pela Lei Federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, deverão ser respeitados, ainda, os seguintes requisitos:

I – Indicação da previsão do fluxo dos veículos de transporte público, bem como dos locais de paradas para carga e descarga de passageiros, com respectivo memorial descritivo de reforço de pavimentação atinente;

II – Previsão de instalação de pistas de caminhadas e cicloviárias;

III – Previsão de sequência e continuidade das ruas dos sistemas viários em relação aos parcelamentos e bairros adjacentes;

IV – Vedação de quadras exclusivas de lotes, com dimensão acima de 150,00 metros lineares, medidos pelo seu eixo, tolerada variação de até 10% da referida dimensão, desde que justificada sua necessidade para adequação viária, devidamente aceita pela Municipalidade;

V – Vedação do compartilhamento de divisas de lotes com Áreas de Preservação Permanentes, Áreas Verdes e/ou Áreas Institucionais, devendo estas ser separadas dos lotes ou áreas públicas por ruas ou avenidas;

VI – Vedação do compartilhamento de divisas das Áreas Verdes do parcelamento do solo com Áreas de Preservação Permanente (APP) ou as Áreas Institucionais (AI), na proporção acima do 40% (quarenta por cento) do exigido;

§1º. As áreas de lazer deverão ser alocadas,

preferencialmente, nas regiões centrais dos parcelamentos de solo objetivando a valorização da convivência dos moradores e melhor qualidade de vida no bairro.

§2º. Em função das características e da afetação das áreas denominadas como institucionais, no caso de empreendimentos com natureza de loteamento fechado, conforme critérios e características dispostas na Lei Municipal nº 2.256, de 13 de dezembro de 2000, estas deverão ser alocadas fora do perímetro contemplado com controle de acesso – “extra muros” – e deverão possuir dimensões adequadas e preencher as demais exigências em termos de proporção dispostas na Lei Federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979.

§3º. As áreas institucionais poderão estar contempladas em Matrículas individualizadas, distintas da Matrícula que contempla as demais unidades do empreendimento, mas deverão se situar de forma contígua ao empreendimento a ser aprovado.

Art. 4º. Todo e qualquer projeto de parcelamento de solo urbano regido pela Lei Federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, deverá conter em seu contrato padrão a ser registrado perante o cartório de registro de imóveis, a obrigatoriedade de construção de calçada ao proprietário, no prazo máximo de 90 (noventa) dias contados:

I – A partir da liberação do empreendimento, quando o caso de promessa de aquisição em fase de lançamento ou desenvolvimento do parcelamento do solo; ou

II – A partir da assinatura do compromisso de compra e venda ou escritura de compra e venda, para aquisições formalizadas após a liberação do parcelamento do solo.

Parágrafo único. O empreendedor responsável pelo parcelamento do solo deverá construir, às suas expensas, as calçadas nas áreas institucionais, sistemas de lazer, áreas verdes e demais áreas a serem reservadas ao Poder Público, bem como executar o rebaixamento de guias localizadas em todas as esquinas do empreendimento, para fins de atendimento das diretrizes de mobilidade urbana.

Art. 5º. Os empreendimentos de incorporações horizontais, aprovados sob a égide da Lei nº 4.591, de 16 de dezembro de 1.964, deverão respeitar as seguintes características mínimas:

I – Largura mínima de 6,00 metros para ruas de até 150,00 metros de comprimento; e largura mínima de 7,00 metros para ruas com mais de 150,00 metros de comprimento;

II – “Cul-de-sac”, se houver, permitindo a inscrição e um círculo com no mínimo 12,00 metros de diâmetro entre guias, além das calçadas;

III – Largura mínima de 2,00 metros para calçadas, em ruas de até 150,00 metros de comprimento; e largura mínima de 2,50 metros para calçadas, em ruas com mais de 150,00 metros de comprimento;

IV – Estacionamento para visitantes, dentro da

propriedade, mas fora dos muros ou divisas de fechamento, na proporção de 1 vaga para cada 10 habitações unifamiliares, atento ao dimensionamento mínimo estabelecido pelo Código de Obras – Lei Municipal;

V – Estacionamento para caminhões de serviço, dentro da propriedade, mas fora dos muros ou divisas de fechamento, na proporção de 1 vaga para cada 100 habitações unifamiliares, atento ao dimensionamento mínimo estabelecido pelo Código de Obras;

VI – Testada mínima de 5,00 metros, para casas térreas e assobradadas;

VII – Afastamento frontal da construção de 4,00 metros, a partir da linha de divisa entre a unidade de fração ideal e a calçada, permitida nesse recuo, apenas a construção, em piso único, de cobertura com estrutura desmontável, com largura máxima equivalente a 2/3 (dois terços) da testada e pé direito mínimo de 2,50 metros, respeitando, na hipótese, as dimensões mínimas estabelecidas pelo Código de Obras;

VIII – Espaço mínimo de 3,00 metros entre o limite de fundo da construção e o limite de fundo da unidade de fração ideal;

IX – Quadras com no máximo 150,00 metros de comprimento.

Parágrafo único. As edificações poderão ser geminadas, em grupamentos não maiores de 10 (dez) unidades, atento às regras do Código Sanitário Estadual, respeitado o distanciamento de no mínimo de 4,00 metros entre um agrupamento e outro.

Art. 6º. Os empreendimentos de incorporações verticais, aprovados sob a égide da Lei nº 4.591, de 16 de dezembro de 1.964, deverão respeitar as seguintes características mínimas:

I – Máximo de 08 (oito) unidades por andar, para cada bloco ou torre;

II – Largura mínima de 7,00 metros para ruas e de 2,50 metros para calçadas, se houver;

III – “Cul-de-sac”, se houver, permitindo a inscrição e um círculo com no mínimo 12,00 metros de diâmetro entre guias, além das calçadas;

IV – Distância entre blocos ou torres na razão de 1,50 metro para cada piso habitável, incluindo o pavimento térreo, respeitando o distanciamento mínimo de 10,00 metros, desde que não conflite com o Decreto Estadual nº 12.343/1978;

V – Estacionamento para visitantes, dentro da propriedade, mas fora dos muros ou divisas de fechamento, na proporção de 1 vaga para cada 10 habitações unifamiliares, atento ao dimensionamento mínimo estabelecido pelo Código de Obras – Lei Municipal;

VI – Estacionamento para caminhões de serviço, dentro da propriedade, mas fora dos muros ou divisas de fechamento, na proporção de 1 vaga para cada 100

habitações unifamiliares, atento ao dimensionamento mínimo estabelecido pelo Código de Obras;

VII – Densidade demográfica dentro dos limites legais, considerando 03 (três) habitantes por unidade.

Art. 7º. Para cada empreendimento de parcelamento de solo ou incorporação, inclusive os verticais, caberá ao empreendedor responsável ressarcir a municipalidade, à título de Compensação de Impacto Urbanístico, em valor mínimo equivalente de 2% (dois por cento) do valor global de venda dos lotes ou unidades, valor este que deverá ser quitado em obras, serviços ou depósito em conta especialmente aberta pela Fazenda Pública Municipal, em até 12 (doze) meses contados da aprovação do parcelamento pela Municipalidade, devendo tal montante ser destinado, preferencialmente, a critério da Secretaria de Desenvolvimento Urbano, em obras, equipamentos, serviços e melhorias para o próprio empreendimento ou seu entorno, ressalvadas as exceções definidas nos parágrafos que seguem.

§1º. Entende-se por impacto urbanístico todo o ordenamento das diretrizes descritas no artigo 2º da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

§2º. O Poder Executivo Municipal, por decisão devidamente fundamentada, poderá exigir a quitação do valor previsto no caput em prazo menor que o previsto, inclusive de forma antecipada, bem como definir sua utilização em obras, equipamentos, serviços ou melhorias distantes do local onde será promovido o parcelamento do solo, desde que atento ao interesse público.

§3º. Não serão computados, para os fins do presente artigo, os valores a serem despendidos com obras, equipamentos, serviços e melhorias para atendimento do quanto disposto no artigo 2º do presente Decreto, nem aqueles destinados a obras de acesso ao empreendimento.

§4º. O valor global de venda de que trata o caput será indicado pelo próprio empreendedor responsável pelo empreendimento, sob verificação das Secretarias de Finanças e de Desenvolvimento Urbano, quais poderão atribuir valor diverso, em decisão devidamente fundamentada.

§5º. 10% (dez por cento) do valor destinado a Compensação de Impacto Urbanístico deverão ser destinados a Fundos Municipais, através de depósitos em suas respectivas contas, na seguinte proporção:

I – 4% (quatro por cento) para o Fundo Municipal de Assistência Social;

II – 2% (dois por cento) para o Fundo Municipal de Esportes;

III – 2% (dois por cento) para o Fundo Municipal da Cultura;

IV – 2% (dois por cento) para o Fundo Municipal do Meio Ambiente.

§6º. 10% (dez por cento) do valor destinado a

Compensação de Impacto Urbanístico deverão ser destinados a ações e projetos habitacionais de interesse social.

Art. 8º. Todo pedido de análise e aprovação de parcelamento de solo ou incorporação imobiliária deverá ser instruído com documentos especificados em diretrizes a serem afixadas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano.

Art. 9º. A Secretaria de Desenvolvimento Urbano poderá definir regras e exigências suplementares para cada procedimento de parcelamento de solo ou incorporação imobiliária cujo pedido de análise e aprovação seja apresentado à Municipalidade, em decisão fundamentada, objetivando adequá-lo ao planejamento e controle urbanístico, adequado uso e ocupação do solo e aproveitamento dos recursos naturais, tendo em vista o desenvolvimento da região da cidade onde o empreendimento será implementado.

Art. 10. Esse Decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial o Decreto Municipal nº 340, de 13 de outubro de 2021.

ESTÂNCIA TURÍSTICA DE SALTO, ESTADO DE SÃO PAULO.

Aos, 27 de outubro de 2021 – 323º da Fundação

LAERTE SONSIN JÚNIOR

Prefeito Municipal

FRANCISCO JOSÉ PROCÓPIO

Secretário Municipal de Governo

Registrado no Gabinete do Prefeito e publicado no Diário Oficial Eletrônico do Município

Secretaria de Administração

Contrato Adm. nº 221/2021

Processo Administrativo n.º 6400/2021

Contratante – Prefeitura da Estância Turística de Salto

Contratada – Inspirati Arte, Cultura e Comunicação Ltda.

Objeto – A contratação de prestação de serviços técnicos especializados visando a elaboração de projetos executivos complementares de engenharia e de arquitetura para melhorias e adequações destinadas ao fomento turístico e otimização de interesse do público visitante, conforme termo de referência, planilha de preços, cronograma físico-financeiro, levantamento planialtimétrico, anteprojetos das intervenções, caderno técnico com imagens referenciais anexos ao edital, a cargo da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Trabalho e Turismo.

Referente – Convite nº 03/2021

Valor Total – R\$ 289.677,30 (duzentos e oitenta e nove mil, seiscentos e setenta e sete reais e trinta centavos)