LEI Nº. 2.189/2023

INSTITUI O PLANO DE MOBILIDADE DO MUNICÍPIO DE SÃO MATEUS-ES, ESTABELECE OS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES PARA INTEGRAÇÃO ENTRE OS MODOS DE TRANSPORTE E PARA A MELHORIA DA ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE DAS PESSOAS E CARGAS NO MUNICÍPIO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O Prefeito Municipal de São Mateus, Estado do Espírito Santo. FAÇO SABER que a Câmara Municipal de São Mateus aprovou e eu sanciono a seguinte:

LEI:

CAPÍTULO I

FUNDAMENTOS E PRINCÍPIOS DO PLANO DE MOBILIDADE

Art. 1º. O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de São Mateus - PMUSM é o principal instrumento da Política de Mobilidade, devendo ser aplicado em todo seu território e considerado em todos os planos setoriais, normas e atos do Poder Público e dos agentes privados ligados à mobilidade no município de São Mateus-ES.

Parágrafo único. O plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual do Município deverão considerar as diretrizes e objetivos deste Plano.

Art. 2º. Este Plano de Mobilidade está fundamentado nos princípios e diretrizes da Constituição Brasileira, da Lei Federal nº 10.527 de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), da Lei Federal 12.587 de 03 de janeiro de 2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana) da Lei Complementar nº 123 de 07 de dezembro de 2016 (Plano Diretor do Município de São Mateus).

Art. 3º. O Plano de Mobilidade do município de São Mateus segue os ditames da Política Nacional de Mobilidade,

promovendo a integração entre os modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município através dos seguintes princípios:

I - A estruturação da mobilidade urbana;
II - A mobilidade urbana sustentável;
III - A acessibilidade universal;
IV - A equidade no acesso e uso do espaço público de circulação;
V - A justiça social na mobilidade urbana, com prioridade do transporte não motorizado sobre o transporte motorizado;
VI - A priorização no transporte público coletivo sobre o transporte individual;
VII - A estruturação da logística da circulação e abastecimento de bens, mercadorias e serviços; e
VIII - A gestão democrática da mobilidade urbana.

Art. 4º. O Plano de Mobilidade tem como objetivo geral proporcionar o acesso amplo e democrático aos espaços públicos municipais, garantindo acessibilidade, a equidade dos direitos e deveres sobre o uso dos sistemas de mobilidade, a segurança no trânsito e a livre circulação de pessoas e mercadorias, orientadas sempre para a inclusão social.

Parágrafo único. Os princípios do PMUSM são implementados por programas e ações prioritárias, indicadores de acompanhamento, dentre os quais as descritas no Anexo Único.

Art. 5º. São objetivos específicos do Plano de Mobilidade Urbana do Município de São Mateus:

I - Promover o desenvolvimento sustentável;
II - Requalificar o espaço urbano, de forma adequada ao perfeito desenvolvimento da vida urbana, contribuindo para a redução das desigualdades sociais;
III - Implementar intervenções que facilitem o fluxo de pessoas, promovendo a melhoria da qualidade de vida através das condições de conforto, segurança e da rapidez nos deslocamentos;
IV - Melhorar a mobilidade urbana, proporcionando deslocamentos intra e interurbanos que atendam às necessidades da população;
V - Promover acesso aos serviços básicos de mobilidade;

VI - Priorizar a utilização de modos não motorizados, implementando a infraestrutura adequada;

VII - Promover a acessibilidade universal em todos os componentes da mobilidade urbana, nos termos da legislação aplicável;

VIII - Estimular a criação de sistema intermodal de transportes;

IX - Ampliar o uso do transporte motorizado público coletivo na matriz de transporte da cidade, com aumento da velocidade operacional, e planejamento da circulação do sistema;

X - Concentrar fluxos de passagem em eixos prioritários;

XI - Aperfeiçoar a logística do transporte de bens, mercadorias e serviços, o abastecimento e escoamento da produção local;

XII - Aperfeiçoar o padrão de comportamento dos usuários dos sistemas de circulação visando a redução de acidentes, vítimas e mortes no trânsito;

XIII - Reduzir a emissão de poluentes;

XIV - Consolidar a gestão democrática no aprimoramento da mobilidade urbana;

XV - Preservar o patrimônio ambiental, arquitetônico, cultural, histórico, paisagístico e urbanístico da cidade;

XVI - Estimular a implantação de polos geradores de tráfego;

XVII - Desenvolver programas de educação no trânsito, priorização do transporte coletivo, implantação e adequação de vias de pedestres acessíveis promovendo-os junto às escolas, instituições esportivas e entidades privadas;

XVIII - Definir parâmetros para a construção de travessias de pedestres em áreas com acesso constante de veículos;

XIX - Manter atualizada a orientação de tráfego, em todo o Município, de forma a maximizar a utilização do sistema viário;

XX - Estimular a implantação de medidas moderadoras de tráfego, tais como faixa elevada de pedestre, estreitamento de vias, dentre outros.

Art. 6º. As ações estratégicas adotadas para a implantação do Sistema de Mobilidade, referem-se:

I - Ao transporte não motorizado, para atuar nos deslocamentos de pedestres, ciclistas, veículos de propulsão humana, veículos de tração animal e acessibilidade universal;

II - Ao transporte motorizado, com propostas para o transporte público coletivo, o transporte público por táxi, o transporte público escolar, o transporte público por fretamento e o transporte individual;

III - Ao transporte de bens, mercadorias e serviços compreendendo a logística para as cargas e serviços;

IV - À infraestrutura, abrangendo o sistema viário, equipamentos de controle, a sinalização viária, os padrões de operação do trânsito considerando a circulação viária, o estacionamento, o mobiliário urbano e os polos geradores de tráfego;

V - À gestão, propondo a reestruturação da gestão da mobilidade, o sistema de comunicação, os mecanismos de monitoramento e avaliação e os instrumentos institucionais;

VI - À participação da sociedade.

VII - À segurança no trânsito;

Art. 7º. Os instrumentos para viabilizar as diretrizes e ações estratégicas a serem adotados, dentre outros, serão:

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

II - A incidência de tributos sobre os modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando 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;

III - A dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os modos de transporte não motorizados e os serviços de transporte público coletivo;

IV - O estabelecimento da política de estacionamentos;

V - O controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

VI - A priorização de obras associadas à implantação do plano viário municipal;

VII - A fiscalização com vistas a garantir a conservação e a implantação de passeios em logradouros públicos;

VIII - A priorização das intervenções públicas ou privadas voltadas para melhoria da circulação de pedestres, incluindo a identificação de vias exclusivas de pedestres; coletivos e não motorizados e tecnologias ambientalmente limpas;

Art. 8º. Todas as ações de intervenção no que se refere à obras para viabilizar a mobilidade urbana deve seguir as diretrizes previstas no PDM, principalmente quando se tratar de área integrante da Zona de Mobilidade Urbana e Transporte – ZOMUT, prevista no art. 160 a 165 da Lei 123, de 25 de agosto de 2016.

CAPÍTULO II
SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA

Seção I
Do Transporte Não Motorizado

Art. 9º. A circulação de pedestres deve ser estruturada e compatibilizada com o Plano Diretor Municipal, com a classificação e hierarquização do sistema viário, estabelecendo os padrões e as características físicas, funcionais e operacionais, que incluem as calçadas destinadas à circulação de pedestres, considerando a acessibilidade universal, sendo preferencial em relação a todos os modos de transporte.

Art. 10. A circulação dos ciclistas, deve ser incentivada pelo Poder Público Municipal através da implantação do plano cicloviário, conforme anexo único, com a previsão de rotas estruturantes desta modalidade, compostas por ciclovias e ciclofaixas, com a sua estruturação com bicicletários e paraciclos, bem como a instituição de política para o estímulo do uso de bicicletas, integrado aos demais modos de transporte, especialmente tornando-os obrigatórios nos polos geradores de tráfego.

Art. 11 - Fica estabelecida a acessibilidade universal como possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, para acesso a um lugar ou conjunto de lugares, como um tema transversal a todas as propostas para a mobilidade.

Subseção I
Dos passeios públicos

Art. 12. Os logradouros dotados de sistema de drenagem e meio-fio devem obrigatoriamente atender aos seguintes princípios:

I - Acessibilidade e continuidade de rotas: garantir rotas acessíveis, contínuas e integradas por conexões e destinos, caracterizados pelas funções urbanas;

II - Harmonia: garantia de desenho adequado à geometria do sistema viário, que privilegie o trânsito de pedestres e, quando autorizado, de ciclistas observando aspectos estéticos e harmônicos de seu entorno, além da fachada de edificações lindeiras;

III - Meio ambiente: presença de arborização e permeabilidade do solo com espécies adequadas de árvores e gramíneas nas faixas de serviço;

IV - Qualidade: atendimento às normas técnicas, resoluções e decretos vigentes relacionados à qualidade do caminhar, da execução e manutenção, e dos materiais utilizados;

V - Segurança: calçadas, passeios e travessias sinalizadas e livres de riscos de acidentes, com mínima interferência, na faixa antiderrapante de percurso seguro e travessias, de mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura urbana, sinalização, arborização, entre outros.

Art. 13 - Os passeios públicos serão compostos por faixa de percurso seguro e, quando couber, de faixa de serviço e deverão obedecer às normas técnicas e legais pertinentes, bem como, as diretrizes constantes no Plano Diretor do Município de São Mateus.

Art. 14 - O poder público deverá propor formas de incentivar a padronização dos passeios públicos no município.

Art. 15. O poder público fica autorizado a construir ou recuperar as calçadas nos casos de requalificação de áreas onde haja grande circulação de pedestres.

Subseção II
Do Projeto Cicloviário

Art. 16. O Poder Público Municipal levará em consideração o Sistema Cicloviário proposto nesta Lei, considerando as diretrizes e ações constantes no Anexo Único, quando das realizações de intervenções viárias.

Art. 17. Os empreendimentos que configuram como polo gerador de tráfego, deverão possuir locais para estacionamento de bicicletas, bicicletários e/ou paraciclos como parte da infraestrutura de apoio a esse modal de transporte.

Parágrafo único. O órgão responsável pela mobilidade regulamentará sobre as diretrizes de instalação dos paraciclos.

Art. 18 – As ciclovias deverão obedecer às normas técnicas e legais pertinentes, bem como, as diretrizes constantes no Plano Diretor do Município de São Mateus.

CAPÍTULO III
SISTEMA DE TRANSPORTE MOTORIZADO

Art. 19. O Sistema de Transporte Motorizado é formado pelos seguintes elementos:

I - Transporte público coletivo.
II - Transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública.
III - Transporte escolar;
IV - Transporte por fretamento;
V - Transporte individual;
VI - Transporte de cargas;
VII - Transporte aquaviário, ferroviário, aeroviário e outros modos alternativos.

Art. 20 - O serviço de táxi é o transporte público individual remunerado de passageiros, mediante a utilização de veículo automotor, sendo obrigatório o uso de taxímetro anualmente aferido pelo órgão metrológico competente, regulamentado por lei Municipal específica.

Art. 21. O transporte escolar terá suas condições técnicas e requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos através de normatização específica.

Art. 22. O transporte de cargas poderá ter limitações de circulação e horário interpostas pelas condições operacionais da malha viária municipal e pelo adensamento urbano;

Art. 23. Demais modos de transporte motorizados serão regulamentados por órgão competente, através de instrumento legal específico.

CAPÍTULO IV
SISTEMA DA INFRAESTRUTURA

Seção I
Terminais

Art. 24. O Poder Executivo Municipal será o responsável por estabelecer diretrizes e políticas públicas que estimulem os diferentes modais de transporte e deve investir na infraestrutura de terminais de forma a viabilizar a utilização integrada, com o uso de tecnologias, priorizando aqueles não motorizados e que otimizem a qualidade e sustentabilidade da mobilidade urbana.

Seção II
Sistema viário

Art. 25. Entende-se por Sistema Viário a rede destinada:

I - ao deslocamento de pessoas e bens, que abrange as vias destinadas à circulação de pedestres e à circulação de ciclistas e outros meios de transporte não motorizados;

II - à circulação de veículos automotores para transporte coletivo;

III - à circulação de veículos de carga;

IV - à circulação de veículos automotores para transporte individual;

V - às áreas de estacionamentos e aos pontos de parada para o transporte coletivo.

Art. 26. O Poder Executivo Municipal deve ser responsável pelo planejamento e disciplinamento do sistema viário, de acordo com o estabelecido nesta Lei, seguindo o preconizado no Código de Trânsito Brasileiro, compatibilizado com o Plano Diretor Municipal.

Subseção I
Intervenções Viárias

Art. 27. Intervenções Viárias são ações sobre o sistema viário de planejamento e execução, de maneira articulada e integrada com o Plano Diretor Municipal, que cria ou altera as características físicas e operacionais de vias planejadas ou existentes com a finalidade de modernizar, compatibilizar e adequar a geometria ou a operação aos fluxos de pessoas e de produtos e mercadorias, de tal forma a garantir a qualidade de vida, a melhoria dos níveis de serviços operacionais, a competitividade econômica, o estímulo de modais não motorizados e de transporte coletivo e a integração dos diversos modais

Art. 28 - A implantação de empreendimentos na Zona de Mobilidade e Transporte somente será autorizada após avaliação pelo órgão municipal competente pela elaboração dos projetos viários do Município, segundo as diretrizes da Lei 123/2016.

Subseção II
Estacionamento

Art. 29. O estacionamento é um componente da infraestrutura urbana e será regulamentado pelo Poder Público Municipal, sendo que:

I - o estacionamento privativo deverá obedecer o disposto no Plano Diretor Municipal.

II - o estacionamento rotativo em espaços públicos poderá ser implantado através de concessão, devendo observar o disposto em contrato específico.

III - o estacionamento dos diversos tipos de modais poderá estimular sua integração.

Art. 30. Deverá ser aprovado por órgão competente com atenção ao disposto em legislação e normas pertinentes:

I - o estacionamento destinado a carga e descarga em via pública.

II - o estacionamento destinado à pessoa com deficiência e ao idoso em via pública.

III - a vaga de embarque e desembarque em via pública.

Parágrafo único. Poderão ser disponibilizadas vagas especiais com uso não especificado anteriormente.

Subseção III
Equipamentos de Controle da Circulação Viária

Art. 31. Os equipamentos de controle da circulação viária são identificados como:

I - Sinalização viária;

II - Controle do sistema operacional de circulação viária;

III - Controle de segurança.

Seção III
Mobiliário Urbano

Art. 32. O mobiliário urbano é definido por elementos instalados nos passeios públicos ou em locais planejados pelo Poder Executivo Municipal, segundo padrões instituídos, sendo classificados como de uso direto do cidadão, ou seja, aqueles sem a necessidade de prestadores de serviço, como lixeiras, paradas de ônibus, sinalizadores de nomeação das ruas, luminárias e assemelhados ou como de usufruto indireto do cidadão, ou seja, aqueles que necessitam de operadores para concretizar a prestação do serviço público, desde que não interfiram na livre circulação de pedestres, concedida para exploração por processo licitatório, quando do interesse do Município em prestar um serviço específico, dentro dos condicionantes previstos na legislação em vigor.

CAPÍTULO V
POLOS GERADORES DE TRÁFEGO

Art. 33. Os polos geradores de tráfego serão caracterizados como empreendimentos que promovem a atração de viagens para seu acesso e causam impactos na circulação viária, restringindo a fluidez e segurança no trânsito com alteração das condições de circulação de pessoas e veículos no sistema viário das áreas lindeiras e adjacentes.

Parágrafo Único. Deverá o Poder Executivo regulamentar os Polos geradores de tráfego, definido os critérios específicos de classificação e análises necessárias para avaliação e medidas de mitigação dos impactos no sistema viário.

CAPÍTULO VI
MECANISMOS DE COMUNICAÇÃO, MONITORAMENTO E AVALIAÇÃO DA MOBILIDADE

Art. 34 - Os mecanismos de comunicação, no âmbito das políticas públicas de mobilidade urbana e da sua implementação, estão definidas no Anexo Único desta Lei.

Art. 35 - O monitoramento da mobilidade deverá utilizar pesquisas, equipamentos e tecnologias disponíveis para subsidiar a elaboração e avaliação de propostas e dados pertinentes.

Art. 36. A avaliação da mobilidade urbana será, dentre outros, fruto da interposição dos dados da comunicação e do monitoramento, com criação e acompanhamento de indicadores de desempenho.

CAPÍTULO VII
DA PARTICIPAÇÃO PÚBLICA

Art. 37 - Para a promoção da gestão democrática da mobilidade são instituídos os instrumentos de gestão participativa e de participação popular conforme Anexo Único desta Lei.

CAPÍTULO VIII
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 38. A revisão do Plano de Mobilidade Urbana deverá acontecer, pelo menos, a cada cinco anos.

Art.39. É parte integrante deste Plano o Anexo Único desta Lei

Art. 40. As determinações desta lei não substituem e nem isentam de obediência às normas Federais, Estaduais e Municipais no que implicar à mobilidade, acessibilidade e questões viárias e de trânsito.

Art. 41. Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

Gabinete do Prefeito Municipal de São Mateus, Estado do Espírito Santo, aos 23 (vinte e três) dias do mês de agosto (08) do ano de dois mil e vinte e três (2023).

DANIEL SANTANA BARBOSA
Prefeito Municipal