LEI N° 1.306, DE 22 DE DEZEMBRO DE 2021

INSTITUI A POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA E ESTABELECE AS DIRETRIZES PARA O ACOMPANHAMENTO E O MONITORAMENTO DE SUA IMPLANTAÇÃO, AVALIAÇÃO E REVISÃO PERIÓDICA.

A **PREFEITA DE BENEVIDES**, Sra. **LUZIANE DE LIMA SOLON OLIVEIRA** no uso de suas atribuições promulga a seguinte Lei e, no exercício da atribuição que lhe conferem e pelo disposto na Lei Federal nº 12.587/2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, considerando o compromisso do Município Benevides com o constante aprimoramento do planejamento da Mobilidade Urbana e considerando a necessidade de orientar a atualização periódica estabelecida pelo inciso XI, do Art. 24º da Lei Federal nº 12.587/12, promulga a seguinte Lei:

SEÇÃO I
POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art.1º O Plano de Mobilidade Urbana do Município de Benevides-PA ora denominado PLANMOB - BENEVIDES, é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana no território municipal e contempla os princípios, os objetivos e as diretrizes desta lei.

Art.2º O Sistema Municipal de Mobilidade Urbana, sem prejuízo ao disposto na Política Nacional de Mobilidade Urbana, é o conjunto estruturado e coordenado de meios e serviços de transporte urbano e infraestrutura de mobilidade urbana, considera o conjunto organizado e coordenado de meios, serviços e infraestrutura, que garantam os deslocamentos das pessoas e bens pela cidade.

§1º - O Sistema Municipal de Mobilidade Urbana estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica da Política Municipal de Mobilidade Urbana.

§2º - Os cenários prospectivos consideram como horizonte de implantação imediata o período de 1 (um) ano; curto prazo o período de 5 (cinco) anos; médio prazo o período de 10 (dez) anos longo prazo, todos contados a partir da aprovação do PLANMOB – BENEVIDES

Parágrafo Único. O PLANMOB - BENEVIDES atende ao previsto na Lei nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), Lei

nº 13.146,de 6 de julho de 2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência), Lei Municipal nº 470, de 27 de dezembro de 1977 (Código de Posturas), Lei Municipal nº 471, de 27 de dezembro de 1977 (Código de Obras)e Lei Municipal n° 1.031/06, de 11 de outubro de 2006 (Ordenamento Territorial do Município)

SEÇÃO II
DAS DEFINIÇÕES

Art. 3º Para os fins desta Lei considera-se:

I - ACESSIBILIDADE UNIVERSAL: condição para 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 portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida, respeitando-se á legislação em vigor;

II - BICICLETÁRIO: local destinado ao estacionamento de bicicletas por períodos de longa duração, com controle de acesso e grande número de vagas, podendo ser público ou privado;

III - CALÇADA: espaço da via pública urbana destinada exclusivamente à circulação de pedestres, podendo estar no nível da via ou em nível mais elevado;

IV - CICLOFAIXA: espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;

V - CICLOVIA: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregado da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;

VI - CICLORROTA: via local compartilhada com veículos automotores, que complementa a rede de ciclovias e ciclofaixas, sem segregação física;

VII - EVENTOS DISRUPTIVOS: eventos cujos impactos diretos ou indiretos na condição das infraestruturas e da operação dos sistemas de mobilidade urbana reduzam, parcial ou totalmente, temporária ou permanentemente, a capacidade de deslocamento de pessoas e cargas, em especial a capacidade de acesso da população ao emprego, à educação e à saúde;

VIII - ESTACIONAMENTO DISSUASÓRIO: estacionamento público ou privado, integrado ao sistema de transportes urbanos;

IX - LOGRADOURO PÚBLICO: espaço livre, inalienável, destinado à circulação pública de veículos e de pedestres, reconhecido pela municipalidade, tendo como elementos básicos o passeio público e a pista de rolamento;

X - MALHA VIÁRIA: o conjunto de vias urbanas do município;

XI - MOBILIDADE URBANA: conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte;

XII - MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS: modalidades que utilizam veículos automotores;

XIII - MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS: modalidades que utilizam esforço humano ou tração animal;

XIV - PARACICLO: local destinado ao estacionamento de bicicletas por períodos curtos ou médios, de pequeno porte, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto;
XV - PASSEIO PÚBLICO: espaço contido entre o alinhamento e o meio-fio, que compõe os usos de calçadas, passagens, acessos, serviços e mobiliários;

XVI - PISTA DE ROLAMENTO: é a parte da caixa de rua destinada à circulação dos veículos;

XVII - POLÍTICA TARIFÁRIA: política pública que envolve critérios de definição de tarifas dos serviços públicos, precificação dos serviços de transporte coletivo, individual e não motorizado, assim como da infraestrutura de apoio, especialmente estacionamentos;

XVIII – POLO GERADOR DE TRÁFEGO: toda e qualquer edificação, de qualquer uso, que é responsável por atrair para sua área de influência um número significativo de viagens de veículos motorizados, com potencial para causar impactos negativos na circulação viária e grande demanda por vagas em estacionamentos ou garagens;

XIX - REDE ESTRUTURANTE DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: compreende os sistemas de transporte, operados pelo modo rodoviário;

XX - TRANSPORTE ALIMENTADOR / DISTRIBUIDOR: sistema de transporte de capacidade inferior ao sistema estruturante de transporte público coletivo, que opere de forma complementar a este;

XXI - TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL: meio de transporte utilizado para a realização de viagens individualizadas;

XXII - TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: serviço público de transporte de passageiros aberto a toda a população, mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;

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

XXIV - TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas;

XXV - TRANSPORTE URBANO DE CARGAS: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

XXVI - TRANSPORTE URBANO: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado, utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas na área urbana das cidades;

XXVII - VAGA: espaço destinado à paragem ou ao estacionamento de veículos;

XXVIII - VIA: espaços públicos por onde circulam pedestres, ciclistas e veículos motorizados;

XXIX - VIA ARTERIAL: caracterizada pelas interseções em nível e pelo acesso aos lotes lindeiros, as vias coletoras e locais;

XXX - VIA COLETORA: responsável pela coleta e distribuição do trânsito para as vias de trânsito rápido, arteriais e locais;

XXXI - VIA LOCAL: demais vias, caracterizadas por interseção em nível, sendo utilizadas na circulação interna dos bairros;

XXXII - GESTÃO DA DEMANDA DE MOBILIDADE URBANA: conjunto de estratégias e medidas com o objetivo de incentivar o uso de meios de transporte mais sustentáveis, reduzindo o uso dos meios motorizados individuais;

XXXIII - EMPREENDIMENTO DE IMPACTO: são aqueles, públicos ou privados, que venham a sobrecarregar a infraestrutura urbana ou a ter repercussão ambiental significativa.

Art. 4º O princípio básico que rege o PLANMOB - BENEVIDES é o da priorização do pedestre e dos veículos não motorizados sobre os demais modos de transporte.

Art. 5º São princípios gerais do PLANMOB - BENEVIDES:

I - Acessibilidade universal entendida como princípio básico para todas as intervenções relacionadas ao sistema de mobilidade;

II - Desenvolvimento sustentável da cidade de Benevides nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

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

IV - Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - Gestão democrática e controle social do planejamento e da observância da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - Segurança nos deslocamentos das pessoas;

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

VIII - Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.

Art. 6º São objetivos gerais do PLANMOB - BENEVIDES:

I - Promover a acessibilidade universal e a inclusão social na circulação urbana;

II - Integrar a mobilidade com o planejamento e a ordenação do solo urbano;

III - Promover a sustentabilidade nas questões relacionadas ao trânsito no Município de Benevides;

IV - Priorizar a circulação de pedestres em relação aos veículos;

V - Priorizar a circulação dos veículos coletivos em relação aos particulares;

VI - Disciplinar os modos e serviços de transporte urbano;

VII - Reduzir a necessidade de viagens;

VIII - Promover a participação da população nas decisões relativas às políticas públicas, ao transporte e à mobilidade urbana;

IX - Garantir boas condições de acessibilidade e mobilidade nas calçadas;

X - Garantir boas condições de trafegabilidade dos veículos nas vias;

XI - Reduzir os conflitos entre veículos e pedestres;

XII - Garantir condições seguras de deslocamento dos pedestres nos cruzamentos e nos demais pontos de travessias das vias urbanas;

XIII - Equilibrar a oferta e a demanda entre modos e serviços de transportes;

XIV - Proibir qualquer tipo de interferência no espaço público, nas vias e nos logradouros, em detrimento das pessoas no exercício de suas atividades diárias (trabalho, comércio, educação, lazer, saúde e demais necessidades ligadas aos usos institucionais);

XV - Estimular a descentralização de instalação de serviços e comércios de grande porte, de forma a reduzir o fluxo de pessoas à área central de Benevides.

Art. 7º São diretrizes gerais do PLANMOB - BENEVIDES:

I - Garantia à população de condições efetivas de acesso aos locais de moradia, trabalho, serviços e lazer;

II - Integração das diretrizes do PLANMOB - BENEVIDES com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

III - Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

IV - Incentivo ao desenvolvimento de projetos científico-tecnológicos destinados ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

V - Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano;

VI - Criação de instrumentos para controle e desestímulo ao transporte individual motorizado;

VII - Priorização do transporte coletivo e implantação de sistemas integrados de tarifas;

VIII - Aprimoramento dos sistemas de tramitação de processos via digital de forma que dispensem o deslocamento desnecessário das pessoas;

IX - Criação de instâncias de participação da população nas questões relacionadas à mobilidade urbana;

X - Criação de instâncias de participação da sociedade civil organizada em eventos relacionados ao trânsito e à mobilidade urbana;

XI - Adequação das condições de mobilidade e acessibilidade das calçadas às normas técnicas de acessibilidade e à legislação urbanística vigentes;

XII - Capacitação do sistema viário sob os aspectos físicos e de sinalização;

XIII - Implantação de instrumentos para auxiliar os agentes de trânsito a fiscalizar o comportamento dos usuários dos veículos nas vias, principalmente no que se refere à obediência à sinalização e à velocidade com que se deslocam.

Art. 8º As propostas do PLANMOB - BENEVIDES estão divididas em estruturantes e gerais.

§ 1º Propostas estruturantes são aquelas prioritárias, responsáveis pela mitigação e, ou solução dos principais problemas de mobilidade urbana, existentes na cidade de Benevides, em médio e longo prazo, sem as quais a efetividade da circulação urbana não será alcançada

.

§ 2º Propostas gerais são aquelas de caráter pontual ou de menores proporções, com horizonte de implantação imediata ou de curto prazo.

SEÇÃO III

PROPOSTAS ESTRUTURANTES DO PLANMOB-BENEVIDES

Art. 9º As propostas estruturantes do PLANMOB – BENEVIDES apoiam-se nas seguintes premissas:

I - A malha viária urbana de Benevides caracteriza-se pela falta de alternativas viárias de conexão entre bairros ou regiões da cidade, bem como por vias de dimensões insuficientes para soluções de mobilidade que exijam alargamento das calçadas ou do leito carroçável.

II - O estacionamento e o fluxo de veículos comerciais pesados destinados a carga e descarga de mercadorias agravam os congestionamentos em algumas vias, sobretudo nos horários de pico, e causam danos à pavimentação;

III - A oferta atual de transporte coletivo por ônibus possui linhas com trajetos de longa extensão, o que aumenta o tempo de viagem, desestimulando seu uso como alternativa ao transporte individual;

IV - As condições das calçadas em toda a extensão da malha urbana, seja do distrito sede ou dos demais distritos, são empecilhos evidentes à mobilidade e à acessibilidade urbana;

V - A inexistência de condições de circulação que favoreçam o uso de bicicletas torna insegura e desestimula o uso desse modal pela população;

Art. 10 São propostas estruturantes do PLANMOB-BENEVIDES:

I- Implantação do binário de transito;

II - Implantação de vias alternativas, com a finalidade de escoar parte do trânsito provenientes das Indústrias e abastecimento do comercio;

II - Implantação de vias alternativas, com a finalidade de escoar parte do trânsito provenientes das Serralherias e abastecimento do comercio nos Distritos;

VII - Implantação de um novo terminal rodoviário intermunicipal e interurbano em área localizada num dos eixos de expansão urbana, descentralizado territorialmente e integrado ao sistema viário local;

VIII - Implantação de ciclovia ao longo do seu leito, como medida de médio prazo e desenvolvimento de estudo de viabilidade;

IX - Oferta de transporte coletivo urbano com trajetos de menor extensão, preferencialmente por micro-ônibus, ligando os bairros ao Centro da cidade (linhas radiais);

X - Elaboração e implantação do Plano de Rotas Acessíveis, a ser implementado em médio prazo;

XII - Elaboração e implantação do Programa de Melhoramento das Calçadas, com incentivo da Administração Municipal, a ser iniciado em médio prazo;

XIII - Ampliação da oferta de prestação de serviços e funcionalidades ao cidadão e melhoria da gestão municipal por meio de estudo de novas demandas

Art. 11 As propostas gerais do PLANMOB- BENEVIDES estão organizadas por temas relacionados à mobilidade urbana, agrupados emtemáticas:

SEÇÃO IV
SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 12 O Sistema de Transporte Urbano e Coletivo subdivide-se nos seguintes temas:

I - Sistema de circulação para o transporte coletivo;

II - Abrigos e pontos de ônibus urbanos.

Subseção I
Do sistema de circulação para o transporte coletivo

Art. 13 São objetivos referentes ao sistema de circulação para o transporte coletivo:

I - Garantir a qualidade dos serviços de prestação de transporte coletivo urbano e Metropolitano.

II - Garantir boas condições de trafegabilidade das vias servidas por linhas de ônibus;

III - Garantir transporte público coletivo acessível a pessoas com deficiência e mobilidade reduzida em todos os ônibus;

IV - Garantir à população oferta diária e regular de transporte público local, Distrital e Metropolitano.

Art. 14 São diretrizes do sistema de circulação para o transporte coletivo:

I - Revisão da concessão de transporte coletivo por ônibus, cujo prazo se extingue junto com as ordens de Serviços;

II - Adoção de concorrência e transparência na concessão da exploração do transporte público;

III - Adequação de veículos de transporte coletivo urbano e metropolitano a idade da frota até o final da vigência do Plano.

IV - Inclusão de abrigos e informações referentes a trajetos e horários nos pontos de ônibus, nos locais onde houver disponibilidade de espaço;

V - Implantação de novos corredores e aumento da malha viária de transporte coletivo;

VI - Melhoria do tempo de espera e da pontualidade dos ônibus nos pontos de embarque e desembarque de passageiros.

Art. 15 São propostas gerais de curto prazo para o sistema de circulação para o transporte coletivo:

I - Garantir por meio dos procedimentos jurídicos pertinentes e conforme legislação vigente, a contratação de empresas para a prestação de serviços de transporte coletivo urbano, mediante prévio estudo financeiro que definirá as regras e normas de funcionamento e operação de serviços de transporte coletivo urbano no Município;

II - Ampliar o número de linhas de ônibus para atrair mais usuários ou planejar melhor as já existentes;

III - Criar ou planejar linhas radias mais diretas e consequentemente mais rápidas, com emprego de micro-ônibus;

IV - Disponibilizar funcionários do órgão responsável pela gestão do trânsito na Prefeitura Municipal para fiscalizar a oferta do transporte coletivo por ônibus, a fim de monitorar os tempos de embarque contidos nas tabelas de horário nos pontos de ônibus, bem como monitorar o trânsito nas vias, nos turnos da manhã e da tarde, para identificar e solucionar os locais de congestionamento que podem prejudicar a pontualidade dos ônibus;

V – Garantir e promover a bilhetagem eletrônica, mantendo-a atualizada em relação às tecnologias disponíveis, com as seguintes características:

a) O bilhete único pode ser implantado nos casos em que o usuário necessitar

tomar dois ônibus para se deslocar de uma origem a um destino, de modo a pagar apenas o valor de uma passagem;

b) Nos casos mencionados na alínea anterior, deverá haver uma limitação de tempo durante a operação de desembarque e a de embarque, em torno de 15 a 30 minutos, para que este benefício seja concedido;

c) O bilhete único não se aplicará quando o segundo trecho da viagem for de retorno.

VI - Criar linhas de ônibus para atender especificamente aos moradores com deficiência motora, que passarão pelos endereços dos moradores que estejam devidamente cadastrados no órgão responsável pela política social do Município;

VII – Combate ao transporte ilegal de passageiro

VIII - Garantir e definir padrões de qualidade para o serviço de transporte coletivo como: frequência, regularidade, segurança, pontualidade, velocidade média.

IX - Elaborar estudo para analisar a viabilidade de implantação de ônibus ou micro-ônibus circulares na região central da cidade e Distritos de Benfica, Santa Maria de Benfica e Murinin com pequenos intervalos de tempo entre eles, ou seja, com maior frequência, com a finalidade de aumentar a malha viária do município.

Parágrafo Único. Para a otimização da prestação dos serviços mencionado no inciso VI deste artigo, poderão ser utilizados aplicativos para celulares para a solicitação ou dispensa dos serviços diariamente.

Art. 16 São propostas gerais para o sistema de circulação para o transporte coletivo:

I - Modernizar as informações do sistema de transporte coletivo por ônibus, de tal forma que seus usuários sejam informados através de painéis eletrônicos sobre a localização dos ônibus em relação aos pontos de parada, ou ainda, por meio do uso de aplicativos em celulares para esta finalidade;

II - Atualizar as linhas de ônibus metropolitanas destinadas a atender todo o município incluindo especificamente os Distritos

III- Realizar estudo de engenharia de trafego para a melhoria do fluxo viário.

IV- Otimização e adequação das rotas e horários

V- Aprimoramento da fiscalização visando à obtenção de dados e de regularidade dos serviços operacionais.

Subseçãoll
Dos abrigos e pontos de ônibus urbanos

Art. 17 São objetivos referentes aos abrigos e pontos de ônibus urbanos

I - Garantir condições adequadas de estrutura e acessibilidade nos pontos e abrigos de ônibus,

II - Dotar o Município de abrigos de ônibus cobertos.

Art. 18 São diretrizes para os abrigos e pontos de ônibus:

I - Estabelecer padrões técnicos e construtivos para os abrigos e pontos de ônibus,

II - Estabelecer padrões para a pavimentação das vias nos pontos de parada de ônibus.

III - Instalar abrigos de ônibus nos pontos de parada, localizados nas vias onde as condições geométricas das calçadas permitirem.

Art.19 São propostas gerais de curto prazo para os abrigos e pontos de ônibus:

I - Desenvolver projetos de sinalização nas proximidades dos pontos de ônibus, para favorecer aos pedestres;

II - Estruturar a rede de abrigos de taxi e moto-taxistas e realocar os abrigos já implantados que não obedecem à padronização na Sede e nos Distritos.

III - Implantar abrigos de ônibus nas vias arteriais e coletoras, dentre elas: Av. Joaquim Pereira de Queiroz Av. João Fanjas, Rua Augusto Meira Filho, Rua Visconde de Maracaju, Av. Nações Unidas e demais vias do itinerário do coletivo.

IV - Padronizar os abrigos de ônibus, na Sede e nos Distritos via projeto tipo que garanta aos usuários segurança, conforto e acessibilidade, principalmente para pessoas com deficiência, além de boa aparência, economia e durabilidade;

V - Dotar os abrigos e pontos de parada de transporte coletivo na Sede e nos Distritos dos seguintes elementos mínimos: sinalização vertical, iluminação, bancos, espaço coberto reservado para pessoa em cadeira de rodas, lixeira e sistema de comunicação acessível que disponibilize informações sobre todos os pontos do itinerário;

VI - Realocar os abrigos de ônibus já implantados que não obedecem à padronização na Sede e nos Distritos;

VII - Corrigir os defeitos das calçadas e adequar o pavimento das calçadas, guias e sarjetas nos pontos de parada de transporte coletivo de forma a garantir o seu uso por todas as pessoas, assegurando à pessoa com deficiência prioridade e segurança nos procedimentos de embarque e de desembarque nos veículos de transporte coletivo, de acordo com as normas técnicas (Art. 48 da Lei nº 13.146/2015);

VIII - Adequar a frota de ônibus urbanos de forma a garantir o seu uso por todas as pessoas, assegurando à pessoa com deficiência prioridade e segurança nos procedimentos de embarque e de desembarque nos veículos de transporte coletivo, de acordo com as normas técnicas. (Art. 48 da Lei nº 13.146/2015).

IX- Utilização da Rodoviária Municipal como terminal de serviço de transporte publico coletivo;

SEÇÃO V
DA CIRCULAÇÃO VIÁRIA

Subseção I
Das vias urbanas

Art. 20 São objetivos referentes ao tratamento do sistema de vias urbanas na sede e nos distritos:

I - Manter o sistema viário em condições adequadas de circulação e de trânsito para pedestres e veículos;

II – Integrar o planejamento da circulação viária com a política de uso e ocupação do solo

III – Promover a articulação com demais esferas envolvidas para a intervenções em trechos urbanos de rodovias estaduais e federais.

Art. 21 São diretrizes para o tratamento das vias urbanas:

I - Planejamento, execução e manutenção do sistema viário seguindo critérios de segurança e conforto da população, respeitando o meio ambiente, obedecidas as diretrizes de uso e ocupação do solo e do transporte de passageiros;

II - Promoção da continuidade ao sistema viário por meio de diretrizes de arruamento a serem implantadas e integradas ao sistema viário em vigor, especialmente nas áreas de urbanização incompleta;

III – Promoção de maior integração do sistema viário das regiões urbanas separadas por barreiras urbanísticas;

IV - Articulação junto aos governos federal e estadual da integração entre a circulação rodoviária e a urbana, compatibilizando-as com o uso e a ocupação das regiões cortadas pelas rodovias;

V - Promoção de tratamento urbanístico adequado nas vias e corredores da rede de transportes, de modo a proporcionar a segurança dos cidadãos e a preservação do patrimônio, ambiental, cultural, paisagístico, urbanístico e arquitetônico da cidade;

VI - Adequação das condições da circulação de veículos a fim de facilitar a circulação de pedestres e de incentivar o uso de modais não motorizados e do transporte público coletivo, adotando medidas seguras de abrandamento de tráfego e de compartilhamento do espaço público;

VII - Melhoria da qualidade do tráfego e da mobilidade, com ênfase na engenharia e normatização técnica, educação, operação, segurança e fiscalização;

VIII - Planejamento e operação da rede viária municipal, priorizando o transporte público de passageiros;

IX - Modernização da rede semafórica, mantendo e aprimorando o sistema de sinalização horizontal e vertical da malha viária;

X -Implantação de novas estruturas e sistemas tecnológicos de informações para monitoramento e controle da frota circulante.

Art. 22 São propostas gerais de curto prazo para o tratamento das vias urbanas:

I - Estabelecer termo de parceria entre o Poder Público Municipal e o Setor Privado com a finalidade de criar mecanismos de controle de acesso nas entradas das vias do município de modo a ordenar o acesso de veículos de carga e reduzir a velocidade.

II - Identificar todas as vias urbanas com placas padronizadas;

III - Identificar as estradas dos Distritos com placas padronizadas;

IV – Realizar estudo de implantação e realocação de semáforos.

Art. 23 São propostas a serem desenvolvidas em médio ou longo prazo para o tratamento das vias urbanas:

I - Implementar as propostas estruturantes com infraestrutura, pavimentação e sinalização viária

II - Transferir para o Município a jurisdição de trechos de rodovias que cumprem função de via urbana, em médio prazo;

Subseção II
Do controle de tráfego

Art. 24 São objetivos referentes ao controle de tráfego nas interseções:

I - Garantir a segurança e minimizar os conflitos entre veículos e pedestres;

II - Garantir a segurança e a acessibilidade de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida nas interseções.

Art. 25 São diretrizes para o controle de tráfego nas interseções:

I - Promoção de sinalização viária nas interseções para garantir a segurança e mobilidade de veículos e pedestres;

II - Realização de intervenções físicas nas calçadas, nas proximidades das interseções, para garantir a acessibilidade de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

III - Alargamento das calçadas próximas às interseções com o objetivo de facilitar a travessia de pedestres e dotar a cidade de espaços de encontro, com tratamento paisagístico.

Art. 26 São propostas de curto prazo para o controle de tráfego nas interseções:

I - Implantar as intervenções propostas como o Sistema de Binário de Trânsito

II - Implantar sinalização de trânsito adequada (horizontal e vertical de regulamentação, de indicação e de advertência) em trechos e interseções do sistema viário da cidade, onde houver necessidade por razões de segurança e operacionalidade;

III - Implantar sinalização semafórica, caso necessário, nas interseções entre vias que compõem o sistema de vias estruturais, visando ao disciplinamento do trânsito;

IV - Redimensionar periodicamente os tempos de ciclo dos semáforos de modo a obter maior fluidez do fluxo de pedestres e veículos;

V - Sincronizar os semáforos nos cruzamentos que permitem esta solução, de modo a possibilitar onda verde nas vias de fluxos viários de maior intensidade;

VI - Manter em bom estado de conservação as sinalizações de trânsito existentes;

VII - Realizar rebaixo no meio fio nas interseções onde não forem implantadas faixas elevadas de travessias para pedestres, conforme determina a norma técnica brasileira de acessibilidade vigente;

VIII - Implantar faixas elevadas para travessia de pedestres em trechos e interseções de maior conflito de trânsito, principalmente para aumentar a segurança dos pedestres;

IX - Remanejar mobiliário urbano (postes, bancas de jornais, entre outros) nas interseções, quando for necessário para garantir a visibilidade dos motoristas.
Parágrafo único. A implantação da sinalização de que trata este artigo deverá ser iniciada pelos cruzamentos que geram maior conflito no trânsito e por aqueles com maior índice de acidentes.

Subseção III
Do transporte de Moto-taxi

Art. 27 São objetivos referentes ao transporte de Moto-taxi:

I – Cadastrar, Recadastrar e fiscalizar todos os serviços de Moto-taxistas.

II - Incluir a gestão de Abrigos e estacionamento na pauta do planejamento urbano municipal.

III -Cumprir e fazer cumprir conforme legislação vigente todos os requisitos de regularização e prestação de serviço.

Art. 28 São diretrizes para o transporte privado:

I – Padronização da identificação da Frota, Uniforme e Abrigo.

II - Melhoramento dos Abrigos já existente e padronização;

III – Recadastrar e abrir novas vagas para Moto-taxista curto prazo;

IV – Combater o transporte irregular de Moto-taxi.

Art. 29 São propostas gerais para o transporte privado:

I - Articulação junto a iniciativa privada para o estudo de viabilidade para aumento de novas vagas

II - Confere ao município segundo a Lei federal 13.640/2018 a competência exclusiva para regularizar e fiscalizar o serviço de transporte de remunerado privado individual passageiro bem como a Lei Municipal 1.169/2015.

Subseção IV
Do serviço de Táxi

Art. 30 São objetivos referentes ao serviço de táxi:

I - Garantir a oferta, a qualidade e a universalidade da prestação desse serviço;

II - Garantir a segurança dos usuários desse serviço.

Art. 31 São diretrizes para o serviço de táxi

I - Facilitar a comunicação dos usuários com os prestadores do serviço de táxi;

II - Ampliar a qualidade dos serviços prestados pelos taxistas;

III - Garantir a qualidade da frota de táxis;

IV - Garantir que o Município tenha o percentual mínimo de táxis da categoria acessível;

V - Revisar e padronizar os pontos de táxi, o número de veículos por pontos, considerando o redimensionamento de acordo com o espaço físico existente.

VI - Garantir condições de conforto e segurança nos pontos de táxi;

VII - Padronizar o mobiliário dos pontos de táxi existentes e novos, na Sede e nos Distritos

Art. 32 São propostas para o serviço de táxis:

I - Criar, em curto prazo, uma central única de atendimento por táxi;

II - Promover, continuamente, treinamentos e cursos aos taxistas sobre direção defensiva, primeiros socorros e atendimento às pessoas com deficiência;

III - Estabelecer que a idade máxima do veículo será de 10 anos;

IV - Destinar, no mínimo, dois táxis da categoria acessível na frota;

V - Criar incentivos fiscais para os taxistas da categoria acessível;

VI - Realocar, o ponto de táxi do complexo do mercado e dotar os pontos de táxi de cobertura, mobiliário urbano, sinalização e iluminação.

SEÇÃO VI
INFRAESTRUTURAS DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA

Subseção I
Da circulação de ciclistas

Art. 33 São objetivos referentes ao tratamento do sistema de circulação de ciclistas:

I - Criar condições para o uso de bicicletas, como meio de transporte, promovendo a adequação viária ou a construção de ciclovias;

II - Estimular os modos de transporte ativo como pedestres e bicicletas;

III - Aumentar a visibilidade e atratividade à bicicleta e oferecer opção de lazer;

IV - Orientar o uso correto e estimular o respeito ao transporte não motorizado, à conservação das calçadas e ao respeito à faixa de pedestres;

V - Viabilizar infraestrutura viária segregada para circulação segura e adequada de ciclistas;

VI – Garantir condições de infraestrutura satisfatórias para o uso da bicicleta como meio de transporte;

VII - Promover o aumento do uso da bicicleta na cidade;

VIII - Reduzir acidentalidade envolvendo ciclistas.

Art. 34 São diretrizes para o tratamento do sistema de circulação de ciclistas:

I - Estruturação de uma rede complementar de transporte, integrando os componentes do sistema cicloviário e os demais meios de transporte;

II - Implantação de redes cicloviária associadas às redes de transporte público coletivo motorizado e garantia do deslocamento seguro e confortável de ciclistas em todas as vias;

III - Realização de adaptações nas vias estruturais e não estruturais, quando necessário, para atender à circulação de ciclistas por meio da implantação de infraestrutura cicloviária adequada, quando possível;

IV - Provisão de uma rede cicloviária com conectividade e continuidade entre as áreas com potencial de geração e atração de viagens.

Art. 35 São propostas gerais para o sistema de circulação para ciclistas:

I - Elaborar projeto executivo viário de rede cicloviária e implantar com sua respectiva sinalização até o final da vigência do Plano;

II - Realizar obras viárias necessárias para implementação de vias cicloviárias e de sinalização viária;

III - Realizar obras de adequação da infraestrutura existente para instalação de bicicletários;

IV - Realizar estudos para a implantação de um sistema de locação de bicicletas.

Art. 36 São propostas prioritárias para o sistema de circulação de ciclistas, em médio e longo prazo:

I - implantação de ciclovia ao longo do sistema binário.

II - implantação de ciclofaixas através de estudo de viabilidade nos Distritos.

III- Implantação de biclicletário na rodoviária municipal

Art. 37 Estacionamentos de bicicletas deverão ser projetados nas adjacências dos Terminais de Integração de Transporte Público e em pontos estratégicos que facilitem a utilização da bicicleta para os diversos fins.

§1º- Os trechos das ciclovias devem ser integrados entre si para permitir a circulação e acesso de bicicletas entre as diferentes regiões da cidade.

Subseçãoll
Da construção e melhoramento das calçadas existentes

Art. 38 Compete ao proprietário do imóvel a construção, a reconstrução e a conservação das calçadas em toda a extensão da testada do terreno, edificado ou não, observando-se o Código de Obras e o Código de Posturas do Município.

§ 1º Nos casos em que não for observado o disposto no caput deste artigo, o Poder Público notificará o proprietário, que terá um prazo de 6 (seis) a 12 (doze) meses para regularizar as condições da calçada.

§ 2º Findo o prazo fixado ao proprietário para a execução dos serviços de que trata este artigo, a remodelação ou construção de calçadas será realizada pela Prefeitura Municipal e o custo dos serviços executados será cobrado sob forma de taxa específica a ser paga pelo proprietário.

Art. 39 O Programa de Melhoramento das Calçadas deverá abranger todos os perímetros urbanos do Município, dispondo sobre as calçadas com vistas a garantir acessibilidade a todos os usuários.

Art. 40 Na elaboração do Programa de Melhoramento das Calçadas de que trata o artigo anterior, deverão ser adotadas as seguintes medidas:

I - Os critérios para escolha das vias que serão contempladas com o Programa de Melhoramento das Calçadas devem basear-se na hierarquia viária, começando as obras de intervenção pelas calçadas que constituem os percursos prioritários de pessoas com deficiência e pelas vias com maior volume de circulação de pedestres nas calçadas;

II - A remodelação ou construção de calçadas para adequá-las às normas técnicas regulamentares de acessibilidade;

III - A Administração Municipal, em comum acordo com o proprietário, fixará um prazo de 6 (seis) a 12 (doze) meses para a remodelação ou construção da calçada em frente ao seu imóvel, a partir da notificação feita pelo Poder Público;

Subseção III
Da hierarquização do sistema viário urbano

Art. 41 São objetivos da hierarquização do sistema viário urbano:

I - Garantir que a longo prazo, as vias estruturais formem uma rede consistente, sem descontinuidades ou estrangulamentos de seção;

II - Garantir condições de mobilidade e acessibilidade dos pedestres ao longo de todas as vias, mediante construção de calçadas com largura e características geométricas compatíveis com a hierarquia viária;

III - Garantir condições de mobilidade aos ciclistas, sobretudo ao longo das vias estruturais.

Art. 42 São diretrizes relativas à hierarquização do sistema viário urbano:

I - Adequação da seção transversal das novas vias propostas a padrões que atendam à legislação urbanística municipal, com largura suficiente para abrigar calçadas acessíveis a todos os tipos de usuários, espaço para ciclovias e para o tráfego de automóveis, de acordo com sua hierarquia no sistema viário;

II - Regularização das larguras das faixas de rolamento e de acostamento das vias existentes, conforme sua hierarquia viária, onde for possível;

III - Ampliação da largura das calçadas nas vias existentes, conforme a hierarquia viária, onde for possível;

IV - Implantação de calçadas nos trechos de rodovias dentro do perímetro urbano.

SEÇÃO IV
ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE A PÉ

Subseção I
Acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade

Art. 43 São objetivos referentes às condições de acessibilidade e mobilidade a pé:

I - Priorizar a circulação de pedestres sobre os demais meios de transportes, especialmente em vias não estruturais;

II - Priorizar a elaboração e implantação do Programa de Rotas Acessíveis para pessoas em cadeiras de rodas e deficientes visuais;

III - Estimular a política da circulação não motorizada e promover a melhoria das condições de deslocamento de pedestres e ciclistas, permitindo a utilização das vias e espaços públicos com autonomia e segurança;

IV - Atender a necessidade de circulação de todos os pedestres, independentemente de suas condições de mobilidade, conforme legislação e normas técnicas de acessibilidade vigentes;

V - Incrementar a qualidade das calçadas e mantê-las em boas condições de conforto e segurança para os pedestres.

Art. 44 São diretrizes para as condições de acessibilidade e mobilidade a pé:

I - Minimização do conflito entre o trânsito de veículos e de pedestres;

II - Garantia de acessibilidade às pessoas com deficiência, inclusive no tocante ao transporte público;

III - Exigência da adequação dos edifícios públicos municipais, estaduais e federais, nos seus espaços externos e internos, às condições de plena acessibilidade universal;

IV - Adaptação e remodelação das calçadas existentes;

V - Adequação gradual das calçadas e faixas de pedestres, para atender à mobilidade inclusiva, visando à autonomia dos cidadãos, conforme legislação e normas técnicas de acessibilidade vigentes;

VI - Definição de padrões de calçadas com características acessíveis (largura adequada, fluidez, segurança, continuidade, uniformidade, durabilidade, resistência e superfície antiderrapante), buscando o equilíbrio entre a manutenção das identidades locais e a adoção de novas tecnologias e soluções sustentáveis;

VII - Integração do sistema de transporte público coletivo com as calçadas e faixas de pedestre, visando ao pleno acesso do pedestre aos equipamentos urbanos e sociais;

VIII – Implantação de estruturas de abrandamento da velocidade dos veículos nas vias urbanas;

IX - Adaptação gradativa dos espaços de uso público municipal e garantia de que novos equipamentos públicos atendam às condições estabelecidas na legislação de acessibilidade;

X - Desenvolvimento de ações voltadas à eliminação de barreiras físicas que possam representar bloqueios à circulação dos pedestres e riscos à sua integridade física;

XI - Desenvolvimento de ações voltadas à conscientização da população quanto à importância das calçadas e das adaptações de acessibilidade, bem como quanto à responsabilidade dos proprietários dos imóveis na construção e manutenção das calçadas;

XII - Estabelecimento de critérios por parte da Administração Municipal para a implantação de mobiliário urbano nas calçadas e espaços públicos, priorizando a usabilidade, a acessibilidade, a estética e a adoção de tecnologias e materiais sustentáveis.

Art. 45 São propostas gerais de aplicação, em curto prazo, para as condições de acessibilidade e mobilidade a pé:

I - Proibir a ocupação da faixa livre da calçada com degraus ou rampas para acesso às edificações;

II - Proibir a ocupação da faixa livre da calçada para solução de acesso às garagens;

III - Obrigar a inclusão no projeto arquitetônico da edificação solução de acesso às garagens para análise do órgão municipal competente;

IV - Incorporar gradualmente, na rede semafórica destinada à travessia de pedestres, dispositivos que garantam a autonomia e segurança das pessoas com deficiência visual ou com mobilidade reduzida;

V - Adequar o tempo semafórico nas travessias em locais de grande fluxo de pedestres;

VI - Ampliar gradualmente os espaços disponíveis para usos sociais, que podem variar de calçadas mais largas, avanços nas calçadas e esquinas, ciclovias, parklets e praças, através da supressão gradativa de vagas de estacionamento em vias públicas;

VII - Elaborar o Plano de Rotas Acessíveis, o Programa de Rotas Acessíveis para Pessoas em Cadeiras de Rodas e Deficientes Visuais e o Programa de Melhoramento das Calçadas Existentes.

VIII - Realizar diagnóstico nos prédios públicos com vistas a identificação das intervenções para a sua adequação às condições de acessibilidade, a começar pelas Secretarias Municipais, prédios de atendimento à saúde, Polícias Militar e Civil, Serviços de Previdência Social, Poder Judiciário e agências bancárias de bancos públicos.

Parágrafo Único. A partir do Diagnóstico previsto no Inciso VIII deste artigo, deverão ser definidas as obras prioritárias, assim como as formas de sua viabilização técnica e financeira.

Subseção II
Das rotas acessíveis

Art. 46 Caberá à Administração Municipal tomar as providências necessárias à elaboração do Plano de Rotas Acessíveis, do Programa de Rotas Acessíveis para Pessoas em Cadeiras de Rodas e Deficientes Visuais e do Programa de Melhoramento das Calçadas Existentes.

Art. 47 O Plano e o Programa de Rotas Acessíveis deverão abranger todos os perímetros urbanos do Município, dispondo sobre os passeios públicos, com vistas a garantir acessibilidade nos percursos entre os pólos geradores de maior circulação de pedestres (como órgãos públicos e locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios, bancos, entre outros) e os pontos de ônibus mais próximos, conforme §3º do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), incluído a partir da Lei nº 13.146/2015.

Art. 48 É objetivo referente à construção de rotas acessíveis garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, sobretudo as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros.

Art. 49 São diretrizes para a construção de rotas acessíveis:

I - Construção gradual de rotas acessíveis;

II - Garantia de acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes necessárias ao seu cotidiano, de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros;

III - Desenvolvimento de estudos técnicos para verificar a viabilidade de implantação e, ou reforma de calçadas pelo poder público a serem desenvolvidos no curto prazo.

Art. 50 São propostas para a construção de rotas acessíveis:

I - Projetar e construir rotas acessíveis entre os pontos de ônibus e escolas, edifícios destinados à saúde, administração municipal, serviços de documentação, agências bancárias, entre outros edifícios de uso público, e praças;

II - Projetar e construir prioritariamente rotas acessíveis para pessoas com deficiência motora ou visual a partir do cadastramento e mapeamento dos seus locais de moradias e da identificação dos trajetos necessários das residências aos pontos de ônibus e dos pontos de ônibus às suas atividades de tratamento, trabalho, estudo e lazer, a partir das seguintes orientações:

a) Caso seja possível, serão retificadas as calçadas desde a residência da pessoa com deficiência motora ou visual até o abrigo ou ponto de ônibus mais próximo;

b) Os abrigos ou pontos de destino serão adequados à acessibilidade, assim como a calçadas a serem usadas em sua destinação de trabalho ou estudo;

c) No caso de pessoas em cadeiras de rodas cujas residências se localizam em vias inclinadas ou onde não é possível a retificação das calçadas, a via será pavimentada de forma a possibilitar o uso de cadeiras de rodas em uma faixa paralela à calçada até o ponto de ônibus abaixo;

III - Estabelecer parceria entre a Secretaria Municipal de Educação para destinação de sala de aula acessível para oferta de atividades de ensino e capacitação para pessoas com deficiência.

Art.51 Caberá ao Poder Público Municipal a responsabilidade de:

I - Mapear, cadastrar e manter atualizado o cadastro de pessoas em cadeiras de rodas e deficientes visuais no órgão municipal responsável pela política

social do Município;

II - Promover a construção e a remodelação de calçadas, passeios públicos, mobiliário urbano e demais espaços urbanos de uso público nas rotas acessíveis, com a participação conjunta da União e do governo do Estado de Pará, em conformidade com a Lei nº 13.146/2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência).

Parágrafo único. O cadastramento de pessoas em cadeiras de rodas e deficientes visuais deve ser um Programa contínuo do órgão responsável pela política social do Município.

SEÇÃO VII
VI- TRANSPORTE DE CARGAS

Art. 52 São objetivos referentes ao transporte de cargas:

I - Reduzir o impacto do transporte de carga sobre a circulação viária, meio ambiente e vizinhanças;

II - Disciplinar e estabelecer as condições específicas para a circulação de veículos de carga e para a distribuição e carga e descarga de mercadorias nas vias públicas;

III - Implementar políticas de circulação de transporte de carga e áreas de carga e descarga.

Art. 53 São diretrizes para o transporte de cargas:

I - Disciplinamento do transporte de cargas e compatibilização com as características de trânsito e das vias urbanas na Sede e nos Distritos;

II - Criação de alternativas viárias de forma a reduzir a passagem de cargas nas áreas de maior densidade urbana;

III - Estabelecimento de diretrizes e de regulamentação para a entrega de cargas;

IV - Especificação de áreas de carga e descarga e restrições de operação e circulação do transporte de carga;

V - Restrição do excesso de carga nos eixos dos veículos, visando a aumentar a vida útil dos pavimentos, evitar maiores gastos com a conservação das vias e

reduzir o congestionamento nos horários de pico.

Art. 54 São ações para o transporte de cargas, em médio prazo:

I - Incentivar a implantação pela iniciativa privada de terminal de carga (Porto Liberdade) para distribuição de produtos destinados a supermercados, a lojas de eletrodomésticos e a casas de materiais de construção, em local a ser definido em consonância com o Plano Diretor do Município;

II - Impedir o trânsito de veículos de carga de maiores dimensões (semi-reboques e reboques) no Centro;

III - Realizar a distribuição de cargas no Centro, oriundas do porto Liberdade, em locais previamente definidos e em unidades de transporte adequadas (caminhonetes, micro caminhões, caminhões médio e pesado, sendo este último de no máximo três eixos), em horários regulamentados, conforme será definido em decreto

IV– Implantação de sinalização viária especifica para veículos de carga;

V - Disponibilizar no órgão responsável pela gestão do trânsito da Prefeitura Municipal de Benevides, uma equipe treinada para fiscalizar o cumprimento das leis de trânsito e dos horários de carga e descarga na cidade;

VI - Priorizar a coleta de lixo, no Centro, em períodos noturnos, sem prejudicar a coleta de lixo oriunda dos estabelecimentos comerciais;

VII - Realizar a coleta de lixo nas demais zonas de tráfego em horários flexíveis, de tal forma a não conflitar com os horários de maior movimentação de veículos.

VIII - Criação de área de estacionamento, para impedir a permanência de caminhões na área urbana do município.

Parágrafo único. A carga aplicada nos eixos dos veículos comerciais não poderá exceder os limites regulamentados para o transporte rodoviário de carga.

Art. 55 Caberá à Administração Municipal fiscalizar o cumprimento dos horários e locais regulamentados para carga e descarga, conforme for definido.

§ 1° O desrespeito à regulamentação dos horários e locais de carga e descarga implicará em multas ao proprietário do estabelecimento comercial e ao responsável pela entrega ou retirada de carga.

SEÇÃO VIII
POLOS GERADORES DE TRÁFEGO

Art. 56 - Para efeito desta Lei consideram-se Polos Geradores de tráfego:

I. Escolas, faculdades e universidades;
II. Clínicas de médio e grande porte e hospitais;
III. Indústrias de médio e grande porte;
IV. Terminais de transporte público urbano ou intermunicipal;
V. Centros de compras, como *shoppings centers*;
VI. Mercados de grande e médio porte;
VII. Igrejas;
VIII. Centro Cívico;
IX. Edificações de Serviços Públicos;
X. Estádios e ginásios esportivos;
XI. Terminais de cargas.

Polos geradores no Município de Benevides

I. Banco do Brasil
II. Caixa Econômica Federal
III. Casas lotéricas
IV. Banco do Estado do Pará- BANPARÁ
V. Banco Bradesco
VI. Igreja Matriz Nossa Senhora do Carmo
VII. Igreja Assembleia de Deus
VIII. Prefeitura Municipal de Benevides
IX. Supermercado Maratá (Medice)
X. Supermercado Benevides
XI. Supermercado Maratá (Bairro das Flores)
XII. Supermercado Maratá (Murinim)
XIII. Cemitério Municipal em Benfica
XIV. Feira Livre do Centro
XV. Meio a meio Mojuense
XVI. Secretaria de Assistência Social
XVII. Secretária de Saúde
XVIII. Cemitério Municipal
XIX. Unidade de Pronto Atendimento de Benevides- UPA
XX. Estádio Municipal Begozão
XXI. Ginásio Municipal Nagibão

Art. 57 - A regulamentação dos Polos Geradores de Tráfego deverá prever:

I - A consolidação da normatividade existente para criar regulamentação consistente com as diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana de Benevides;

II - A atribuição de competência a órgão para autorizar a implantação ou reforma de edificações classificadas como polos geradores de tráfego.

Art. 58 -Deverão ser previstas vagas para veículos internas aos lotes ou edificações que se caracterizem como polos geradores de tráfego, de acordo com o tipo de ocupação, considerando-se vagas para moradores ou empregados e visitantes ou clientes.

Art. 59 - As áreas de estacionamento deverão ser definidas, demarcadas e contar com sinalização vertical e horizontal correspondentes, determinando e as áreas e os horários de estacionamento permitido e estabelecendo-se critérios de restrição para veículos pesados.

Art. 60 - Devem-se prover áreas específicas para estacionamento para as pessoas com deficiência e idosos através de demarcação de área exclusiva, com sinalização conforme estabelecem as Resoluções do CONTRAN N° 303/2008 e N° 304/2008, de modo a garantir a autonomia, segurança e acessibilidade dessas pessoas.

Art. 61 - Fica tolerado o uso dos recuos das edificações como área de estacionamento, condicionada a prévia análise e aprovação pela Secretaria de Defesa Social, Transporte e Trânsito- SEMDESTRAN através da Coordenação da Engenharia de Trafego.

Subseção I
Das praças e espaços públicos

Art. 62. São objetivos referentes ao tratamento do sistema de praças e espaços públicos:

I - Garantir acesso seguro dos pedestres às praças e espaços públicos;

II - Garantir segurança aos usuários das praças e dos espaços públicos;

III - Incrementar a vida pública e a interação social oferecendo ambientes acessíveis.

Art. 63. São diretrizes para o tratamento das praças e espaços públicos:

I - Viabilização do acesso das pessoas com deficiência às praças e espaços públicos;

II - Estabelecimento e manutenção das praças em boas condições de acessibilidade;

III - Criação de novas praças

Art. 64 São propostas gerais em curto prazo para as praças e espaços públicos:

I - Desenvolver projetos de sinalização nas proximidades dos pontos de ônibus localizados nas praças e espaços públicos, para favorecer aos pedestres;

II - Desenvolver projetos de adequação das praças quanto às condições de acessibilidade.

Art. 65 São propostas gerais em médio prazo para as praças e espaços públicos:

I - Implementar os projetos de sinalização nas proximidades dos pontos de ônibus localizados nas praças e espaços públicos, para favorecer os pedestres;

II - Implementar os projetos de adequação das praças quanto às condições de acessibilidade, priorizando-se as praças mais movimentadas da cidade.

SEÇÃO IX
ESTACIONAMENTO

Art. 66 São objetivos referentes ao tratamento dos estacionamentos:

I - Adotar medidas reguladoras para a construção e operação de estacionamentos em lotes públicos e privados;

II - Promover medidas de restrição de estacionamentos nas vias públicas da área central da cidade;

III - Realizar estudos de localização e de viabilidade referente à implantação e instalação de estacionamentos coletivos, favorecendo a integração intermodal.

Art. 67 São diretrizes para o tratamento dos estacionamentos:

I - Estímulo à criação de garagem nos estabelecimentos novos;

II – Estabelecera política de estacionamento como instrumento de gestão da mobilidade urbana;

Art. 68 - São propostas gerais para os estacionamentos:

I – Definições de áreas para bolsões de estacionamento na área Central e nos principais geradores de trafego.

II - Congelar a oferta de estacionamento na Zona Central, e na medida em que novas vagas de estacionamentos privados sejam criadas, suprimir as vagas nas vias públicas para criar espaços para os pedestres;

III –Organizar e demarcar vagas de estacionamento; incluindo vagas para moto, bicicletas e automóveis.

IV - Reservar, em todas as áreas de estacionamento aberto ao público, de uso público, ou privado de uso coletivo e em vias públicas, vagas próximas aos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoa com deficiência ou comprometimento de mobilidade, desde que devidamente identificados (Art. 47 da Lei nº 13.146/2015);

V - Destinar vagas para pessoas com deficiência, na proporção de 2% (dois por cento) e para idosos na proporção de 5% (cinco por cento) do total, garantida, no mínimo, 1 (uma) vaga para cada, devidamente sinalizada e com as especificações de desenho e traçado de acordo com as normas técnicas vigentes de acessibilidade, em acordo com o Art. 47 da Lei nº 13.146/2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência) e do Art. 41 da Lei nº 10741 de 01 de out de 2003 (Estatuto do Idoso), bem como da Resolução do CONTRAN nº 303/2008).

§ 1º Além do disposto no Inciso II deste artigo, poderá haver supressão de vagas nas vias públicas para atender a intervenções urbanísticas previstas neste Plano.

§ 2º Os veículos estacionados nas vagas reservadas para pessoas com deficiência, com comprometimento de mobilidade e idosos devem exibir, em local de ampla visibilidade, a credencial confeccionada e fornecida pelo Órgão competente, que disciplinará suas características e condições de uso.

§ 3º A utilização indevida das vagas de que trata este artigo sujeita os infratores às sanções previstas no inciso XVII do art. 181 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).

SEÇÃO X
DA VIABILIZAÇÃO FINANCEIRA DE INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE URBANA

Art. 69 É objetivo, referente à viabilização financeira de investimentos em

infraestrutura de mobilidade urbana, criar, na Administração Pública Municipal, procedimentos de obtenção e gerenciamento de financiamentos, de forma que o Município atenda às exigências específicas de crédito das fontes financiadoras;

Art. 70 São propostas referentes à viabilização financeira de investimentos em infraestrutura de mobilidade urbana:

I - A equipe do órgão de Mobilidade Urbana deve conter, no mínimo, um profissional engenheiro e/ou arquiteto com conhecimento em mobilidade urbana e pós-graduado em engenharia de tráfego ou áreas afins, que coordenará as atividades de monitoramento do plano, execução, suas ações e resultados.

II – Buscar parcerias com instituições para o financiamento da mobilidade urbana.

III - Criar banco de projetos municipais relacionados com acessibilidade e mobilidade urbana.

Subseção I
Da legislação urbanística e de transportes

Art. 71 São objetivos referentes à legislação urbanística e de transportes:

I - Compatibilizar a legislação urbanística municipal;

II - Articular os setores responsáveis pelo planejamento urbano, trânsito, obras e fiscalização no sentido de aperfeiçoar a gestão da mobilidade urbana.

Art. 72 São diretrizes para a legislação urbanística e de transportes:

I - Incentivo ao melhor uso da infraestrutura logística instalada na cidade, aumentando sua eficiência e reduzindo seu impacto ambiental;

II - Planejamento, implantação e ampliação da cadeia logística de diferentes modais;

III - Planejamento, implantação e ampliação da infraestrutura logística em conjunto com as demais esferas de governo;

IV - Regulamentação e monitoramento da circulação de veículos de carga, incluindo as cargas perigosas ou superdimensionadas;

V - Planejamento de soluções de inserção urbana do sistema de abastecimento e logística que minimizem os conflitos e as interferências entre este sistema e os demais fluxos intermunicipais.

Art. 73 São propostas gerais para a legislação urbanística e de transportes:

I - Estabelecer horários especiais de trânsito de veículos de transporte de cargas bem como restrições de tonelagem nos principais eixos ou áreas da cidade;

II - Criar legislação específica para a regulamentação dos estacionamentos privativos, visando à implantação de melhorias na operação do transporte coletivo, bem como à implantação de vias preferenciais ou exclusivas de pedestres e de infraestrutura cicloviária;

Subseção II
Das campanhas de educação para a mobilidade urbana

Art. 74 São objetivos referentes às campanhas de educação para a mobilidade urbana:

I - Ampliar a esfera de discussão do tema da mobilidade urbana;

II - Contribuir para a redução do número de acidentes de trânsito;

III - Construir coletivamente a visão de Município e dos deslocamentos nele;

IV - Democratizar a tomada de decisão marcando-a pela transparência de fatos e informações e pelo fortalecimento e inclusão de diferentes atores no processo.

Art. 75 São diretrizes para as campanhas de educação para a mobilidade urbana:

I - Desenvolvimento e execução de campanhas de educação para a mobilidade urbana;

II - Utilização formas de educação visando à conscientização e convivência harmonicamente pedestres e motoristas;

III - Difusão de conhecimento sobre fatores de risco e comportamento seguro no trânsito.

Art. 76 São propostas gerais para as campanhas de educação para a mobilidade urbana:

I - Criar uma agenda anual para realização das campanhas e eventos voltados para educação no trânsito e mobilidade urbana;

II - Criar campanhas periódicas na mídia para incentivo ao uso do transporte não motorizado;

III - Criar campanhas periódicas na mídia de promoção de segurança viária;

IV - Realizar campanhas periódicas educativas para o controle da velocidade nas ruas e na entrada das faixas elevadas de pedestres, especialmente para os motociclistas;

V - Realizar eventos de caminhada e passeios de bicicleta com gestores municipais para aproximação de autoridades e técnicos aos problemas locais de mobilidade não motorizada.

Parágrafo Único. As campanhas de educação para mobilidade urbana deverão ser divulgadas por meio de cartazes, banners, folders, panfletos, palestras nas escolas, anúncios colocados no interior dos veículos de transporte coletivos e nos abrigos e pontos de ônibus.

SEÇÃO XI
TRANSPORTE HIDROVIÁRIO

Art. 77 A administração pública deverá promover relações com as categorias e usuários e atuar na orientação de segurança repassada pelo órgão competente Marinha do Brasil através do departamento da *Capitania dos Portos* da Amazônia Oriental.

Art. 78 O Município deverá seguir os padrões de acessibilidades nos portos de embarque e desembarque e promover campanhas de educação ambiental e de segurança.

SEÇÃO XII
FINANCIAMENTO DA MOBILIDADE URBANA DO ORÇAMENTO MUNICIPAL

Art. 79 O orçamento municipal, definido na Lei Orçamentária Anual e no Plano Plurianual, destinado às infraestruturas e aos serviços de mobilidade urbana deverá considerar as prioridades, objetivos e metas definidos nesta política.

Art. 80 A alocação de recursos do orçamento municipal, destinados à mobilidade urbana, priorizará a implantação, manutenção, requalificação e reconstrução em seus múltiplos aspectos e a priorização da implantação do transporte coletivo de passageiros.

SEÇÃO XIII
DAS RECEITAS ADICIONAIS

Art. 81 O Executivo Municipal deverá garantir parte da receita auferida pela operação da Secretaria de Defesa Social, Transporte eTransito-SENDESTRAN e pela implantação, manutenção, requalificação e reconstrução de todos os modais.

Art. 82 O Executivo Municipal deve promover a concessão de espaço publicitário no mobiliário urbano, garantindo parte da receita auferida à manutenção de calçadas e implantação de rede cicloviária.

SEÇÃO XIV
DO FINANCIAMENTO PRIVADO DA MOBILIDADE URBANA

Art. 83 Aos Empreendimentos de Impacto cabe a implantação ou recuperação das infraestruturas dedicadas ao pedestre e ao ciclista ao longo das respectivas rotas de acesso em raio equivalente ao adotado pela norma municipal.

§1º - Aos Empreendimentos de Impacto cabe a recuperação dos abrigos dos pontos de transporte público coletivo existente, bem como a construção e implantação de novos abrigos e baias, dimensionados à demanda gerada, no momento da aprovação do respectivo projeto ou do licenciamento da atividade, num raio de 150 (cento e cinquenta) metros a partir do limite mais próximo do lote, ou a área de impacto indicada no Estudo de Impacto de Vizinhança, o que for maior.

SEÇÃO XV
CONSIDERAÇÕES FINAIS

Art. 84 O caderno de Mobilidade Urbana do município são partes integrantes desta Lei, constantes no Anexo Único.

Art. 85 Os atos administrativos necessários para o cumprimento do disposto nesta Lei serão definidos através de decreto, quando necessário.

Art. 86 Revisão da Lei do Sistema de Transporte, apresentado a hierarquização viária do município e todo seu detalhamento.-

Art. 87 A aprovação do licenciamento de empreendimentos considerados polos geradores de trafego fica condicionada à análise dos impactos de vizinhança, viários e de transportes.

Art. 88 A contar da data de aprovação desta Lei, ficam estipulados os prazos de:

I. Realizar concurso público para contratação de novos agentes de trânsito, até atingir a meta de 1 agente por 1.000 veículos motorizados;

II. Instalar mecanismos efetivos para controle da velocidade nas vias urbanas, tais como rampa elevada para pedestres, radar, temporizador, entre outros;

III. Regulamentar os locais de paradas de vans e de veículos de transporte escolar;

IV. Rever periodicamente o dimensionamento dos tempos de ciclo dos semáforos conforme a variação do fluxo de veículos e implementar o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana.

V. Tornar disponíveis no portal da Prefeitura e via aplicativos, as informações sobre todas as linhas, os pontos e os abrigos de ônibus, com o fornecimento de listas e mapas;

VI. A sinalização das vias públicas é de responsabilidade da administração municipal, como estabelece o Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 89 - O conjunto de estudos, ações, projetos e normatizações decorrentes da implementação desta Lei, e nele mencionados, serão disponibilizados em meio público através do site oficial da Prefeitura de Benevides.

Art. 90 - Esta Lei entrará em vigor no dia seguinte à sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Gabinete da Prefeita Municipal de Benevides, aos vinte e dois dias do mês de dezembro do ano de dois mil e vinte e um.

LUZIANE DE LIMA SOLON OLIVEIRA: 64717232291

Assinado digitalmente por LUZIANE DE LIMA SOLON OLIVEIRA:64717232291
DN: C=BR, O=ICP-Brasil, OU=Secretaria da Receita Federal do Brasil - RFB, OU=RFB e-CPF A3, OU=VALID, OU=AR DNA, OU=Presencial, OU=07875533000166, CN=LUZIANE DE LIMA SOLON OLIVEIRA:64717232291
Razão: Eu sou o autor deste documento
Localização: sua localização de assinatura aqui
Data: 2021.12.22 11:27:34-03'00'
Foxit Reader Versão: 10.1.1

LUZIANE DE LIMA SOLON OLIVEIRA
PREFEITA MUNICIPAL DE BENEVIDES