PLANO DE MOBILIDADE URBANA DA CIDADE DE SANTANA

PROJETO DE LEI

PROJETO DE LEI Nº _____DE 07 DE NOVEMBRO DE 2019.

Fica instituído o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Santana, e dá outras providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DE SANTANA, faço saber que Câmara Municipal APROVOU e eu SANCIONO a seguinte Lei:

Art. 1º. Esta Lei dispõe sobre o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Santana, Estado do Amapá, que tem como finalidade, por meio do planejamento de curto, médio e longo prazo, traduzir os objetivos de melhoria da mobilidade urbana local em metas, ações estratégicas e recursos materiais e humanos, viabilizando os meios para a efetiva transformação desejada e, com isso, contribuindo com uma real promoção do desenvolvimento da cidade, sendo instituída através da Lei Nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012.

Paragrafo Único: O Plano de Mobilidade Urbana do Município deverá atuar em dois grandes conjuntos de ações coordenadas para os seguintes propósitos:

I - melhorar a acessibilidade e a mobilidade urbana por meio da implantação de um sistema de mobilidade com uma rede integrada de transporte coletivo, composto por vários modos complementares, transporte ativo com destaque para os não motorizados, promover a acessibilidade, a redução de custo para o usuário e a inclusão social;

II - reduzir os impactos ambientais do Sistema de Mobilidade Urbana, por meio da redução do consumo de energia, da redução de emissões de poluentes locais, melhorando a qualidade do ar, bem como a redução de emissões de GEE relacionados às mudanças climáticas globais.

CAPÍTULO I
DOS PRINCÍPIOS DA MOBILIDADE URBANA NO MUNICÍPIO

Art. 2º. Fica definido como princípios do Plano de Mobilidade Urbana do Município de Santana:

I - Desenvolvimento urbano sustentável, com prioridade aos meios de locomoção não motorizados e coletivos;

II - Desenvolvimento local que considera os aspectos sociais, culturais, ambientais e econômicos locais;

III - Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da política municipal de mobilidade urbana;

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

V - Eficiência, eficácia e efetividade na prestação de serviço público coletivo;

VI - Segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - Acessibilidade universal, garantindo o acesso de todos à cidade e aos serviços urbanos;

VIII - Mínimos impactos ambientais dos modais de transporte;

CAPÍTULO II
DAS DIRETRIZES E OBJETIVOS

Art. 3º A presente Lei tem por diretrizes:

I. Integração do Plano de Mobilidade Urbana com a política de desenvolvimento urbano e às políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo;

II. Priorização dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e os serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado, com foco no desenvolvimento de meios não motorizados de transporte;

III. Ampliação e reconfiguração da malha viária;

IV. Implantação de sistema cicloviário integrado às principais vias de acesso aos bairros;

V. Qualificação da ambiência urbana nos corredores de transporte coletivo, ciclovias e vias para pedestres;

VI. Tratamento e ampliação do transporte aquaviário para cargas e passageiros;

VII. Integração e circulação ordenadas dos modais de transporte (transportes não-motorizados, embarcações, transporte motorizado individual, coletivo e de cargas na Zona Portuária de Santana);

VIII. Integração entre os modos de transporte coletivo na RMMSM (Região Metropolitana Macapá Santana Mazagão), através dos modais aquaviário e

rodoviários;

IX. Tratamento do transporte de carga, reestruturação da gestão da mobilidade, acompanhamento e controle da Política de Mobilidade Urbana;

§1º Os objetivos do Plano de Mobilidade Urbana são:

I. Priorizar a acessibilidade cidadão pedestres, ciclistas e mobilidade reduzida sobre o transporte motorizado;

II. Preferenciar o transporte coletivo sobre o individual;

III. Reorganizar o deslocamento;

IV. Garantir a fluidez do trânsito, mantendo-se os níveis de segurança definidos pela comunidade técnica;

V. Considerar as questões de logísticas empresariais no sistema de mobilidade visando o desenvolvimento econômico;

VI. Implementar avanço tecnológico e ambiental nos componentes do Sistema;

VII. Articulação do Sistema de Mobilidade Urbana e Rural com política nacional e local;

VIII. Proporcionar a integração do Porto Municipal com os demais Portos da Região Metropolitana facilitando a circulação de pessoas, bens e serviços;

CAPÍTULO III
DOS CONCEITOS DA MOBILIDADE URBANA EM SANTANA

Art. 4º São características do Plano de Mobilidade Urbana em Santana:

I – Urbana: urbano é tudo aquilo que está relacionado com a vida na cidade e com os indivíduos que nela habitam, por oposição a rural, que é relativo ao campo e ao interior. Pode-se descrever como características básicas de uma zona urbana, a pavimentação, calçadas, ciclovia, ciclofaixa, sistema viário, edificações contínuas, habitações, rede de iluminação, serviços de saúde, educação e saneamento ambiental;

II – Pavimentação: Pavimento é a estrutura construída sobre a terraplanagem de um terreno com os seguintes parâmetros: Funções: Receber as cargas impostas pelo tráfego de veículos e as Proporcionar condições satisfatórias de velocidade e segurança, conforto e economia no transporte de pessoas e mercadorias.

III – Calçadas: caminho calçado ou pavimentado, com acessibilidade, destinado à circulação de pedestres, quase sempre mais alto que a parte da rua em que trafegam os veículos e passeios;

IV – Ciclovia e Ciclofaixa: a Ciclofaixa é uma parte da pista de rolamento, ela é destinada exclusivamente para o fluxo de bicicletas, a delimitação desse espaço é feita por sinalização específica. Já a Ciclovia é uma pista distinta, separada do tráfego comum, com barreiras físicas destinada à circulação de ciclistas;

V – Sistema viário: é o conjunto de vias, classificadas, de um sistema de rodovias, ferrovias e/ou de outras formas de transportes. Sendo o conjunto das vias de transito rápido, arterial, coletora e via local, constituído o principal suporte físico a mobilidade urbana;

VI – Habitação: habitação é um espaço fechado e com teto onde os seres humanos habitam. Termos como domicílio, residência, lar e casa podem usar-se como sinônimos de habitação;

VII – Saneamento Ambiental: é um conjunto de atividades que preconizam a melhoria socioambiental através serviços como abastecimento de água potável, o manejo de água pluvial, a coleta e tratamento de esgoto, a limpeza urbana, manejo de resíduos sólidos, gasoso e o controle de pragas e quaisquer agentes patogênicos.

VIII – Frota Veicular: são os veículos automotores que circulam nas vias do Município;

IX – Estacionamento: é imobilização de veículos por tempo superior ao tempo necessário para embarque ou desembarque de passageiros.

X – Transporte Público Coletivo: o transporte público coletivo urbano tem como definição operacional sendo o transporte não individual realizado nas áreas consideradas urbanas e tendo como objetivo principal a realização de deslocamentos diários dos cidadãos.

XI – Acessibilidade: é a possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida.

XII – Veículos de Cargas e Veículos pesados: o dicionário de engenharia rodoviária e logística apresentam os seguintes conceitos para categoria: destinado ao transporte de carga, podendo transportar 2 (dois) passageiros, exclusive o condutor;

XIII - Semi-reboque: de um ou mais eixos que se apoia na sua unidade tratora ou é a ela ligado por meio de articulação.

XIV – Linha Férrea: a linha férrea do Município de Santana foi construída na

década de 1950 para transporte de minério de manganês. A 1ª estrada de ferro do Ex-Território do Amapá, inicia em Santana e vai até o Município de Serra do Navio, contendo 194 km de linha férrea, ficando dentro da circunscrição do Município de Santana 5.700 m (cinco quilômetros e setecentos metros).

XV – Plano de Mobilidade Urbano Sustentável: a concepção de sustentabilidade pressupõe uma relação equilibrada com o meio ambiente considerando que todos os elementos que afetam e são afetados pela força humana. Portanto a sustentabilidade diz respeito às escolhas sobre as formas de produção, consumo, habitação, comunicação, alimentação, transporte e também nos relacionamentos entre as pessoas e delas com o ambiente. O Desenvolvimento sustentável tem como princípio atender às necessidades das gerações presentes sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprirem suas próprias necessidades, é o desenvolvimento que não esgota os recursos para o futuro.

CAPÍTULO IV
DA MALHA VIÁRIA DO MUNICÍPIO DE SANTANA

Art. 5º. O sistema viário do Município de Santana são áreas utilizadas para vias de circulação, parada ou estacionamento de pedestres e veículos.

Art. 6º Para efeito da presente Lei, a hierarquia viária urbana da cidade compreende os seguintes tipos de vias:

a) Via de transito rápido;

b) Via Arterial;

c) Via Coletora:

d) Via Local.

Art. 7º Com objetivo específico de preservar a integridade das zonas residenciais, consolidando-as a médio prazo, e disciplinar o tráfego de passagem, segregando-o do tráfego local, devem-se:

I - Estabelecer a classificação viária considerando as definições do Código de Trânsito Brasileiro – CTB;

II - Ampliar as áreas de calçada e de ruas preferenciais de pedestres na Área Central;

III - Propor um sistema de ciclovias;

IV - Revitalizar a área central para utilização plena da infraestrutura instalada, priorizando a circulação não-motorizada.; e

V - Estruturar o Sistema Viário Básico para proporcionar melhores condições de deslocamento de pedestres, ciclistas e do transporte coletivo.

CAPÍTULO V
DA CLASSIFICAÇÃO E FUNÇÃO DAS VIAS

Art. 8º A classificação normativa de vias segundo o Plano de Mobilidade Urbana de Santana deve estar diretamente ligada ao crescimento urbano do município, deve ser levando em consideração os seguintes pontos:

I – Pavimentação;

II – Crescimento Urbano;

III – Polos Geradores de Viagens;

IV – Polos Geradores de Trafego;

V – Acessos a outros bairros

Art. 9º A função das vias segundo sua classificação, resultado entre mobilidade e acessibilidade inerentes a cada tipo, é apresentada a seguir:

I – **Via de transito rápido:** via destinada principalmente à circulação e ao transporte, onde a circulação especial e transito livre, sem interseções em nível.

II - **Via Arterial**: via que tem por função permitir ligações às vias de maior nível hierárquico, entre os bairros e zonas, e localizam grande parte do comércio e do serviço de uma cidade, é possível encontrar também vários tipos de habitações. As vias arteriais ligam as vias coletoras aos eixos viários.

III - **Via Coletora:** via que distribui a circulação de veículos no interior dos bairros e onde se localizam grande parte do comércio e do serviço de uma cidade, é possível encontrar também vários tipos de habitações. As vias coletoras ligam as vias locais às estruturais. Parágrafo único. A extensão das vias sem saída será de no máximo 100 (cem) metros. E o espaço de retorno dessas vias deverá ter diâmetro mínimo de 20 (vinte) metros.

IV - **Local** - caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinadas apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

CAPÍTULO VI
DAS EXPECTATIVAS DO PLANO DE MOBILIDADE DO MUNICÍPIO DE SANTANA

SEÇÃO I
Mobilidade Urbana para os Pedestres

Art. 10 É considerado pedestre todo indivíduo que se locomove em ambientes públicos mediante esforço do próprio corpo, ficando o ciclista, desmontado e empurrando a bicicleta, equiparado ao pedestre em direitos e deveres.

Art. 11 A administração pública, em curto prazo, deverá:

I - criar passeios públicos nas vias periféricas da cidade de Santana;

II - ampliar as calçadas para receber a faixa de serviço e livres nas vias principais;

III - desenvolver programas de educação no trânsito em todas as escolas municipais de ensino básico de Santana anualmente;

IV - implementar passarelas para travessia segura na Rodovia Duca Serra no perímetro entre as Instituições de Ensino Federal;

V - Sinalizar vertical, horizontal e semafórica (após análise de viabilidade), locada em cruzamentos, via de fluxo intenso e nas faixas de serviço das calçadas;

VI - Inserir iluminação pública dedicada aos pedestres.

Art. 12 A administração pública, em médio e longo prazo, deverá:

I - Aumentar a abrangência das implementações de passeios públicos nas vias secundarias e periféricas;

II - Ampliar as calçadas para receber a faixa de serviço e livres nas vias secundárias e periféricas;

III – Implantar e arborizar as faixas de serviço nas calçadas;

IV - Implantar um sistema de informação capaz de localizar e indicar destinos de referência na cidade de leitura fácil aos usuários;

V - Inserir iluminação pública dedicada aos pedestres.

Parágrafo Único. Os prazos supracitados para cada ação estão estipulado na Tabela 01 do Anexo IV.

SEÇÃO II

Mobilidade Urbana para Bicicleta

Art. **13** A circulação de bicicletas nas vias e espaços públicos do Município será regida pelo CTB - Código de Trânsito Brasileiro, e pelas resoluções complementares estabelecidas pelo CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 14 O tráfego de bicicletas será permitido em todas as vias do município, independentemente das declividades existentes, desde que respeitadas às normas vigentes.

Parágrafo único. Fica proibida a circulação de bicicletas fora das respectivas faixas nas vias que tiverem estes dispositivos.

Art. **15** O sistema cicloviário deverá garantir segurança para trafegabilidade dos ciclistas, com as devidas sinalizações.

Art. 16. Deve ser implantado melhoria nas infraestruturas das vias cicláveis e dos acessos às áreas de ressaca já antropizadas.

Art. 17. Para a integração com os outros modos o ciclista deve contar com bicicletários onde possa estacionar sua bicicleta com segurança, localizados em pontos estratégicos.

Art. 18. Deverá ser realizado estudo, elaboração e execução de projeto de arborização no perímetro urbano, garantindo conforto no deslocamento e melhoria na qualidade de vida.

Art. 19. As ações a serem realizada pelo Plano de Mobilidade têm como meta diminuir a taxa de ocupação de veículos motorizados e aumentar a quantidade de usuários do Transporte Coletivo, transporte público e incentivar meios de transportes limpos e/ou menos poluentes.

Parágrafo Único. Os prazos para a realização das ações supracitadas estão estipulados na Tabela 02 e 04 do Anexo IV.

Art. 20. O município de Santana consta atualmente com a seguinte estrutura:

I - Ciclovia: na Rua Pedro Salvador Diniz entre as avenidas Santana e Stélio de Oliveira segregada da pista de rolamento pela área de serviço e passeio público,

II - Ciclofaixa: nas avenidas Princesa Izabel, das Nações, Stélio de Oliveira, 07 de Setembro, Presidente Castelo Branco, parte da Avenida Santana, e nas ruas Presidente Costa e Silva, em parte da Presidente John Kennedy, Rua Capitão Euclides Rodrigues, Presidente Tancredo Neves, Presidente Deodoro da Fonseca, João Leite Coutinho.

Art. 21. O PlanMOB/STN tem como objetivo para o Sistema Cicloviário do

Município a implantação de 30km de ciclovias e ciclofaixas até o ano de 2022; e implantação de 5km de vias novas com calçadas, acessibilidades e ciclofaixas até o ano 2025.

SEÇÃO III
Do Transporte Público Coletivo

Art. 22. As proposições relativas ao transporte coletivo deverão privilegiar a fluidez do transporte em suas várias modalidades, compatibilizando a ocupação urbana, ao longo dos corredores viários de transporte, e garantir a eficiência e a prioridade desses serviços.

Art. 23. A administração pública, em curto prazo, deverá promover:

I - a requalificação do transporte público coletivo;

II - melhorar o nível de serviço prestado;

III – aumentar o número de passageiros;

IV - combater o transporte ilegal;

V - criar uma linha alternativa ligando distritos e a sede.

Paragrafo Único. A rota alternativa de ônibus entre os distritos e a sede deve ser implantada utilizando um veículo que faça a rota do distrito mais longe passando por todos os outros distritos recorrentes dentro da rodovia de acesso (BR 156), para a sede, estabelecendo horários de saída e de retorno.

Art. 24. A administração pública, em médio prazo, deverá:

I - aderir sistema de informação ao usuário;

II - implantar tecnologias aos transportes públicos;

III - construir Terminal e Ponto de integração;

IV – ampliar, conforme necessidade, a demanda da linha alternativa.

§ 1º O Sistema Integrado de Transporte (SIT) consiste na utilização do transporte coletivo conectado por terminais de integração, linhas integradas, bilhetagem eletrônica e bilhete único.

§ 2º As Linhas Integradas de ônibus servirão para que o usuário pague apenas uma passagem através de terminais de integração, visando facilidade do cidadão para desenvolver seu trajeto de maneira rápida, e principalmente econômica.

§ 3º O Terminal e os Pontos de Integração consiste em um equipamento urbano que permite a conexão entre as diversas linhas que formam a rede de transporte

de uma cidade.

§ 4º O aumento de linha alternativa dar-se-á por meio de estudo e análise quanto a real necessidade.

Art. 25. A administração pública, a longo prazo, deverá renovar a frota de veículo a cada 10 anos, sendo que nenhum deverá ter idade superior a 15 anos; implantar Central de Monitoramento e Fiscalização e construir, conforme estudo prévio, linhas circulares.

SEÇÃO IV
Da Acessibilidade

Art. 26. As metas a serem alcançadas para a acessibilidade universal, conforme os ações e prazos estipulados na Tabela 06 do Anexo IV, são:

I – Criar lei para instituir a padronização de calçadas com acessibilidade;

II - Proporcionar melhores condições para o deslocamento na cidade através de infraestrutura adequada;

III - Aumentar a frota de transporte público com acessibilidade universal;

IV - Reestruturar prédios públicos, com objetivo de atingir acessibilidade universal;

V- Reestruturar as sinalizações para pessoas com deficiência e implantar novas sinalizações.

SEÇÃO V
Da Circulação Viária

Art. 27. A Circulação Viária é o conjunto de vias do Município, existentes e projetadas, classificadas e hierarquizadas segundo critérios funcionais, para os modos motorizados e não motorizados, considerando a circulação no âmbito urbano, nas conexões distritais e regionais.

Art. 28. A administração pública deverá promover as ações, nos prazos estipulado na Tabela 07 do Anexo IV, para atingir as seguintes metas:

I – Realizar sinalização estatigráfica horizontal e vertical das vias municipais pavimentadas;

II – Reduzir os acidentes de trânsito na área urbana do município;

III – Ampliar a fiscalização com relação ao cumprimento da legislação de trânsito;

IV - Realizar a fiscalização dos transportes;

V - Projeto de estudo para reforçar a estrutura operacional da Superintendência de Trânsito e Transporte para realização da atividade de fiscalização;

VI – Projeto que análise a mudança de sentido em vias municipais;

VII - Regulamentar o serviço de transporte privado de passageiros;

VIII – Analisar e Implantar sistema binário;

IX - Ter uma Superintendência de Trânsito e Transporte Efetiva, como no mínimo 02 (duas) equipes de fiscalização;

X - Realinhar todo estudo de vias existentes, analisando o crescimento urbano;

Parágrafo Único. O sistema binário se caracteriza como o conjunto de duas vias próximas e paralelas, cujos fluxos de trânsito se dão em uma única direção com vias de sentidos opostos.

SEÇÃO VI

Da Estação Ferroviária De Santana

Art. 29. O PlanMOB/STN prevê dois cenários futuros para a Estação Ferroviária de Santana, portanto, a Administração Pública deverá realizar estudo sobre a viabilidade das ações propostas, sendo elas:

I - Retorno das atividades da Estação Ferroviária, com suas viagens ao longo dos seus 193,7 km, aos municípios de Porto Grande, Pedra Branca, Serra do Navio e comunidades adjacentes.

II - Criação do Museu Ferroviário de Santana, com a história do Município, passando pela criação e crescimento que o modal trouxe para o município, os tempos áureos do porto de Santana, a história da única ferrovia brasileira ao norte do Equador e o seu declínio.

Parágrafo Único. O PlanMOB/STN compreende medidas e ações necessárias para os dois cenários supracitadas, estabelecendo metas a serem realizadas em curto, médio e longo prazo, conforme Tabela 08 e 09 do Anexo IV.

SEÇÃO VII

Do Terminal Intermunicipal de Santana

Art. 30. São objetivos para o Terminal Intermunicipal de Santana:

I – Readequar o entorno e acessos do Terminal, como: realizar o pavimento, sinalização, acessibilidade e iluminação, criando, assim, um novo Terminal Rodoviário de Integração que irá agrupar tanto os ônibus municipais quanto os intermunicipais.

II - Investimentir na infraestrutura de todos os pontos de paradas da cidade até 2024, com a implantação de abrigos, sinalização, bancos, acessibilidade e informações aos usuários.

III – Implementar sistema de informação que conste os horários de chegada e saída dos ônibus, como um guinche de atendimento, utilização de painéis informativos ou aplicativo.

Parágrafo único. As propostas do Terminal de Integração são apresentadas no Anexo IV.

SEÇÃO VIII
Do Terminal Hidroviário

Art. 31. O PlanoMOB/STN tem como objetivo para o Terminal Hidroviário a construção de dois novos terminais, um para passageiros e outro para cargas, no prazo de 8 a 15 anos, conforme proposta apresentada no Anexo IV do PlanMOB/STN.

SEÇÃO IX
Da Pavimentação

Art. 32. Constituem propostas integrantes para a Pavimentação das vias do Município:

I - regulamentar a construção de passeios públicos acessíveis e dotados de faixa de serviço, mobiliários urbanos (bancos, informação, iluminação pública) e principalmente o pavimento com drenagem superficial para acompanhar as melhorias na pavimentação;

II - reduzir o número de vias não pavimentadas do município, a fim de aprimorar as vias de Santana para facilitar os fluxos das mesmas;

III - especificar as pavimentações das vias locais com drenagem superficial e as outras vias com drenagem profunda.

Art. 33. É objetivo para a pavimentação do Município de Santana:

I - a curto prazo executar a pavimentação(blocos sextavados e CBUQ), através de emendas de bancada e de emendas individuais, das vias dos bairros e localidades Central, Remédios II, Novo Horizonte, Paraíso, Parque das Laranjeiras, Provedor I, Provedor II, Piçarreira, Vila Amazonas, Loteamento Jardim Floresta, e da Ilha de Santana, como mostra o Mapa 03 do Anexo IV, apêndice C.

II - Á médio prazo executar de pavimentação (Bloco sextavado e CBUQ), através

de recurso extra orçamentário, propostas em análise e solicitação de emendas, das vias dos bairros/localidades Central, Remédios I, Nova Brasília, Paraíso, Fonte Nova, Provedor I, Hospitalidade, Daniel, e Loteamento Fé em Deus, como consta no Mapa 04, do Anexo IV, apêndice C.

III - E a longo prazo executar aproximadamente 14km do trecho de transporte de carga, de início no Distrito Industrial, na AP-010 até a ponte do bairro Igarapé da Fortaleza (Mapa 05, do produto IV, apêndice C), totalmente em pavimento estruturado, e por conter vias estaduais, esta meta será executada através de acordo de cooperação técnica entre o Município de Santana e o Governo do Estado do Amapá.

SEÇÃO X
Das Calçadas

Art. 34. As ações a serem realizadas para a construção e uso das calçadas do Município de Santana são:

I – Implementar programas de educação no trânsito;

II – Criar faixas de serviço nas calçadas, com no mínimo 0,70m onde localizar-se o mobiliário urbano, iluminação pública para pedestres, sinalização vertical, tampas de inspeção e vegetação adequada para o conforto térmico sem danificar o passeio e com altura máxima de 2,10m para não obstruir a passagem aérea;

III – Construir mais calçadas com espaço específico para a faixa livre (ou passeio), com no mínimo 1,50m de largura, adequadas ao passeio seguro, desobstruída e isenta de interferências e obstáculos que reduzam suas larguras e dificultem o fluxo, com acessibilidade para pessoas com deficiência.

SEÇÃO XI
Da Sinalização

Art. 35. A Administração Pública deverá implementar a sinalização horizontal, vertical e semafórica de acordo com as resoluções n° 236/07, 180/00, 243/07, 486/14, 690/17 e 483/14, que tem como objetivo promover a organização e maior segurança no trânsito.

Art. 36. Nas vias arteriais realizar, a curto prazo, o estudo de viabilidade, a locação das sinalizações dentro da cidade e implantação de 100% das sinalizações nestas vias e á médio e longo prazo a manutenção e revisão das sinalizações que forem implantadas.

Art. 37. Nas vias coletoras realizar, a curto prazo, o estudo de viabilidade, a locação das sinalizações dentro da cidade e a implantação de 60% das sinalizações nestas vias; à médio prazo a implantação de 80% das sinalizações;

e à longo prazo a implantação de 100% das sinalizações e a manutenção e revisão das sinalizações finalizadas.

Art. 38. Nas vias locais realizar, a curto prazo, o estudo de viabilidade, a locação das sinalizações dentro da cidade e a implantação de 40% das sinalizações nas vias locais; à médio prazo a implantação de 60% das sinalizações; e à longo prazo a implantação de 100% das sinalizações e a manutenção e revisão das sinalizações finalizadas.

Paragrafo Único. A sinalização a ser desenvolvida dentro do plano deve ser atualizada de acordo com legislação vigente, obedecendo ao Código de Trânsito Brasileiro - CTB e suas resoluções.

SEÇÃO XII
Do Transporte De Cargas

Art. 39. O transporte de cargas, necessário para as atividades do comércio em geral, deve ocorrer de forma a não comprometer a integridade das infraestruturas viárias e sem interferências na fluidez do tráfego.

Art. 40. A administração pública deverá estabelecer uma estratégia para a circulação de cargas em geral, visando reduzir seus impactos sobre a circulação viária, meio ambiente e vizinhança, promovendo o controle, monitoramento e fiscalização, incluindo:

I – Elaborar medidas reguladoras para o transporte de carga;

II – Definir as rotas preferenciais para o transporte de cargas, segundo as dimensões e padrões de veículos.

III – Criar política de controle para carga e descarga, definindo horários, vias, peso, quilometragem, eixo, tamanho dos veículos, dias da semana para as referidas atividades;

IV - Executar as restrições;

V – Criar a Cartilha do Transporte de Cargas.

VI - Implantação de placas de trânsito contendo informações sobre as restrições;

VII - Implantar o ponto de distribuição na área escolhida, com estrutura adequada para gerenciamento e armazenagem do material.

VIII - Criação de uma estrutura adequada para o estacionamento de caminhões.

IX - Implantação da via alternativa, com as devidas sinalizações e restrições.

X - Campanha de informação aos motoristas, empresas e população sobre as

consequências do não cumprimento das regras quanto ao transporte de carga;

XI - Fiscalização através de policiamento, radares eletrônicos e aplicativos de denúncia;

Parágrafo Único. As ações supracitadas deverão ocorrer nos prazos estipulados na Tabela 12 do Anexo IV.

Art. 41. Os veículos de carga devem seguir as especificações do Código de Trânsito Brasileiro, Lei Federal Nº 9.503 de 23/09/1997, que estabelece regras para esses veículos e define que o órgão executivo de trânsito pode estabelecer horários e locais permitidos para sua circulação, registrá-los e incluí-los no sistema de processamento de multas, através de legislação municipal.

SEÇÃO XIII
Dos Polos Geradores De Viagens

Art. 42. Os Polos Geradores de Viagens trata-se de obras de infraestrutura ou do uso de instrumentos de gestão da mobilidade urbana no entorno ou incluídas em equipamentos sociais, empreendimentos comerciais ou conjuntos habitacionais com potencial de atrair ou gerar grande número de viagens diárias.

Art. **43** As metas a serem alcançadas para os Polos de Geradores de Viagens são:

I – Estudo de Polo Gerador de Tráfego para área do Cine Teatro;

II - Definir áreas para estacionamento da 1ª etapa da Revitalização da Área Portuária;

III – Estudo de Polos Geradores de Tráfego para todos os empreendimentos Habitacionais a serem implantados no Municipio;

IV – Adequar à área de estacionamento da Feira Livre;

V – Estudo de trafego para o Projeto Ilha;

VI - Fiscalizar os novos empreendimentos comerciais quanto ao cumprimento do art. 93 do CTB;

VII - Incluir estudo de tráfego no projeto do Forte do Cumaú;

VIII - Adequar os empreendimentos existentes quanto ao estacionamento de veículos (20%).

IX – Reaorganizar o estacionamento da Área Portuária, com base no andamento das obras de revitalização;

X - Realizar análise de impacto do estudo de Polos Geradores nos empreendimento habitacionais implantados;

XI – Relocar o estacionamento da feira livre se houver a mudança de local;

XII - Análise de impacto do Projeto de Polos geradores de Tráfego do Projeto Ilha.

XIII - Análise da situação proposta para polos geradores com vista ao crescimento de veículos do entorno da Área Portuária;

Parágrafo único. As ações estratégicas para atingir as metas supramencionadas estão descritas na Tabela 13 do anexo IV.

SEÇÃO XIV
Dos Estacionamentos

Art. 44 A regulamentação do estacionamento dentro do município de Santana deverá atender todos os requisitos estipulados no Manual de Sinalização Horizontal do DENATRAN, obedecendo a limites e quantidades de vagas para todos os usuários já estabelecidos e outros, estipulados por lei.

Art. 45 As metas a curto, médio e longo prazo da política de estacionamento e do direito ao uso do espaço público por veículos particulares, estão descritas na Tabela 14 do Anexo IV, sendo elas:

I – Regulamentar as vagas de estacionamento dentro do Município;

II - Garantir vagas em estacionamentos públicos e privados para veículos que transportam pessoas com deficiência PcD e vagas em estacionamentos públicos e privados para idosos;

III - Analisar áreas de estacionamentos, acompanhando o crescimento de polos geradores de viagem da cidade;

IV - Sinalizar horizontalmente e verticalmente os pontos de estacionamento;

V – Realizar fiscalização nos estacionamento em vias públicas;

VI – Viabilizar a implantação da Zona Azul;

§ 1º Os pontos de proibição de estacionamento, seja pelas características da via ou pela sua utilização, placas de regulamentação devem ser implantadas obedecendo aos padrões da Resolução de Sinalização Vertical de Regulamentação.

§ 2º A implantação do Aluguel de vagas Privadas deverá ser realizado um estudo de demanda para que os valores cobrados sejam justos tanto para os motoristas quanto para os proprietários.

§ 3º O STTRANS deverá intensificar a fiscalização nos estacionamentos públicos e privados, visando a regulamentação de todos os pontos de estacionamentos estipulados por leis: federais, estaduais e municipais.

SEÇÃO XV
Área de Acesso e Circulação Restrita ou Controlada

Art. 46. O planejamento urbano da cidade, juntamente com a organização e estruturação do sistema de transporte deve proporcionar condições satisfatórias para a circulação de pedestres e ciclistas.

Art. 47. A administração pública deverá promover as ações de curto, médio e longo prazo estipulados na Tabela 15 do Anexo IV, com o objetivo de atingir as metas quanto ao Acesso e Circulação Restrita ou Controlada.

Art. 48. As metas a serem atingidas são:

I – Restringir acesso de veículos pesados em determinados horários e vias, segundo estudo e legislação vigentes;

II - Criar faixas preferenciais e/ou exclusivas para a circulação dos ônibus;

III – Fechar as vias para a prática de lazer;

IV – Fechar a Avenida Santana no dia da Feira - evento tradicional do Município, permitindo que a população e os comerciantes tenham segurança;

V – Definir com antecipação as vias e áreas que são fechadas de forma periódica em eventos municipais;

VI – Restringir o acesso a órgãos públicos e propriedades privadas, para inibir invasões e proteger as propriedades;

VII – Restringir a circulação de veículos motorizados de forma permanente ou temporária na área central do município;

SEÇÃO XVI
Transporte Fluvial

Art. 49. O transporte fluvial é usado para transportar pessoas e pequenas cargas por curta e longas distâncias, propiciando assim o crescimento do comércio.

Art. 50. A administração pública deverá promover as seguintes ações para efetivar o transporte fluvial e realizar as metas nos prazos estipulado na Tabela

19 do Anexo IV.

I – Criar condições operacionais para implantação da rota Macapá-Santana;

II - Regulamentar o transporte hidroviário dentro do Município;

III - Realizar a adequação do trecho hidroviário;

IV - Delimitar e sinalizar com gabarito hidroviário mantido;

V - Incentivar o uso deste modal, através da melhoria da infraestrutura e de campanhas educativas;

VI - Criação de um núcleo gestor para gerenciamento e fiscalização do sistema de transporte aquaviário;

VII - Reestabelecer e estruturar pontos de integração dos diversos modais;

SEÇÃO XVII
Desenvolvimento Da Mobilidade Sustentável

Art. 51. Para auxiliar e orientar as políticas públicas relacionadas com a mobilidade urbana sustentável e o uso e ocupação do solo, deve-se seguir as algumas diretrizes. Elas serão utilizadas como possíveis soluções, de modo que os deslocamentos sejam racionalizados, haja uma ampliação e melhor acessibilidade na mobilidade urbana, uma redução ou minimização nos impactos negativos sobre o meio ambiente e melhoria na qualidade de vida. As diretrizes são:

I - Incentivar a utilização do transporte público e do transporte não-motorizado;

II - Promover a utilização de veículos de baixo impacto poluidor;

III - Desincentivo a utilização do transporte individual motorizado;

IV - Promover o adensamento das áreas centrais e controlar a dispersão urbana;

V - Promover a gestão ambiental urbana;

VI - Promover a disseminação de informações sobre meio ambiente no setor de mobilidade urbana;

VII - Promover o bem estar da população e minimização de impactos ambientais.

Art. 52. A administração pública deverá promover as seguintes ações para efetivar as diretrizes, nos prazos estipulado na Tabela 26 do Anexo IV.

I - Realizar estudo de viabilidade para incentivar empresas de veículos que causem menos impacto ambiental, a se instalarem no município;

II - Planejar e executar campanhas e ações educativas;

III - Realizar estudo de viabilidade (econômica, social, ambiental) e de planejamento urbano para a implantação de mecanismos, como o rodízio de veículos;

IV - Realizar estudos para implantação de estratégias financeiras;

V - Planejamento e execução de campanhas e ações educativas voltadas para a gestão ambiental urbana;

VI – Realizar análise e estudo de viabilidade e planejamento urbano, para exigir Avaliações Ambientais Estratégicas;

VII - Criar uma página exclusiva no site da Prefeitura de Santana sobre a Mobilidade Urbana;

VIII – Realizar a manutenção dos meios de comunicação e atualização das informações;

IX - Realizar estudo jurídico da viabilidade econômica para retirada do minério que está disposto na área localizada próxima a Av. Santana e do Ramal de acesso ao bairro Elesbão.

X - Fiscalizar e controlar a partir dos órgãos competentes;

XI – Elaborar e implantar projeto de arborização no município de Santana;

SEÇÃO XVIII

Recursos Para Financiamentos Do Transporte Coletivo E Infraestrutura De Mobilidade Urbana

Art. 53 Para o estímulo do PlanMOB/STN, é importante atualização da Prefeitura de Santana, junto aos entes Estaduais e Federais, quanto a forma de financiamento de obras de infraestruturas e serviços ligados a mobilidade urbana.

Art. 54 Para o custeio de ações relativas ao trânsito poderá ser utilizado os recursos provenientes de multas.

Art. 55 A Administração Pública deverá criar um fundo para Mobilidade Urbana até o ano 2021.

Art. 56 A partir das alternativas de financiamento voltadas a Mobilidade Urbana, tem-se como objetivos o seguinte:

I - Proporcionar modicidade de tarifa para o usuário do serviço de transporte público coletivo;

II - Buscar novas fontes de financiamento para infraestrutura de mobilidade urbana;

III - Buscar a participação de recursos privados provenientes de beneficiários indiretos;

IV - Articular com os governos estadual e federal o financiamento de obras de infraestrutura;

V - Buscar parceria com instituições privadas para o financiamento da mobilidade urbana.

CAPÍTULO XV
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 57. Fica determinado que este Plano de Mobilidade Urbana poderá ser revisado à partir do terceiro ano da vigência da Lei, não podendo ultrapassar o prazo máximo de 10 (dez) anos.

Art. 58. São considerados anexos desta lei:

I – Produto I: Mobilização Social;

II – Produto II: Caracterização do Município;

III – Produto III: Diagnóstico;

IV – Produto IV: Prognóstico.

Paragrafo Único. Os conceitos e prazos que não constarem nesta lei, deverão ser considerados os que estiverem nos produtos em anexos.

Art. 59 Os serviços que forem realizados na Mobilidade Urbana do Município Santana deverão obedecer aos critérios e normas constantes nos produtos em anexo e as atualizações que forem feitas.

Art. 60 Os atos administrativos necessários para o cumprimento do disposto nesta Lei serão definidos através de decreto.

Art. 61 Esta Lei entrará em vigor no dia seguinte à sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Santana-AP, 07 de novembro de 2019.

OFIRNEY DA CONCEIÇÃO SADALA
Prefeito do Município de Santana