LEI Nº 3.749, DE 26 DE OUTUBRO DE 2017.

Institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Sepé e dá outras providências.

O Prefeito Municipal de São Sepé, Estado do Rio Grande do Sul.
Faço saber que a Câmara Municipal de Vereadores aprovou e eu sanciono e promulgo a seguinte Lei:

TÍTULO I

MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE SÃO SEPÉ

CAPÍTULO I

CONCEITO, PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 1º Mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano, através de veículos, vias, ciclovias e calçadas, possibilitando o direito de ir e vir cotidiano da sociedade.

Parágrafo único. A mobilidade urbana é o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade.

Art. 2º O Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PlanMob) de São Sepé é o instrumento de articulação da política municipal de mobilidade à política urbana e ao plano diretor com a política estadual e nacional para o setor, articulado com os várias componentes da política de mobilidade local.

Art. 3º O Plano Diretor deve obedecer as indicações do Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob) do Município.

Art. 4º O PlanMob obedece aos seguintes princípios:

I - Reconhecimento do espaço público como bem comum, titularizado pelo Município;

II - Universalidade do direito de se deslocar e de usufruir a cidade;

III - Acessibilidade ao portador de deficiência física ou de mobilidade reduzida;

IV - Desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômica e ambiental;

V - Gestão democrática e controle social de seu planejamento e avaliação;

VI - Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de transporte e serviços;

VII - Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;

VIII - Segurança nos deslocamentos para promoção da saúde e garantia da vida;

IX - Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e na prestação do serviço de transporte urbano.

Art. 5º O PlanMob orienta-se pelas seguintes diretrizes:

I - Priorização dos pedestres e dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

II - Criação de medidas de desestímulo à utilização do transporte individual motorizado;

III - Integração com a política municipal de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito do Município;

IV - Integração com a política regional e respectivas políticas setoriais, de forma a assegurar melhores condições de mobilidade, acessibilidade e conectividade em todo o espaço urbano e contribuir para seu aprimoramento em âmbito metropolitano;

V - Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município;

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

VII - Desenvolvimento do sistema de transporte coletivo do ponto de vista quantitativo e qualitativo;

VIII - Integração dos diversos meios de transporte;

IX - Planejamento da mobilidade urbana orientado pelo gerenciamento de demanda;

X - Estímulo ao uso de combustíveis renováveis e menos poluentes;

XI - Fomento a pesquisas relativas à sustentabilidade ambiental e à acessibilidade no trânsito e no transporte;

XII - Busca por alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do PlanMob;

XIII - Promoção de ações educativas capazes de sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender aos princípios do PlanMob;

XIV - Priorização do investimento público destinado à melhoria e expansão do sistema viário para a implantação da rede estruturante de transporte público coletivo.

Art. 6º O PlanMob possui como objetivos gerais:

I - Implantar o Sistema de Mobilidade Urbana (SMU), constituído como a principal estrutura municipal responsável por pensar as circulações na cidade;

II - Executar prioritariamente as obras de mobilidade indicadas como prioridades do PlanMob;

III - Criação do Fórum Municipal de Mobilidade Urbana (FMMU), que ficará sob responsabilidade do Departamento de Mobilidade Urbana, do Setor de Trânsito e Sinalização e do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, ou órgão similar da estrutura administrativa do Município, e deverá ocorrer a cada dois anos;

IV - Mitigar os custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município;

V - Definir os instrumentos urbanísticos que deverão ser utilizados e padronizar a sua aplicação;

VI - Definir elemento da estrutura urbana primária como limite da expansão urbana, a fim de aplicar um modelo de cidade compacta e evitar os vazios urbanos;

VII - Reestruturar a malha e ampliar distribuição e qualidade do transporte coletivo municipal, que deve ter políticas públicas incentivadoras visando à consolidação deste modal como prioritário na cidade, objetivando a acessibilidade universal no transporte coletivo;

VIII - Melhorar a conservação, o dimensionamento e a sinalização das calçadas;

IX - Realizar trabalho educativo em escolas com temas de mobilidade urbana, especialmente desenvolvendo ações relacionadas ao respeito ao pedestre e valorização do transporte coletivo;

TÍTULO II

SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA

Art. 7º O Sistema de Mobilidade Urbana (SMU) é composto pelo sistema viário, que vem a ser o conjunto de canais de circulação e de movimento que uma cidade apresenta. O SMU constitui-se na principal estrutura municipal responsável por pensar as circulações na cidade.

Art. 8º O Sistema Municipal de Mobilidade – SMU está articulado através de sete elementos estruturais: Vias Estruturais (VE); Via Perimetral Urbana (VPU);

Vias Arteriais (VA); Vias Coletoras (VC); Vias Locais (VL); Vias de Sentido Único (VSU) e Transporte Cicloviário.

CAPÍTULO I

HIERARQUIA VIÁRIA

Art. 9º Em função das diferenças de importância e de configuração das vias urbanas, o PlanMob cria um sistema de hierarquia viária em que algumas vias têm preferência sobre as outras.

Art. 10. A hierarquia viária de São Sepé é definida conforme Anexo 1 dessa Lei.

Art. 11. A hierarquia viária de São Sepé impõe as seguintes graduações:

I - As Vias Estruturais (VE) tem preferência sobre todos os demais elementos estruturais;

II - A Via Perimetral Urbana (VPU) tem preferência sobre as Vias Arteriais e em todas aquelas em que esta também tem preferência;

III - As Vias Arteriais (VA) têm preferência sobre as Vias Coletoras e todas aquelas em que esta também tem preferência;

IV - As Vias Coletoras (VC) têm preferência sobre as Vias Locais;

V - Os usuários de meio de transporte não motorizado têm preferencia sobre todos os demais participantes do Sistema de Mobilidade Urbana.

Art. 12. Os elementos estruturais têm as seguintes definições e especificações:

I - As Vias Estruturais (VE) são as rodovias estaduais e federais que cruzam pelo Município, aliadas às estradas municipais. As vias estruturais de responsabilidade estadual ou federal devem seguir diretrizes e normativas destas instâncias de gestão. As vias municipais, consideradas vias estruturais, devem seguir as definições constantes neste Plano. Para tanto, a definição e indicação das Vias Estruturais seguem o Anexo 1.1 desta Lei.

II - A Via Perimetral Urbana (VPU) é a articulação de vias existentes e projetadas correspondendo às principais articulações perimetrais à área urbanizada, que marca o limite para a malha urbana e destina-se ao fluxo de cargas. A definição e indicação da Via Perimetral Urbana seguem o Anexo 1.2 desta Lei;

III - As Vias Arteriais (VA) são as conexões intraurbanas mais importantes. A definição e indicação das Vias Arteriais seguem o Anexo 1.3 desta Lei;

IV - As Vias Coletoras (VC) são vias interbairros que interligam regiões da cidade. A definição e indicação das Vias Coletoras seguem o Anexo 1.4 desta Lei;

V - As Vias Locais (VL) são vias de fluxo local que conectam a malha urbana intrabairros. A definição e indicação das Vias Locais seguem o Anexo 1.5 desta Lei;

VI - As Vias de Sentido Único (VSU) são vias de um único sentido de fluxo que, entre si, forma um sistema de binário. A definição e indicação das Vias de Sentido Único seguem o Anexo 1.6 desta Lei;

VII - O Transporte Cicloviário (TC) é composto por Ciclovias, Ciclofaixas, Ciclo-rotas e Bicicletários, integrados em uma rede de fomento ao uso da bicicleta e assemelhados. A definição e indicação do Transporte Cicloviário seguem o Anexo 1.7 desta Lei.

CAPÍTULO II

PERFIS VIÁRIOS

Art. 13. Os perfis viários do Município de São Sepé têm as dimensões definidas no Anexo 2 desta Lei, onde serão contempladas as dimensões de:

I - Faixas de Rolamento;
II - Faixas de Estacionamento;
III - Faixas exclusivas para Transporte Coletivo ou Pista Compartilhada;
IV - Canteiros Centrais;
V - Ciclovias;
VI - Ciclofaixas;
VII - Passeios;
VIII - Outros.

Art. 14. São definidos os seguintes perfis viários para o Município de São Sepé:

I - O perfil viário das Vias Estruturais (PV-VE) é definido conforme Anexo 2.1 desta Lei;

II - O perfil viário da Via Estrutural Urbana (PV-VEU) é definido conforme Anexo 2.2 desta Lei;

III - O perfil viário das Vias Arteriais (PV-VA) é definido conforme Anexo 2.3 desta Lei;

IV - Perfil viário das Vias Coletoras (PV-VC) é definido conforme Anexo 2.4 desta Lei;

V - O perfil viário das Vias Locais (PV-VL) é definido conforme Anexo 2.5 desta Lei;

VI - O perfil viário das Vias de Sentido Único (PV-VSU) é definido conforme Anexo 2.6 desta Lei;

Art. 15. As dimensões dos perfis viários ficam limitadas aos índices contidos respectivamente em seus anexos, excetuando-se alguma indicação específica descrita e justificada no Plano Municipal de Mobilidade Urbana ou legislação externa que se sobreponha.

CAPÍTULO III

CRUZAMENTOS VIÁRIOS

Art. 16. A forma de tratamento e implantação dos Cruzamentos Viários de São Sepé será definida conforme Anexo 3 desta Lei.

Art. 17. São cruzamentos viários conforme Anexo 3 desta Lei:

I - Cruzamento com Vias Estruturais (C-VE), conforme Anexo 3.1 desta Lei;

II - Cruzamento com Via Perimetral Urbana (C-VPU), conforme Anexo 3.2 desta Lei;

III - Cruzamento com Via Arterial (C-VA), conforme Anexo 3.3 desta Lei;

IV - Cruzamento com Via Coletora (C-VC), conforme Anexo 3.4 desta Lei;

V - Cruzamento com Via Local (C-VL), conforme Anexo 3.5 desta Lei;

VI - Cruzamentos Críticos, conforme Anexo 3.6 desta Lei.

Art. 18. Os cruzamentos viários podem receber 5 (cinco) tipos de tratamento, que dependem principalmente do volume de tráfego em cada aproximação, da disponibilidade física e dos recursos disponíveis:

I - Colocação de uma placa "PARE";

II - Colocação de sinalização semafórica;

III - Canalização dos movimentos (especialmente para dobra á direita segregada);

IV - Combinação destes tratamentos citados;

V - Separação dos fluxos em níveis diferentes com viadutos.

Art. 19. Deve-se adotar em São Sepé um tipo de tratamento de cruzamento viário: a colocação de placas "PARE" sinalizando a preferencial de acordo com a hierarquia viária.

Parágrafo único. A situação de previsão de vias que serão preferenciais ou não será estudada de acordo com o tipo de cruzamento que se tem. A via com maior hierarquia do sistema sempre tem prioridade nos cruzamento, ou seja, as vias estruturais prevalecem sobre as arteriais, que prevalecem sobre as coletoras, que prevalecem sobre as locais, que prevalecem sobre as de sentido único, que prevalecem sobre os cruzamentos críticos.

CAPÍTULO IV

RAIOS DE GIRO E RETORNOS EM RUAS SEM SAÍDA

Art. 20. Fica definido Raio de Giro como uma curva inserida no cruzamento entre duas categorias de vias que permite aos veículos realizarem conversões.

Art. 21. O tipo de Raio de Giro implantado em São Sepé será composto por uma curva circular simples de apenas um raio de giro considerado, de acordo com a hierarquia viária envolvida no respectivo cruzamento, conforme Anexo 4.1 desta Lei.

Art. 22. As Ruas Sem Saída (ou Cul-de-Sac) serão dimensionadas individualmente, com as características específicas de cada caso, conforme Anexo 4.2 desta Lei.

CAPÍTULO V

ESTACIONAMENTOS

Art. 23. De acordo com os respectivos perfis viários, os estacionamentos deverão obedecer o descrito no Anexo 5.1 da Lei, com as seguintes condições:

I - Em todas as vias locais poderá ser implantado estacionamento bilateral, salvo exceção indicada por determinação do departamento de trânsito;

II - Nas vias coletoras de sentido único poderá ser implantado estacionamento bilateral, desde que autorizado pelo departamento de trânsito;

III - Nas vias coletoras de sentido duplo deve ser implantado prioritariamente estacionamento unilateral;

IV - Nas vias coletoras de sentido duplo com largura superior a 17,00 m poderá ser implantado estacionamento bilateral;

IV - Nas vias arteriais com sentido único poderá ser implantado estacionamento unilateral, sendo proibido implantação de estacionamento em vias com corredor de ônibus/faixa seletiva;

V - Nas vias arteriais com sentido duplo não poderá ser implantado estacionamento;

VI - Nas vias especiais não poderá ser implantado estacionamento.

§ 1º Em situações especiais o Município pode prever a proibição ou inclusão de estacionamento, desde que dimensionada a influência dessa inserção na malha viária, aprovado por técnico habilitado do Município.

§ 2º Fica autorizada a implantação de estacionamento oblíquo na malha viária municipal, desde que aprovada por técnico habilitado e devidamente homologada pelo Conselho Municipal de Mobilidade Urbana.

Art. 24. A área que perfaz o estacionamento rotativo é estabelecida conforme o Anexo 5.2 desta Lei.

CAPÍTULO VI

ACESSIBILIDADE UNIVERSAL E DA FORMA DE IMPLANTAÇÃO DE CALÇADAS

Art. 25. Todas as vias públicas do Município de São Sepé devem ser constituídas de calçadas, sendo destinadas predominantemente à circulação de pedestres, e construídas em todas as testadas dos lotes, com ou sem edificação, e estando de acordo com a NBR 9050/2015, garantindo acessibilidade universal a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos existentes.

§ 1º Nenhuma edificação ou loteamento será aprovado sem o projeto da calçada;

§ 2º As edificações receberão "Habite-se" somente após a execução das calçadas.

Art. 26. O Município fará a edição de um Manual de Calçadas, com a consolidação de todas as normas técnicas exigíveis.

Art. 27. Nenhuma calçada poderá ser projetada e executada com dimensão menor do que 1,80 m, excetuando-se as calçadas existentes.

Art. 28. As calçadas do Município de São Sepé são formadas pelos seguintes elementos: subsolo, guia e sarjeta, faixa de serviço, faixa de passeio, faixa de interferência da edificação e esquinas.

§ 1º O subsolo das calçadas pertence ao Município, no qual podem ser instaladas caixas de inspeção e visita, caixas de passagem de tubos, entre outras, niveladas ao piso, e sua utilização dependerá de autorização administrativa;

§ 2º As guias e sarjetas são dispositivos com a função de limitar a área de plataforma dos terrenos marginais, cumprindo a função de segurança e de orientar a drenagem superficial;

§ 3º A faixa de serviço, localizada em posição adjacente a guia, destina-se a instalação de posteamento, mobiliário urbano e ajardinamento sendo que a sua utilização dependerá de autorização administrativa;

§ 4º A faixa de passeio destinada a circulação de pedestres deverá estar sempre livre de qualquer obstáculo;

§ 5º A faixa de interferência destina-se ao acesso do lote, edificado ou

não, podendo ser permitida, caixa do sistema de telefonia, vasos, canteiros e floreiras, quando estes não interferirem na faixa de passeio;

§ 6º As esquinas, preferencialmente, deverão estar livres de obstáculos, vedada a instalação de mobiliário.

Art. 29. Quando as calçadas não tiverem largura suficiente para contemplar a instalação das faixas de passeio, de serviço e de interferência, a primeira terá prioridade sobre as demais, podendo ser permitido o posteamento público.

Art. 30. Dentro do perímetro urbano do município, o proprietário de imóvel, estando edificado ou não, deverá construir a calçada em frente a testada do seu lote e mantê-la em perfeitas condições, observadas as especificações constantes nesta Lei e demais normas aplicadas ao caso.

Parágrafo único. Considera-se em "más condições" as calçadas que apresentam ondulações, desníveis ou obstáculos que impeçam o fluxo seguro dos pedestres, bem como não garantam a acessibilidade universal.

Art. 31. Deverá ser refeita pelo executor, a calçada que for danificada por obra de infraestrutura, sendo vedadas emendas com ondulações, desníveis ou obstáculos que impeçam o fluxo seguro dos pedestres;

Art. 32. É obrigatória a execução de pelo menos uma caixa de árvore quando a calçada tiver a largura apropriada para colocação de vegetação, sendo esta igual ou superior a 1,80m.

Art. 33. Na execução, manutenção e recuperação das calçadas deverão ser observadas as regras estabelecidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), a saber:

I - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos: NBR 9050/2015;
II - Mobiliário urbano: NBR 9283/1986;
III - Equipamento urbano: NBR 9284/1986;

Parágrafo único. Deverão, ainda, obedecer as disposições contidas em legislação federal, estadual e municipal.

Art. 34. Para garantir acessibilidade, as calçadas deverão preencher os seguintes requisitos:

I - Continuidade e sem mudanças abruptas de nível ou inclinação;
II - As águas pluviais deverão ser direcionadas por meio de condutores, nunca por cima da calçada;
III - O rebaixo para veículos e pedestres deverá ser previsto junto à faixa

de serviço e poderá ser rebaixado até 50% da testada do imóvel, exceto para terrenos com testada menor que 10 metros que poderá utilizar o rebaixo de até 5 metros.

§ 1º Em casos especiais poderá ser utilizado um rebaixo maior para veículos de carga e ônibus, mediante aprovação do Município;

§ 2º O desnível entre a calçada e o terreno lindeiro deverá ser solucionado de forma a não interferir na faixa de passeio.

Art. 35. Para garantir a acessibilidade e a segurança dos pedestres, as calçadas deverão ter revestimento antiderrapante, inclinação de no mínimo 1% e no máximo 3% e atender a NBR 9050/2015.

§ 1º O revestimento antiderrapante poderá ser de concreto pré-moldado; concreto desempenado "in loco" com juntas de dilatação formando quadros de no máximo 2,00m x 2,00m ou de bloco intertravado de concreto, desde que atendam as referências técnicas construtivas.

§ 2º Para atendimento da NBR 9050/2015 deve ser executado piso "podotátil".

§ 3º O piso "podotátil" será exigido nos locais onde houver maior fluxo de pedestres conforme Anexo 6, que regra padrões para piso tátil em calçadas, obedecendo a largura mínima da calçada de 1,50m, e em outros locais a critério do Município, com instalação nos termos da NBR 9050/2015.

Art. 36. Os mobiliários urbanos e os ajardinamentos dependerão de diretrizes do Município e deverão:

I - Ser posicionados de forma a não comprometer a circulação dos pedestres;

II - Preservar a visibilidade entre motoristas e pedestres;

III - Ser instalados em locais que não intervenham no rebaixamento das calçadas.

Art. 37. Fica vedada a instalação de mobiliário urbano e o ajardinamento em calçadas com largura inferior a 1,20m para vias já existentes e 1,50m para as vias projetadas.

Art. 38. O ajardinamento a ser implantado nos passeios públicos, bem como as espécies adequadas e outras especificações deverão seguir as recomendações do Município.

Parágrafo único. A instalação de "caixa de árvore" de que trata o artigo 32, deverá obedecer distância e dimensão mínima, de forma a evitar prejuízo ao desembarque de passageiros de veículos ao estacionar.

CAPÍTULO VII

SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E VERTICAL

Art. 39. A Sinalização Horizontal e Vertical a ser implantada em São Sepé deve atender as exigências do Código Brasileiro de Trânsito e Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito.

Art. 40. A implantação da Sinalização Horizontal e Vertical é de responsabilidade do Município.

Art. 41. As indicações para sinalização horizontal devem ser feita por técnico habilitado, sob a coordenação do Setor de Trânsito e Sinalização.

CAPÍTULO VIII

PROLONGAMENTOS VIÁRIOS

Art. 42. O município deverá indicar áreas urbanas destinadas aos prolongamentos viários, bem como regrar a aprovação de projetos urbanísticos de novos loteamentos.

Art. 43. O projeto urbanístico de qualquer novo loteamento ou empreendimento imobiliário deve respeitar os prolongamentos viários propostos no PlanMob.

Art. 44. Os prolongamentos viários propostos para São Sepé obedecerão a orientação constante no Anexo 7 desta Lei.

TÍTULO III

TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

Art. 45. O transporte não motorizado tem por objetivo fundamental garantir acessibilidade às funções urbanas e aos sistemas de locomoção, assegurando-se maior inclusão social no conjunto das políticas de mobilidade urbana.

Art. 46. O transporte não motorizado, realizado a pé ou por bicicletas e, eventualmente, por outros veículos de propulsão humana, deve ser incentivado para usos nas atividades diárias.

CAPÍTULO I

TRANSPORTE À PÉ

Art. 47. Os pedestres têm exclusividade de uso das calçadas.

Art. 48. O Plano Municipal de Mobilidade Urbana apresenta os seguintes fundamentos para os pedestres:

I - Requalificar e padronizar os espaços públicos de calçadas, passeios, travessias e pontos de parada, mantendo-os livres e acessíveis, destinando-os ao uso primordial pelos usuários e respeitando seus desejos de deslocamento, de acesso, de espera pelo transporte coletivo e de permanência;

II - Definir áreas prioritárias para implantação de calçadas e travessias, observando-se normas técnicas de acessibilidade;

III - Tratar locais críticos para pedestres, com medidas moderadoras de tráfego voltadas à redução de velocidade dos veículos e à melhoria ambiental do espaço urbano;

IV - Implantar passarelas, semáforos de pedestres ou faixas de pedestres;

V - Lançar programas educativos voltados à segurança de pedestres.

CAPÍTULO II

TRANSPORTE CICLOVIÁRIO

Art. 49. O transporte cicloviário do Município de São Sepé busca incentivar e valorizar o uso de bicicletas como modal de transporte, criando uma rede de vias de circulação para as mesmas.

Art. 50. Compõem o transporte cicloviário:

I - Rede viária para o transporte por bicicletas, formado por ciclovias, ciclofaixas, ciclorotas e faixas ou áreas compartilhadas;

II - Bicicletários e paraciclos para estacionamento de bicicletas.

§ 1º As ciclovias são vias de circulação de ciclistas separadas fisicamente das pistas de rolamento de veículos, por um canteiro com largura mínima de cinqüenta centímetros.

§ 2º As ciclofaixas são vias de circulação de ciclistas junto à pista de rolamento de veículos, e somente serão permitidas nas vias existentes e devem seguir o sentido de fluxo do tráfego de veículos não permitindo os dois sentidos de fluxo em um mesmo lado da via.

Art. 51. A largura mínima de cada ciclovia ou ciclofaixa deverá ser de:

I - 1,00 m para pista de ciclovias de sentido único de circulação e de

2,00 m para pista com sentido duplo de circulação;

II - 1,00 m para pista de ciclofaixas não sendo permitido pistas com sentido duplo de circulação.

Art. 52. O modo cicloviário tem por fundamento:

I - A inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos e rurais como elemento da mobilidade sustentável e como forma de redução do custo da mobilidade das pessoas e redução da poluição ambiental;

II - A integração aos modos coletivos de transporte com a construção de bicicletários e paraciclos junto às estações e terminais;

III - A construção e a incorporação de ciclovias e de sinalização específica;

IV - Promoção de campanhas de educação para o trânsito, voltadas para a presença de ciclistas nas vias;

V - A uniformização dos projetos cicloviários.

Art. 53. As propostas de perfil viário de vias para veículos e bicicletas são regradas pelo Anexo 2.7 desta Lei.

Art. 54. O trajeto do transporte cicloviário está definido no Anexo 1.7 desta Lei e abrangerá a área urbanizada do município, permitindo a articulação direta entre os bairros e minimizando o conflito entre as demais modalidades de transporte.

Art. 55. Será prevista a possibilidade do uso compartilhado entre ciclovia e passeio em pontos específicos do sistema viário, devendo existir sinalização adequada, ficando as especificações a cargo do Município.

TÍTULO IV

TRANSPORTE MOTORIZADO

CAPÍTULO I

TRANSPORTE COLETIVO INTRAMUNICIPAL

Art. 56. O transporte coletivo intramunicipal deve garantir o deslocamento dos moradores das localidades mais afastadas à área central da cidade. O Município deve fazer um estudo específico para viabilizar a implantação de um itinerário que contemple melhor a população.

CAPÍTULO II

TRANSPORTE COLETIVO URBANO

Art. 57. As vias que servirão para a circulação do Transporte Coletivo

Urbano estão indicadas no Anexo 8 desta Lei.

Art. 58. O Município, com vistas na melhoria do serviço de Transporte Coletivo Urbano, deve deliberar as seguintes demandas no horizonte do PlanMob:

I - Rever itinerários buscando adequá-los à nova proposta de hierarquia viária e demandas da população;

II - Instalar equipamento de rastreamento e monitoramento da frota, buscando subsidiar estudos e informações ao município e usuário;

III - Dar prioridade a pavimentação e requalificação de ruas que possuam linhas de transporte coletivo;

IV - Respeitar a distância máxima entre paradas de ônibus;

V - Padronizar as paradas de ônibus, garantindo que ofereçam paradas seguras, cobertas e que disponham de informações aos usuários sobre itinerários, horários, tempo de espera, ônibus acessível, etc.;

VI - Reduzir custo operacional do sistema melhorando sua eficiência e financiamento para reduzir/subsidiar a tarifa;

Art. 59. As rotas urbanas devem ser adaptadas a nova hierarquia viária proposta e as novas rotas devem limitar-se às vias indicadas no Anexo 8 desta Lei.

Art. 60. As rotas urbanas devem limitar-se às vias estruturais, arteriais e coletoras, sendo de alta relevância que as vias consideradas locais não tenham seu sistema viário e fluxo de caráter local invadido pelo alto impacto que as rotas de transporte coletivo causam.

Art. 61. As paradas de ônibus devem estar localizadas de forma a garantir que a distância seja de 400 metros de deslocamentos para pedestres e ciclistas, garantindo tempos de deslocamento de aproximadamente 5 minutos caminhando e de 3 minutos pedalando.

Art. 62. A infraestrutura voltada ao transporte coletivo deve garantir, quando possível:

I - Faixas de rolamento com largura mínima de 3,30 metros e sinalização horizontal que indique a prioridade do serviço de transporte coletivo;

II - Paradas de embarque/desembarque sinalizadas com informações sobre o itinerário e frequência do transporte coletivo;

III - Paradas de ônibus protegidas contra intempéries, bancos ou barras de apoio.

CAPÍTULO III

TRANSPORTE DE CARGAS E MERCADORIAS

Art. 63. O Transporte de Cargas deve obedecer à legislação específica.

Art. 64. Serão desenvolvidas as seguintes ações visando regrar o Transporte de Cargas:

I - Proibir estacionamento de veículos pesados em vias locais;
II - Executar correções de geometria, cruzamentos e pavimentação em vias de grande circulação de veículos pesados;
III - Sinalização vertical mais eficiente que indique rotas preferenciais e proibidas;
IV - Ampliar ações de fiscalização sobre as proibições de fluxos e horários para veículos pesados;

CAPÍTULO IV

TRANSPORTE POR FRETE

Art. 65. O Transporte por Frete deve obedecer à legislação específica.

Parágrafo único. Nessa legislação serão indicados locais específicos para o estacionamento dos veículos de Transporte por Frete.

CAPÍTULO V

POLOS GERADORES DE TRÁFEGO

Art. 66. Todo empreendimento que atraia público e gere tráfego de veículos, independente do porte e do tipo de atividade, deve submeter-se a um Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) que inclua o Estudo de Impacto de Trânsito.

Art. 67. Serão desenvolvidas as seguintes ações visando minimizar o impacto negativo no trânsito a criação de Polos Geradores de Tráfego:

I - Previsão de vagas de estacionamento compatíveis com atividade definida pelo Plano Diretor;
II - Projeto de redução de tributação municipal aos empreendedores que preveem modais não motorizados ou coletivos;
III - Cobrança de medidas mitigatórias de impactos causados por polos geradores de tráfego, definidos por porte e/ou tipo de atividade, a partir do Estudo de Impacto de Vizinhança e o do Estudo de Impacto de Trânsito;

TÍTULO V

TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO

Art. 68. O Município não poderá estimular sem justificativa o uso do Transporte Individual Privado Motorizado, nos casos em que for possível fomentar outra forma de transporte.

TÍTULO VI

SISTEMA MUNICIPAL DE GESTÃO

CAPÍTULO I

ATIVIDADES DEPARTAMENTO DE MOBILIDADE URBANA E DO CONSELHO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 69. A administração das questões relativas ao trânsito de São Sepé, nas competências e atribuições do Município, é de responsabilidade da Secretaria de Obras e Saneamento;

Art. 70. O Departamento de Serviços e Trânsito, vinculado à Secretaria de Obras e Saneamento, será transformado, por lei específica, no Departamento de Mobilidade Urbana.

Art. 71. O Município criará o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, vinculado à Secretaria de Obras e Saneamento;

Art. 72. O Conselho Municipal de Mobilidade Urbana será o conselho gestor do PlanMob.

Art. 73. Compete ao Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, além das competências específicas de lei, fazer cumprir o PlanMob e também será responsável por deliberações que não estejam claras no estudo.

Art. 74. O Conselho Municipal de Mobilidade Urbana será composto por representantes dos diversos órgãos administrativos e segmentos sociais relacionados ao tema da mobilidade e será nomeado por Decreto.

a) (VETADO).
b) (VETADO).
c) (VETADO).
d) (VETADO).
e) (VETADO).
f) (VETADO).

g) (VETADO).
h) (VETADO).
i) (VETADO).
j) (VETADO).
k) (VETADO).
l) (VETADO).
m) (VETADO).
n) (VETADO).
o) (VETADO).

§ 1º (VETADO).

§ 2º (VETADO).

Art. 75. Compete à Secretaria de Obras e Saneamento:

I - Articular ações com outros departamentos e secretarias, órgãos e conselhos relacionados à questão da mobilidade, buscando implementar soluções integradas;

II - Ser responsável pela elaboração contínua de projetos relativos à mobilidade, respeitando as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o PlanMob e as deliberações do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, visando tornar o Município apto a receber recursos junto à União, Estado ou outras fontes;

III - Respeitar e implementar as decisões do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, desde que não estejam em contradição com o PlanMob e demais políticas setoriais;

IV - Auxiliar nas atividades do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana;

V - Fiscalizar e exigir que os projetos que versem sobre mobilidade urbana e que tramitem nas diversas secretarias municipais sejam encaminhados à Secretaria de Obras e Saneamento para apreciação e aprovação.

CAPÍTULO V

MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO

Art. 76. É do Município de São Sepé a responsabilidade pelo planejamento, projeto, operação e fiscalização, tanto no perímetro urbano quanto nas estradas municipais.

Art. 77. Departamento de Mobilidade Urbana fará a coordenação das seguintes atividades:

I - Engenharia de trânsito;
II - Educação para o trânsito;
III - Levantamento, análise e controle de dados estatísticos e;
IV - Apoio ao funcionamento da Junta Administrativa de Recursos de Infrações – Jari.

Art. 78. A fiscalização do trânsito é definida como o ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa 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.

Parágrafo único. (VETADO).

Art. 79. Cabe à Secretaria de Obras e Saneamento integrar as ações do Setor de Engenharia e do Departamento de Mobilidade Urbana.

TÍTULO VII

EDUCAÇÃO À MOBILIDADE

Art. 80. A Secretaria de Obras e Saneamento deve elaborar mapas temáticos com rotas de transporte coletivo e localização das paradas de ônibus e distribuir à comunidade.

Art. 81. Toda alteração no trânsito, mesmo que temporária, devidamente homologada pelo Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, deve ser precedida por ampla divulgação.

Art. 82. A Secretaria de Obras e Saneamento e a Secretaria de Educação devem propor políticas de Educação à Mobilidade para os alunos da rede municipal.

Art. 83. A Secretaria de Obras e Saneamento, através do Setor de Trânsito e Sinalização e do Departamento de Mobilidade Urbana, deve elaborar um Manual de Calçadas, dentro das especificações do PlanMob.

Art. 84. A Secretaria de Obras e Saneamento, através do Setor de Trânsito e Sinalização e do Departamento de Mobilidade Urbana, deve desenvolver campanhas educativas especificadas no PlanMob.

TÍTULO VIII

DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 85. É parte integrante da presente Lei os Anexos que o consubstanciam, onde todos os levantamentos, materiais gráficos, projetos, ações e propostas deverão ser respeitados e observados, na implantação do Plano de Mobilidade Urbana de São Sepé.

§ 1º Fica estabelecido que a construção de lombadas, quebra molas, aclives e rebaixamento nas vias públicas municipais, deverão receber prévia aprovação do setor técnico competente da Administração e homologação do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana.

§ 2º Todas as disposições da presente Lei à normas e legislações esparsas, serão automaticamente remetidas à nova redação que vier a substituir os preceitos nela recepcionados, de maneira a mantê-la sempre atualizada.

Art. 86. Revogam-se quaisquer disposições em contrário.

Art. 87. A presente lei entra em vigor na data de sua publicação.

Gabinete do Prefeito Municipal, em 26 de outubro de 2017.

LEOCARLOS GIRARDELLO
Prefeito Municipal

Registre-se e Publique-se.

LUCI BARCELLOS PAZ
Secretária de Administração

Publicado no Mural Oficial,
conforme Lei nº 3.303, de 20.4.2012,
em 25/10/2017.