

Mensagem nº 072/2020.
2020.

Tapejara, 18 de dezembro de

Senhor Presidente,
Senhores Vereadores,

Encaminhamos para apreciação dos nobres Vereadores o Projeto de Lei anexo, que institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Tapejara, em cumprimento ao artigo 24 da Lei Federal nº 12.587/12.

O Plano de Mobilidade Urbana - PlanMob, possui relevância por ser o instrumento que planeja os deslocamentos realizados na cidade, garantindo serviços de transporte de qualidade, formas de deslocamento sustentáveis, entre outras coisas, o que se tornou necessário ao considerar o acelerado crescimento do Município, que é o 8º que mais cresce no Estado do Rio Grande do Sul.

A discussão para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana caminhou em conjunto com a revisão do Plano Diretor, que são instrumentos complementares que devem possuir estratégias concomitantes para sua implementação, a fim de garantir o desenvolvimento sustentável da cidade.

O processo iniciou em fevereiro de 2019, e contou com a participação do cidadão e de representantes da sociedade em audiências públicas e reuniões realizadas neste período, visando estimular o desenvolvimento equilibrado e sustentável da cidade. O debate realizado ao longo deste período, foi amplo, justo e democrático, procurando envolver todos os setores impactados, considerando a realidade e as particularidades do nosso Município.

Desta forma, reiterando a importância desta legislação, solicitamos especial atenção dos nobres vereadores para a apreciação e aprovação deste Projeto, nos exatos termos propostos, considerando os estudos realizados para sua implementação.

Atenciosamente,

Vilmar Merotto
Prefeito Municipal

Ilmo. Sr.
VEREADOR VOLMIR ORESTE DANELLI
MD. Presidente da Câmara Municipal de Vereadores

Nesta.

PROJETO DE LEI N° 072/20, EM 18 DE DEZEMBRO DE 2020.

Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Tapejara e dá outras providências.

**PARTE I
DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

**TÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1° A Política de Mobilidade Urbana do Município de Tapejara tem por objetivo ordenar o sistema de mobilidade urbana de forma a garantir o acesso universal à cidade e o desenvolvimento sustentável, atendendo ao disposto pela Lei Federal nº 12.587/12.

Art. 2° O Plano de Mobilidade Urbana - PlanMob é a principal ferramenta da Política de Mobilidade Urbana do Município de Tapejara, cujo documento indica uma série de ações que visam orientar a atuação do Poder Público e da sociedade civil para melhoria das condições de circulação na cidade.

Art. 3° O PlanMob deve estar articulado à política de desenvolvimento territorial municipal e ao Plano Diretor, assim como demais políticas setoriais municipais, política estadual e nacional pertinentes.

§1° A política estabelecida pelo PlanMob deve estar articulada ao Plano Diretor, principalmente, nos seguintes aspectos:

- a) Zoneamento urbano, no que se refere à estratégia para a expansão e desenvolvimento da cidade;
- b) Regras de uso e ocupação do solo, no que se refere à distribuição de atividades e ao adensamento do território;
- c) Hierarquia viária, no que se refere à sua estruturação.

§2° Para realização das ações estabelecidas no PlanMob, poderá ser prevista a utilização de instrumentos de gestão do solo urbano estabelecidos na Lei do Plano Diretor.

§3° Este PlanMob deverá ser revisto sempre que as alterações de um dos aspectos dispostos no §1° impactarem nas condições de mobilidade atuais ou futuras.

TÍTULO II DOS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES

Art. 4º O PlanMob de Tapejara é orientado pelos seguintes princípios:

- I - Desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômica e ambiental;
- II - Universalidade do direito de se deslocar e de usufruir a cidade;
- III - Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- IV - Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - Segurança nos deslocamentos;
- VI - Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VII - Gestão democrática e controle social, como instrumento contínuo do planejamento e avaliação da política municipal de mobilidade urbana.

Art. 5º São diretrizes do PlanMob de Tapejara:

- I - Integração com a política municipal de desenvolvimento urbano e setoriais pertinentes;
- II - Priorização 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 - Reestruturação de cruzamentos que sobrepõem diferentes modos e serviços de transporte urbano;
- V - Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- VI - Adoção de medidas que desestimulem a utilização do meio de transporte individual motorizado, após a realização de ações que melhorem as condições alternativas de deslocamento;
- VII - Incentivo ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- VIII - Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;
- IX - Procura por alternativas de financiamento para implementação das ações integrantes no PlanMob;
- X - Promoção de ações educativas de sensibilização e conscientização da população sobre os princípios do PlanMob.

PARTE II

DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA

Art. 6º O Sistema de Mobilidade Urbana (SMU) é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, dos serviços em funcionamento e da infraestrutura instalada que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território municipal.

Art. 7º O Executivo Municipal, na instituição do SMU, poderá adotar, dentre outras, as medidas a seguir relacionadas:

I - Restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II - Estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob 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, na forma da Lei;

IV - Dedicção 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;

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;

VIII - Convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros.

Art. 8º São direitos dos usuários do SMU de Tapejara, dentre os demais estipulados por legislação específica:

I - Participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política municipal de mobilidade urbana;

II - Ter ambiente seguro e acessível para a utilização do SMU;

III - Receber adequadamente os serviços de transporte;

IV - Ser informado de forma clara e gratuita sobre os serviços de transporte ofertados.

Parágrafo Único Os usuários do SMU terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

- a) Seus direitos e responsabilidades;
- b) Os direitos e obrigações dos operadores dos serviços;
- c) Os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados;
- d) Os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

TÍTULO I DO SISTEMA VIÁRIO URBANO

Art. 9º O Sistema Viário Urbano (SVU) faz parte do SMU e compõe a rede de canais de circulação de pessoas e cargas que a cidade possui.

Art. 10 O SVU de Tapejara é estruturado em um sistema hierarquizado, na qual as Vias Urbanas são classificadas conforme seu papel no SVU, características físicas e de acordo com a nomenclatura adotada pelo Código Brasileiro de Trânsito.

Parágrafo Único A hierarquia viária urbana e seus respectivos parâmetros geométricos estão estabelecidos na Lei do Plano Diretor de Tapejara.

Art. 11 As vias urbanas que concentram diferentes modais e serviços de transporte deverão ter seu desenho urbano adequado para contemplar as demandas específicas, evitar acidentes, priorizando a mobilidade de pedestres e ciclistas.

CAPÍTULO I DA SINALIZAÇÃO

Art. 12 A Sinalização é composta por sinais de trânsito e dispositivos de segurança que são colocados na via pública.

Parágrafo Único Os sinais de trânsito classificam-se em:

- I - Verticais;
- II - Horizontais;
- III - Dispositivos de sinalização auxiliar;
- IV - Luminosos;
- V - Sonoros;
- VI - Gestos do agente de trânsito e do condutor.

Art. 13 Nenhuma via pavimentada poderá ser aberta ao uso público - após sua construção ou manutenção - enquanto não estiver devidamente sinalizada, vertical e horizontalmente, de forma a garantir as condições adequadas de segurança na circulação.

§1º A implantação da sinalização disposta no *caput* é de responsabilidade do Executivo Municipal e deve ser indicada por técnico habilitado, sob a coordenação do setor municipal responsável.

§2º A responsabilidade pela instalação da sinalização nas vias internas pertencentes aos condomínios e nas vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo é de seu proprietário.

Art. 14 A sinalização será colocada em posição e condições que a tornem perfeitamente visível e legível durante o dia e a noite, em distância compatível com a segurança do trânsito, conforme normas e especificações do Código Brasileiro de Trânsito e do Conselho Nacional de Trânsito.

Parágrafo Único Nas vias públicas e nos imóveis é proibido colocar luzes, publicidade, inscrições, vegetação e mobiliário que possam gerar confusão, interferir na visibilidade da sinalização e comprometer a segurança do trânsito.

CAPÍTULO II DOS CRUZAMENTOS VIÁRIOS

Art. 15 A forma de tratamento e implantação dos Cruzamentos Viários de Tapejara será definida por setor responsável do Executivo Municipal conforme classificação das vias, volume de tráfego em cada aproximação, disponibilidade física e recursos disponíveis, podendo ser adotadas uma ou a combinação das seguintes medidas:

- I - Colocação de placa “PARE”;
- II - Implementação de rótula;
- III - Colocação de sinalização semafórica;
- IV - Implementação de trevo;
- V - Canalização dos movimentos (especialmente para dobra à direita segregada).

§1º Nos cruzamentos viários a via com maior hierarquia sempre tem prioridade.

§2º Preferencialmente, deverá ser adotado nos cruzamentos viários de Tapejara o tipo disposto no inciso I.

§3º No PlanMob estão indicadas as formas preferenciais de tratamento dos principais cruzamentos viários de Tapejara, que devem ser implementados a partir de estudos específicos realizados por setor responsável do Executivo Municipal.

§4º Os cruzamentos que são locais de convergência de diversos modais deverão prioritariamente serem reestruturados, visando maior segurança nos deslocamentos.

CAPÍTULO III DOS ESTACIONAMENTOS

Art. 16 De acordo com os respectivos parâmetros geométricos dispostos na Lei do Plano Diretor, os estacionamentos deverão obedecer às seguintes condições:

I - Nas rodovias ou vias de trânsito rápido não poderá ser implantado estacionamento;

II - Nas vias arteriais deverá ser desestimulada a implantação de estacionamento;

III - Nas vias coletoras deverá ser implantado prioritariamente estacionamento unilateral, e nos casos de vias de mão única, o estacionamento deverá ser a 45° (quarenta e cinco graus);

IV - Nas vias locais poderá ser implantado estacionamento bilateral.

Parágrafo Único Em situações especiais, o Executivo Municipal poderá prever a proibição ou inclusão de estacionamento, desde que dimensionada a influência dessa inserção na malha viária, aprovado por técnico habilitado.

Art. 17 A implantação de estacionamento rotativo em determinadas vias urbanas será realizada em etapas, previstas para ocorrerem em curto, médio e longo prazo, conforme estabelecido no Anexo 1 desta Lei.

Parágrafo Único A implementação do estacionamento rotativo à médio e longo prazo, será realizada mediante estudos específicos a serem realizados por setor responsável do Executivo Municipal, e apenas após a implementação das medidas previstas para o modal não motorizado.

CAPÍTULO IV DOS POLOS GERADORES DE VIAGENS

Art. 18 A localização dos Polos Geradores de Viagens deverá ser considerada no planejamento da política local de mobilidade urbana.

Art. 19 Os empreendimentos classificados como Polos Geradores de Viagens deverão realizar um Estudo de Impacto de Vizinhaça (EIV), conforme estabelecido na Lei do Plano Diretor, que inclua um Estudo de Impacto de Trânsito, que será avaliado e aprovado pelo Conselho Municipal da Mobilidade.

§1º Para minimização do impacto negativo no trânsito dos Polos Geradores de Viagens, poderão ser exigidas as seguintes medidas, dentre outras:

I - Previsão de um número maior de vagas de estacionamento do que o mínimo estabelecido na Lei do Plano Diretor para a respectiva atividade;

II - Adaptação do projeto para que favoreça e preveja a mobilidade não motorizada ou coletiva no empreendimento e no seu entorno;

III - Redistribuição dos acessos dos diferentes modais ao empreendimento, conforme sistema viário do entorno.

IV - Cobrança de medidas mitigadoras de impactos no sistema viário do entorno ao empreendimento.

§2º O Executivo Municipal poderá prever redução de tributação municipal aos empreendedores que prevejam modais não motorizados ou coletivos.

TÍTULO II DOS MODOS DE TRANSPORTE URBANO

Art. 20 São modos de transporte urbano:

I - Motorizados;

II - Não motorizados.

§1º Os modos de transporte motorizado são as modalidades que se utilizam de veículos automotores.

§2º Os modos de transporte não motorizados são as modalidades que se utilizam do esforço humano ou da tração animal.

Art. 21 Os usuários dos modos de transporte não motorizado têm preferência sobre todos os demais participantes do SMU de Tapejara.

Art. 22 A mobilidade ativa através de transporte não motorizado deve ser incentivada para os deslocamentos das pessoas na cidade de Tapejara.

CAPÍTULO I DA CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES

Art. 23 A construção e manutenção dos passeios públicos deve atender ao disposto no Código de Obras, decreto dos Passeios Públicos e demais regulamentações correspondentes.

Art. 24 A estrutura principal para circulação de pedestres em Tapejara é composta por:

I - Rotas primárias, passeios públicos que conectam os bairros ao centro da cidade;

II - Rotas secundárias, passeios públicos que conectam os bairros aos principais equipamentos de educação, cultura, saúde, lazer, segurança e similares;

III - Rotas terciárias, demais passeios públicos que compõem o SVU;

IV - Ruas exclusivas, passeios públicos que conectam atividades que geram intenso tráfego de pedestres;

V - Atalhos em Áreas de Preservação Permanente (APP's), passeios públicos que acompanham os cursos d'água urbanos e oferecem alternativas de conexão entre bairros.

§1º Nas rotas primárias e secundárias dispostas nos incisos I e II, deverá ser garantida uma faixa do passeio público acessível e livre de obstáculos, assim como implementadas faixas de segurança para dar continuidade aos trajetos.

§2º Nas rotas terciárias dispostas no inciso III, deverá ser minimamente garantida uma faixa do passeio público acessível e livre de obstáculos.

§3º Nas ruas exclusivas de pedestres dispostas no inciso IV, será proibido o tráfego de veículos, exceto para veículos de emergência, garantida sempre uma faixa acessível e livre de obstáculos.

§4º A faixa acessível e livre de obstáculos referida nos §§1º, 2º e 3º deverá atender às exigências municipais e das normas técnicas competentes.

§5º Nos atalhos em APP's a dispostos no inciso V, a infraestrutura para o tráfego de pedestres não poderá prejudicar a preservação dos recursos naturais existentes.

§6º A proposta de estrutura peatonal de Tapejara está indicada no Anexo 2, estando sua implementação sujeita a realização de estudos técnicos específicos pelo setor municipal responsável.

Art. 25 Os pedestres têm exclusividade de circulação nos passeios públicos, estando os outros meios subjugados a ele.

Art. 26 Nos locais críticos para o tráfego de pedestres deverão ser adotadas medidas para redução de velocidade dos veículos e para melhoria ambiental do espaço urbano.

CAPÍTULO II DA CIRCULAÇÃO DE CICLISTAS

Art. 27 A construção e manutenção da infraestrutura para circulação de ciclistas deverá atender ao disposto por esta Lei, Plano Diretor, Código de Obras e demais regulamentações correspondentes.

Art. 28 A estrutura principal para circulação de ciclistas em Tapejara é composta por:

- I - Ciclovias,
- II - Ciclofaixas;
- III - Ciclorrotas;
- IV - Estações de bicicletas para uso público.

§1º Excepcionalmente, as ciclofaixas dispostas no inciso I, poderão estar localizadas no passeio público, desde que justificadas por estudo técnico e mediante sinalização adequada, ficando as especificações a cargo do Executivo Municipal.

§2º No caso disposto no §1º, deverá ser preservada uma faixa livre para circulação dos pedestres de no mínimo 1,20m (um metro e vinte centímetros).

§3º A largura mínima útil de cada ciclovia ou ciclofaixa deverá ser de 1,20m (um metro e vinte centímetros) para pista de sentido único de circulação e de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) para pista com sentido duplo de circulação.

§4º O serviço de compartilhamento de bicicletas deverá ser regulamentado e fiscalizado pelo Executivo Municipal.

§5º A proposta de estrutura cicloviária de Tapejara está indicada no Anexo 3, estando sua implementação sujeita a realização de estudos técnicos específicos pelo setor municipal responsável.

TÍTULO III DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE URBANO

Art. 29 São serviços de transporte urbano de Tapejara:

- I - Transporte público coletivo de passageiros;
- II - Transporte público individual de passageiros;
- III - Transporte privado individual de passageiros;
- IV - Transporte privado de cargas.

CAPÍTULO I DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE PASSAGEIROS

Art. 30 O sistema de Transporte Público Coletivo da cidade de Tapejara é estruturado por rotas urbanas que devem ser estabelecidas visando maior abrangência do serviço, eficiência e simplicidade do sistema.

Parágrafo Único As rotas urbanas devem ser compatíveis com a hierarquia viária estabelecida pelo Plano Diretor, limitando-se às vias de trânsito rápido, arteriais e coletoras, e excepcionalmente às vias locais, mediante estudo técnico que comprove a necessidade.

Art. 31 As rotas urbanas do sistema de Transporte Público Coletivo deverão ser avaliadas periodicamente considerando as necessidades atuais e futuras do sistema de atendimento aos bairros ou loteamentos mais distantes.

Art. 32 Para a definição das rotas urbanas deverá ser considerada prioritariamente a integração do Transporte Público Coletivo com a estrutura peatonal,

ciclovíaria e as estações de bicicletas para uso público, dispostas no Título II desta Parte II.

Art. 33 A frequência das linhas das rotas urbanas deverá respeitar, preferencialmente, o intervalo máximo de 15 (quinze) minutos nos horários de maior tráfego e 30 (trinta) minutos nos demais horários.

Art. 34 A infraestrutura viária que compõe o sistema de Transporte Público Coletivo da cidade de Tapejara deverá ser prioritariamente pavimentada e requalificada para garantir acessibilidade e eficiência ao sistema.

§1º As faixas de rolamento para a circulação do Transporte Público Coletivo deverão ter largura mínima de 3,20m (três metros e vinte centímetros) e sinalização horizontal que indique sua prioridade no trânsito.

§2º Poderão ser reservadas faixas exclusivas para circulação dos ônibus nas vias urbanas.

Art. 35 As paradas de ônibus devem estar localizadas de forma a garantir que a distância máxima seja de 300,00m (trezentos metros) de deslocamento para pedestres e ciclistas.

Parágrafo Único Sempre que possível, as paradas de ônibus devem ser protegidas contra intempéries, ser providas de bancos e/ou barras de apoio e conter informações sobre os itinerários e horários dos ônibus.

Art. 36 As informações relacionadas ao Transporte Público Coletivo, como tarifas, integração com outros modais, rotas, itinerários, horários, locais de embarque e desembarque, deverão ser amplamente disponibilizadas à população em linguagem clara e acessível, utilizando de um ou da combinação dos seguintes meios:

- I - Painéis em paradas de ônibus;
- II - Sítios eletrônicos;
- III - Redes sociais;
- IV - Aplicativos para *smartphone*.

Art. 37 Deverá ser previsto um sistema de monitoramento sistemático do Transporte Público Coletivo que permita o planejamento do sistema e a programação dos serviços.

Art. 38 A contratação dos serviços de Transporte Público Coletivo será precedida de licitação e deverá:

- I - Fixar metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - Definir incentivos e penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;

III - Alocar riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o Poder Público municipal;

IV - Estabelecer as condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao Poder Público municipal;

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

Parágrafo Único 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.

Art. 39 A tarifa de remuneração da prestação de serviço de Transporte Público Coletivo é resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§1º A tarifa de remuneração disposta no *caput* deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços, somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§2º Compete ao Executivo Municipal delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§3º O Executivo Municipal deverá divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de Transporte Público Coletivo.

§4º A política tarifária do serviço de Transporte Público Coletivo da cidade de Tapejara deverá ser orientada pelas seguintes diretrizes:

a) Priorizar pela simplicidade na compreensão e transparência da estrutura tarifária para o usuário e pela publicidade do processo de revisão;

b) Obedecer aos critérios legais de gratuidade para idosos, estudantes e pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;

c) Implementar, preferencialmente, integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos de transporte.

CAPÍTULO II

DO TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS

Art. 40 O Transporte Público Individual ou os serviços de táxis em Tapejara deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo Executivo Municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.

Art. 41 Devem ser estruturados pontos estratégicos de embarque próximos aos principais polos geradores de viagens para quem chega à cidade.

Art. 42 O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo Executivo Municipal.

§1º Na outorga de exploração de serviço de táxi, reservar-se-ão 10% (dez por cento) das vagas para condutores com deficiência.

§2º No caso de não preenchimento das vagas na forma estabelecida no §1º deste artigo, as remanescentes devem ser disponibilizadas para os demais concorrentes.

CAPÍTULO III

DO TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS

Art. 43 Compete ao Executivo Municipal regulamentar através de norma específica e fiscalizar o serviço de Transporte Privado Individual de Passageiros, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço.

CAPÍTULO IV

DO TRANSPORTE URBANO DE CARGAS

Art. 44 As rotas preferenciais do Transporte Urbano de Cargas estão estabelecidas no Anexo 4 desta Lei.

§1º As vias urbanas que serão rotas do Transporte Urbano de Cargas deverão ser submetidas a correções de geometria, cruzamentos e pavimentação apropriadas para esse tipo de tráfego.

§2º As rotas serão ampliadas conforme estruturação do SVU de Tapejara, conforme disposto no Anexo 4.

Art. 45 Poderá haver condicionamento e restrição de rotas de carga/descarga em função do horário, dia da semana e região do município, conforme Decreto Municipal, obedecendo os parâmetros da presente Lei.

Parágrafo Único O Decreto Municipal com regramentos de horário para circulação de veículos de cargas poderá incluir novas rotas além daquelas previstas

como rota do Transporte Urbano de Cargas, desde que exista estudo técnico que o justifique.

Art. 46 As rotas preferenciais e as prováveis rotas proibidas, a serem estabelecidas pelo Executivo Municipal conforme necessidade, bem como a especificação dos horários e dias da semana, quando for o caso, para o tráfego do Transporte Urbano de Cargas deverão ser devidamente sinalizadas.

Parágrafo Único As ações de fiscalização sobre proibições de fluxos e horários para tráfego de veículos de cargas deverão ser estruturadas e ampliadas pelo setor municipal responsável.

Art. 47 O regramento do Transporte Urbano de Cargas será disposto a partir de parâmetros do tipo de produto transportado e tipo de veículo, observando o interesse coletivo prioritariamente.

CAPÍTULO V DO TRANSPORTE REGIONAL

Art. 48 As rodovias estaduais, aliadas às estradas municipais, estruturam o sistema de Transporte Regional de Tapejara.

§1º Fazem parte do sistema de Transporte Regional de Tapejara as rodovias ERS-463, ERS-467, ERS-430 e a Estrada Tapejara Água Santa.

§2º Deverão ser prioritariamente pavimentadas e estruturadas as conexões regionais para garantir maior acessibilidade a nível regional.

Art. 49 Deverão ser ampliadas as ofertas de rotas e horários de linhas intermunicipais e interestaduais, para diminuição da dependência de veículo particular para acesso ao município de Tapejara.

TÍTULO IV DA ACESSIBILIDADE UNIVERSAL

Art. 50 O SMU de Tapejara deverá garantir a acessibilidade universal às edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos existentes, atendendo ao disposto pela norma técnica específica e demais normas técnicas correspondentes.

Art. 51 Em qualquer obra de construção, ampliação ou reforma de vias, praças, logradouros, parques e demais espaços de uso público, o Executivo Municipal e as empresas concessionárias municipais ou contratadas 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, e demais referências normativas de acessibilidade.

Art. 52 Os passeios públicos de Tapejara deverão ser acessíveis, principalmente os que constituem as rotas primárias e secundárias da estrutura peatonal disposta no artigo 25.

Parágrafo Único Os passeios públicos de Tapejara deverão obedecer às condições estabelecidas pelo Código de Obras e decreto municipal específico em relação à sua pavimentação, utilização de piso tátil, inclinação e rebaixos de meio-fio para serem acessíveis às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 53 Conforme disposto na Lei do Plano Diretor e Código de Obras, e exigido em normas técnicas específicas, os estacionamentos de uso público e coletivo deverão possuir vagas reservadas às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

Art. 54 A regulação dos serviços de transporte urbano deverá adotar um modelo que exija nos processos de concessão, permissão ou autorização, o cumprimento das normas e critérios de acessibilidade.

Parágrafo Único Os condutores, cobradores e demais profissionais que prestam os serviços de transporte urbano, deverão realizar capacitação continuada para o atendimento adequado à pessoa com deficiência e mobilidade reduzida.

Art. 55 O Executivo Municipal desenvolverá programas de incentivo e metas para a adaptação de veículos e serviços pelo setor público e privado de transporte individual, visando o melhor atendimento à pessoa com deficiência e mobilidade reduzida.

Parágrafo Único A fiscalização do cumprimento das metas de adaptação de veículos e serviços prestados pelo setor público e privado de transporte individual ficará a cargo do setor municipal responsável, devendo ser observados os princípios e diretrizes desta Lei, a legislação e as normas técnicas de acessibilidade vigentes.

Art. 56 A frota de veículos do Transporte Público Coletivo deverá ter veículos dotados de plataforma elevatória para acessibilidade de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, conforme normas técnicas pertinentes.

§1º Quando da concessão do transporte ou repactuação do contrato existente, será indicado o número mínimo de veículos que terão estes equipamentos de acessibilidade, sendo ao menos um veículo por linha.

§2º Os veículos do Transporte Público Coletivo deverão possuir 10% (dez por cento) das poltronas reservadas para idosos, obesos e gestantes.

PARTE III

DA GESTÃO DA MOBILIDADE URBANA

Art. 57 A Gestão da Mobilidade Urbana de Tapejara deverá atender aos princípios e diretrizes dispostos nesta Lei através:

I - Da implementação das propostas de curto, médio e longo prazo estabelecidas pelo PlanMob;

II - Da identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução das propostas dispostas no inciso I;

III - Da formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes da política estabelecida;

IV - Do estímulo ao envolvimento da sociedade nas instâncias participativas de deliberação.

Art. 58 Para promover uma Gestão da Mobilidade Urbana de Tapejara democrática e participativa, o Executivo Municipal deverá realizar os seguintes procedimentos:

I - Instituição do Conselho Municipal da Mobilidade com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - Criação de ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão da mobilidade urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - Realização de audiências e consultas públicas;

IV - Instituição de procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

Parágrafo Único O Executivo Municipal poderá estimular a criação de outros espaços de participação da sociedade além do disposto no *caput*.

Art. 59 O PlanMob deverá ser revisado em processo participativo, no período máximo de 10 (dez) anos da data de publicação desta Lei, garantindo a continuidade do processo de planejamento.

TÍTULO I

DO SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO E CONTROLE

Art. 60 O Sistema de Acompanhamento e Controle do PlanMob é a estrutura administrativa responsável pela condução do processo de gestão do planejamento da mobilidade urbana disposto no artigo 57 e deverá cumprir com os seguintes objetivos específicos:

I - Planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana de forma contínua, transparente e participativa;

II - Coordenar a execução de programas, planos e projetos, de acordo com o estabelecido no PlanMob;

III - Planejar, regulamentar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;

IV - Combater o transporte ilegal de passageiros;

V - Avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;

VI - Estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;

VII - Garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários;

VIII - Estabelecer canais de diálogo com a sociedade civil, disponibilizando informações sobre os serviços de transporte e fomentando sua participação na gestão da mobilidade;

IX - Instituir e atualizar continuamente um banco de dados relacionado à mobilidade urbana;

X - Articular a política de mobilidade urbana com a política de desenvolvimento territorial;

XI - Capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do município.

Art. 61 A Secretaria Municipal de Serviços Urbanos é responsável pela administração das questões relacionadas à mobilidade urbana de Tapejara, conforme competências e atribuições do município dispostas em legislação federal.

Parágrafo Único A Divisão de Trânsito representa a estrutura interna da Secretaria Municipal de Serviços Urbanos responsável pela implementação da política de mobilidade estabelecida nesta Lei.

Art. 62 Complementa a estrutura administrativa disposta no artigo 61, o Conselho Municipal da Mobilidade, que compõe uma estrutura externa ao Executivo Municipal com a participação de representações da sociedade civil.

CAPÍTULO I DA DIVISÃO DE TRÂNSITO

Art. 63 A Divisão de Trânsito, grupo de trabalho técnico, interno e de caráter transdisciplinar, é composta por gestores municipais e técnicos da Secretaria Municipal de Serviços Urbanos nomeada por ato do Executivo Municipal.

Art. 64 Compete à Divisão de Trânsito, dentre outras atribuições estabelecidas em Lei Municipal específica, as seguintes:

I - Promover a articulação de ações da mobilidade com outros departamentos e secretarias, órgãos e conselhos municipais, buscando implementar soluções integradas;

II - Exigir e fiscalizar que todos os projetos relacionados com a mobilidade urbana sejam encaminhados à Divisão do Trânsito para apreciação e aprovação;

III - Propor medidas mitigadoras, ajustes ao projeto arquitetônico e/ou à implementação urbanística dos Polos Geradores de Viagens, através da análise do Estudo de Impacto de Trânsito que compõe o EIV, nos termos do artigo 19 desta Lei;

IV - Elaborar projetos e estudos previstos pelo PlanMob dentro dos prazos estipulados, respeitando as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o PlanMob e as deliberações do Conselho Municipal da Mobilidade;

V - Prever a captação de recursos junto à União, Estado ou outras fontes para a implementação dos projetos previstos;

VI - Fiscalizar o trânsito municipal, controlando o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas no Código Brasileiro de Trânsito;

VII - Coletar, analisar e controlar o banco de dados sobre informações da mobilidade municipal;

VIII - Contribuir com a regulamentação necessária para gestão e monitoramento do sistema e serviços oferecidos;

IX - Promover o diálogo com o Conselho Municipal de Mobilidade, implementando as decisões tomadas desde que não estejam em contradição com o PlanMob e demais políticas setoriais;

X - Realizar projetos de educação para o trânsito junto à sociedade;

XI - Contribuir com o processo de avaliação e atualização permanente do PlanMob propondo ajustes quando for necessário e incorporando as alterações pertinentes.

CAPÍTULO II DO CONSELHO MUNICIPAL DA MOBILIDADE

Art. 65 O Conselho Municipal da Mobilidade é um órgão colegiado de natureza consultiva, vinculado a Secretaria Municipal de Serviços Urbanos que deverá ser regulamentado por Lei Municipal específica, cuja competência, dentre outras a serem previstas, é:

I - Acompanhar a implementação do PlanMob e seus resultados no território, propondo, avaliando ajustes ou solicitando avaliações à Divisão de Trânsito, quando entender necessário;

II - Deliberar por questões que não estejam claras para implementação do PlanMob;

III - Debater planos, programas e projetos do Executivo Municipal no que tange aos assuntos relacionados a este PlanMob e à mobilidade urbana de Tapejara;

IV - Contribuir com a avaliação do Estudo de Impacto de Trânsito que compõe o EIV nos novos empreendimentos, quando for o caso;

V - Acompanhar e fiscalizar a atuação da Divisão de Trânsito;

VI - Garantir a existência de um canal permanente de diálogo entre o Executivo Municipal e a sociedade no que diz respeito aos temas da mobilidade urbano;

VII - Estabelecer a relação com os demais conselhos municipais;

VIII - Elaborar e aprovar o seu regimento interno.

Art. 66 O Conselho Municipal da Mobilidade será composto por representantes dos diversos órgãos administrativos e segmentos sociais relacionados ao tema da mobilidade e será nomeado por Decreto Municipal.

PARTE IV DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 67 É parte integrante da presente Lei os documentos que compõem o PlanMob de Tapejara.

Art. 68 Esta Lei entra em vigor 90 (noventa) dias após sua publicação, revogadas as disposições contrárias.

GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL,
Tapejara, 18 de dezembro de 2020.

Vilmar Merotto
Prefeito Municipal

GLOSSÁRIO

Acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Ciclofaixa: parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.

Ciclorrota: via de uso comum que representa uma rota, sinalizada ou não, recomendada para a circulação de ciclos.

Ciclovia: pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum.

Cruzamento viário: interseção de duas vias em nível.

Estacionamento rotativo: parte da via sinalizada para o estacionamento de veículos por um determinado período de tempo, mediante pagamento, regulamentado por órgão responsável.

Faixa de domínio ou caixa da via: distância, definida em projeto, entre os dois alinhamentos prediais em oposição.

Mobilidade ativa: circulação de pedestres e ciclistas.

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

Passeio: espaço destinado à circulação de pedestres, situado entre o alinhamento predial e o início da pista de rolamento.

Pista de rolamento: espaço, dentro da caixa da via, designada para utilização de veículos em movimento contínuo.

Polo gerador de viagem: empreendimento que atraia público e gere tráfego intenso de veículos e pessoas, independente do porte e do tipo de atividade, que possua 50

(cinquenta) vagas de estacionamento ou mais, conforme exigência estabelecida pela Lei do Plano Diretor, ou que envolvam a construção ou a reestruturação viária.

Sinalização: conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam.

Transporte Público Coletivo: serviço de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Executivo Municipal, realizado na área urbana do município.

Transporte Público Individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas, também denominado como serviço de táxi.

Transporte Privado Individual: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

Transporte Urbano de Cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias realizado na cidade.

Transporte Regional: serviço de transporte de passageiros intermunicipal e interestadual do município.